



**AZ EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG**

**05/2009 SZ. VÉLEMÉNYE**

**(2009. december 15.)**

**a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló 2042/2003/EK bizottsági rendelet módosításáról szóló bizottsági rendeletről**

***„A B1 és B2 légi jármű-karbantartói engedélyek szerinti jogosultságok  
ÉS  
Típus- és csoportjogosítások  
ÉS  
Típustanfolyam”***

## I. Általános megjegyzések

1. E vélemény célja, hogy javaslatot tegyen a Bizottságnak a 2042/2003/EK bizottsági rendelet<sup>1</sup> módosítására. E szabályalkotási tevékenység okai az alábbiakban kerülnek kifejtésre.
2. A véleményt az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (az Ügynökség) igazgatósága által meghatározott eljárást<sup>2</sup> követően a 216/2008/EK rendelet<sup>3</sup> (az alaprendelet) 19. cikkének rendelkezéseivel összhangban fogadták el.

## II. Konzultáció

3. Bár a 2042/2003/EK rendelet III. melléklete (66. rész) már létrehoz egy engedélyezési rendszert a tanúsító személyzet számára, az érdekelt felektől és a nemzeti hatóságoktól kapott visszajelzések arra utaltak, hogy ezt a rendeletet a következő témakörök tekintetében felül kell vizsgálni:
  - A B1 és B2 légi jármű-karbantartói engedélyek szerinti jogosultságok.
  - Típus- és csoportjogosítások.
  - Típustanfolyam.

Az egyes témakörök esetében felmerült konkrét aggodalmak a következők:

### A B1 és B2 légi jármű-karbantartói engedélyek szerinti jogosultságok:

4. Jelenleg a 2042/2003/EK rendelet III. melléklete (66. rész) a következőképpen ismerteti a légi jármű-karbantartói engedélyek egyes kategóriáihoz kapcsolódó jogosultságokat:
  - Az A kategóriájú légi jármű-karbantartói engedéllyel rendelkező személy egyszerűbb üzemelési karbantartási, és egyszerűbb, az engedély hatókörébe tartozó feladatai keretében végrehajtott hibajavításokat követően jogosult üzembe helyezési igazolás kibocsátására. Az igazolás kibocsátásával kapcsolatos jogosultság arra a munkára korlátozódik, amelyet az engedély birtokosa valamely 145. rész szerint engedélyezett szervezetnél maga végzett el.
  - A B1 kategóriájú légi jármű-karbantartói engedéllyel rendelkező személy a karbantartást követően jogosult üzembe helyezési igazolás kibocsátására, ideértve a légi jármű szerkezetét, hajtóművét, valamint mechanikus és elektromos rendszereit. Ugyancsak e jogosultságok hatókörébe tartozik a repülőelektronikai rendszer olyan cserélhető elemeinek a cseréje, amelyek működképességének igazolására egyszerű

---

<sup>1</sup> A Bizottság 2003. november 20-i 2042/2003/EK rendelete a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról (HL L 315., 2003.11.28., 1. o.). A legutóbb a 2008. október 27-i 1056/2008/EK bizottsági rendelettel (HL L 283., 2008.10.28.) módosított rendelet.

<sup>2</sup> Az igazgatóság határozata az Ügynökség által a vélemények, típusalkalmassági előírások és útmutatók kibocsátásakor alkalmazandó eljárásról. 08-2007. számú EASA igazgatósági határozat, 2007.06.11. („Szabályalkotási eljárás”).

<sup>3</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2008. február 20-i 216/2008/EK rendelete a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 79., 2008.3.19., 1. o.).

vizsgálatok elvégzését követeli meg. A B1 kategória automatikusan magában foglalja a megfelelő A alkategóriát.

- A B2 kategóriájú légi jármű-karbantartói engedéllyel rendelkező személy a repülőelektronikai és az elektromos rendszerek karbantartását követően jogosult üzembe helyezési igazolás kibocsátására.
  - A C kategóriájú légi jármű-karbantartói engedéllyel rendelkező személy a légi jármű alapkarbantartását követően jogosult üzembe helyezési igazolás kibocsátására. A jogosultságok a légi jármű egészére vonatkoznak valamely 145. rész szerint engedélyezett szervezetnél.
5. Az Ügynökség által az érdekelt felektől és a nemzeti hatóságoktól kapott visszajelzések arra utaltak, hogy a jelenlegi rendelet nem határozza meg egyértelműen az elektromos rendszer és a repülőelektronikai rendszer fogalmát. Ezen túlmenően úgy tűnik, hogy a jelenlegi AMC-k (Acceptable Means of Compliance; a megfelelés elfogadható módozatai) és az útmutató dokumentum nem teszik kellően egyértelművé, hogy milyen repülőelektronikai feladatokat láthat el egy B1 engedéllyel rendelkező személy, és mi minősül egyszerű vizsgálatnak.
6. Az Ügynökséghez az érdekelt felektől és a nemzeti hatóságoktól beérkezett további visszajelzések arra utaltak, hogy a B2 engedéllyel rendelkező személyzet jogosultságai túlságosan korlátozottak. Ezenkívül a B2 kategória esetében az alapképzés időtartama (2400 óra) megegyezik a B1 kategóriáéval, ugyanakkor úgy tűnik, hogy a 66. rész I. függelékének tartalma azt jelzi, hogy a B2 kategória esetében a képzésnek rövidebbnek kellene lennie, mint a B1 kategória esetében.

#### Típus- és csoportjogosítások:

7. Jelenleg a 2042/2003/EK rendelet III. mellékletében (66. rész) a légi jármű-karbantartói engedélyeken szereplő légi jármű-típusjogosítások bejegyzéséhez a légi járművek besorolása a következő:
- Azok a légi járművek, amelyek esetében az engedéllyel rendelkező személyeknek egyéni légi jármű-típusjogosításra vonatkozó bejegyzéssel kell rendelkezniük az engedélyen. Ide tartozik a 2042/2003/EK rendeletben meghatározott valamennyi nagy légi jármű (azaz azok a repülőgépek, amelyeknek a maximális felszálló tömege meghaladja az 5700 kg-t, valamint a több hajtóműves helikopterek), továbbá azok a légi járművek, amelyek esetében az Ügynökség meghatározta, hogy a kérdéses légi jármű összetettsége légi jármű-típusjogosítást tesz szükségessé. E légi járművek esetén típusanfolyam szükséges.
  - Azok a légi járművek, amelyeknél az engedéllyel rendelkező személyeknek lehetőségük van arra, hogy az engedélyükben egyéni légi jármű-típusjogosításra vonatkozó bejegyzés, illetve megfelelő csoportjogosítás vagy gyártói csoportjogosítás szerepeljen. Ebben az esetben a típusanfolyam nem előírás. Szükség van azonban típusvizsga letételére és gyakorlati tapasztalatra (a 66. részhez tartozó AMC II. függelékében szereplő feladatoknak legalább 50%-ára<sup>4</sup>).

---

<sup>4</sup> Az Ügynökség ügyvezető igazgatójának 2003. november 28-i 2003/19/RM határozata a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló, 2003. november 20-i 2042/2003/EK bizottsági rendelethez kapcsolódó megfelelés elfogadható módozatairól és útmutató dokumentumról. A legutóbb a 2009. december 1-i 2009/016/R határozattal módosított határozat.

8. Az Ügynökség által az érdekelt felektől és a nemzeti hatóságoktól kapott visszajelzések a következő aggodalmakat fejezték ki:
- Nem egyértelmű, hogy mi minősül „légijármű-típusnak” a karbantartás tekintetében, és következésképp nem egyértelmű, hogy két különböző légijármű-modell/-változat mikor eléggé hasonló ahhoz, hogy ugyanahhoz a „típusjogosításhoz” tartozónak lehessen azokat tekinteni. Ez pontatlanságokat eredményezett a 66. részhez tartozó AMC I. függelékében szereplő típusjogosítások jegyzékében.
  - Jelenleg nincs olyan eljárás, amely ismertetné, hogy egy légi jármű mikor tekintendő összetettnek a karbantartás tekintetében, amely eltérhet a „komplex motoros meghajtású légi jármű” alaprendeletben foglalt meghatározásától.
  - A jelenlegi különböző légijármű-csoportok nem igazán tükrözik a légi járművek összetettségét. Bizonyos légi járművek „nem egyszerűek” a tervezés tekintetében, és csak csoportjogosítással kell rendelkezniük, ami ellentétes a meghatározásukkal.
  - A B2 engedéllyel rendelkező személyek jogosultságai túlságosan korlátozóak a gyártói csoportjogosítás tekintetében. Indokolt annak mérlegelése, hogy a csoportjogosításokat jobban hozzá kellene igazítani a B2 engedéllyel rendelkező személy munkakapacitásához ott, ahol az egyes gyártók technológiája nagyon hasonlít egymáshoz.
  - A gyártói csoportjogosításra és teljes csoportjogosításra jogosult légi járművek esetében jelenleg reprezentatív számú légi járműre vonatkozó típusvizsgára van szükség. Számos esetben azonban nehéz szolgáltatót (jóváhagyott szervezetet vagy illetékes hatóságot) találni ezekhez a vizsgákhoz.

#### Típustanfolyam:

9. Jelenleg a 2042/2003/EK rendelet III. melléklete (66. rész) szerint, ha a 66A.45. rész g) bekezdése nem rendelkezik másként, a B1, B2 vagy C kategóriájú légijármű-karbantartói engedéllyel rendelkező személy meghatározott légijármű-típusra kizárólag akkor gyakorolhatja az engedélyben meghatározott tanúsítási jogosultságokat, ha a megfelelő légijármű-típusra vonatkozó jogosítás a légijármű-karbantartói engedélyben szerepel.
10. Ezen túlmenően, ha a 66.A.45. pont h) bekezdése másként nem rendelkezik, a jogosultság az illetékes hatóság által vagy a 147. rész alapján engedélyezett kiképző szervezetnél végrehajtott, a B1, B2 vagy C kategóriájú légi járműre vonatkozó típustanfolyam kielégítő teljesítése után bocsátható ki.
11. Ezenkívül a jelenlegi szabályozás és AMC-k szerint a B1 és B2 kategóriában jóváhagyott típustanfolyamnak tartalmaznia kell a 66. rész III. függelékének megfelelő elméleti és gyakorlati elemeket. A gyakorlati képzési követelmény kielégítése érdekében strukturált munkahelyi képzési program alakítható ki. A gyakorlati képzésnek tartalmaznia kell egy négyhónapos időszakot az olyan jelentkezők esetében, akik nem rendelkeznek közelmúltban szerzett, dokumentált, korábbi gyakorlati tapasztalattal a hasonló felépítésű és rendszerű légi járművek terén, beleértve a hajtóműveket is, azonban legalább két hétre csökkenthető az olyan jelentkezők esetében, akik rendelkeznek ilyen téren korábbi szakmai tapasztalattal.
12. Az Ügynökség által az érdekelt felektől és a nemzeti hatóságoktól kapott visszajelzések a következő aggodalmakat fejezték ki:
- A 66. rész III. függelékében ismertetett elemek (bár meglehetősen átfogóak) nem tűnnek kellően részletesnek ahhoz, hogy kitérjenek a légijármű-típustanfolyam

minden lehetőségére, túl sok teret hagynak az értelmezésre és a nem egyenlő elbírálásra. Beszámoltak olyan esetekről, ahol ugyanaz a tanfolyam eltérő szintű, időtartamú és tartalmú az elméleti képzés, a gyakorlati képzés/munkahelyi képzés/gyakorlati tapasztalat tekintetében, valamint olyanokról, amelyekben a gyakorlati elemek – a jelentkező tapasztalatától függetlenül – kéthetes képzésre korlátozódtak. Ezen túlmenően a különbségekre orientált képzéssel nem foglalkoznak kellően.

- Ezen túlmenően a jelenlegi AMC és útmutató dokumentum arra utal, hogy egy-egy személy esetében a gyakorlati elem megfelelő időtartamára vonatkozóan az illetékes hatóságé a végső szó a jogosítás bejegyzése előtt (ez 2 héttől négy hónapig terjedő időszakot vehet igénybe). Ennek folyamánként felmerültek olyan esetek, amikor egy, a 147. rész szerinti szervezetnél elvégzett, elméleti és gyakorlati képzést tartalmazó, jóváhagyott típusanfolyamot az illetékes hatóság nem vett kellően figyelembe a jogosítás bejegyzéséhez, és kiegészítő gyakorlati képzést kért.

13. Ezen kérdések rendezése érdekében az Ügynökség három szabályalkotási feladatot hozott létre:

- 66.006: A B1 és B2 légitársaság-karbantartói engedélyek szerinti jogosultságok.
- 66.009: Típus- és csoportjogosítások.
- 66.011: Típusanfolyam.

Az Ügynökség minden egyes feladathoz létrehozta az ahhoz kapcsolódó szerkesztői csoportot, amelyet a nemzeti hatóságok és az ágazat képviselői alkotnak. A cél a helyzet értékelése, javaslat benyújtása, valamint a 66. rész módosításával kapcsolatos vélemény és/vagy az AMC-nek és az útmutatónak a kapcsolódó feladatmeghatározást (Terms of reference, ToR) illető módosításával kapcsolatos vélemény kibocsátására vonatkozó iránymutatások kidolgozása volt. Konkrétan a 66.011. feladat esetében a munka hatóköre azokra a légi járművekre korlátozódott, amelyek típusanfolyamot tesznek szükségessé.

14. A szerkesztői csoportok információi alapján az Ügynökség 2007. június 28-án saját honlapján kibocsátotta az NPA2007-07 dokumentumot: ([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)).

15. A 2007. október 28-i határidőig (amely magában foglalta az eredeti 3 hónapos konzultáció egy hónappal történő meghosszabbítását) az Ügynökség 409 észrevételt kapott nemzeti légügyi hatóságoktól, szakmai szervezetektől és magánszervezetektől/magánszemélyektől.

16. Az Ügynökség ezen észrevételek áttekintése érdekében a három feladat mindegyikéhez létrehozott egy-egy felülvizsgálati csoportot, amelyek a megfelelő munkacsoport tagjaiból, a szabványosítással és a jóváhagyásokkal foglalkozó osztály (Ügynökség) egy tagjából, valamint az iparágat képviselő olyan személyből állnak, aki az NPA2007-07 dokumentummal kapcsolatos kisebbségi véleményének adott hangot. E felülvizsgálat eredményeként az Ügynökség 2009. október 6-án közzétette a CRD2007-07 dokumentumot, amely az egyes észrevételekre adott válaszokat, valamint a szabály és az AMC/útmutató javasolt szövegét tartalmazta.

17. Fontos megjegyezni azt, hogy a felülvizsgálati csoportok figyelembe vették az NPA2008-03 dokumentum egyeztetése során kapott észrevételeket is.

18. A CRD2007-07 dokumentum közzétételét követően az Ügynökség 2009. október 29-én műhelytalálkozót szervezett Kölnben a dokumentum tartalmának ismertetése, valamint

annak elősegítése érdekében, hogy az érintettek az észrevételek benyújtása előtt megérthessék a javaslatot.

19. A CRD2007-07 dokumentummal kapcsolatos, 2009. december 5-én befejeződött külső konzultáció eredményeképpen az Ügynökséghez a következőktől érkeztek be válaszok:

- 4 illetékes hatóság: a holland polgári légitársasági hatóság, a svéd polgári légitársasági hatóság, az Egyesült Királyság polgári légitársasági hatósága és a francia polgári légitársasági igazgatóság.
- 12 szervezet és szövetség: az Airbus SAS, a British Airways Engineering, a Flight Safety International, a Helicopters Italia, a KLM Engineering & Maintenance, a Monarch, a Thomas Cook Aircraft Engineering, az Air France, a Holland Repüléstechnikusok Szövetsége (NVL), a Tyrolean Airways, az Európai Légijármű-Karbantartási Képzési Bizottság (European Aircraft Maintenance Training Committee; EAMTC) és az EAT-DHL Technical Training Department (az EAT-DHL Műszaki Képzési Részlege).
- 4 magánszemély.

Ezeket a válaszokat részletesen elemezzük a függelékben.

### III. Az Ügynökség véleményének tartalma

20. Ez a vélemény – amennyire csak lehetséges – figyelembe veszi a konzultációban részt vevő és a CRD-re válaszoló számos érdekelt fél és nemzeti hatóság által előterjesztett javaslatokat.
21. Tekintettel az EASA-szabályok hierarchiájára, ez a vélemény csak azon változtatásokkal foglalkozik, amelyeket az Ügynökség a 2042/2003/EK rendelet tekintetében javasol; az Ügynökség a – CRD-ben részletesen ismertetett – kapcsolódó, a megfelelés elfogadható módzatait (AMC) és az útmutató dokumentumot (GM) csak akkor bocsáthatja ki és csak akkor fogja kibocsátani, amikor a Bizottság elfogadja a fent említett rendeleteket. Egyértelművé kell tenni azonban, hogy a véleményben ismertetett intézkedéseket az említett AMC-vel és GM-mel összefüggésben kell értelmezni egy elfogadott csomag részeként.

#### a) **A B1 és B2 légitársaság-karbantartói engedélyek szerinti jogosultságokra vonatkozó 66.006. feladathoz kapcsolódó változások**

22. A B1 kategória tanúsító személyzetének jogosultságai tekintetében az Ügynökség a „repülőelektronikai rendszereken végzett munka” engedélyezését javasolja (a jelenlegi „repülőelektronikai rendszer cserélhető elemeinek cseréje” helyett), amennyiben az érintett vizsgálat egyszerű, és nincs szükség hibakeresésre.

Ezt a módosítást az AMC és a GM tovább támogatja a következők egyértelművé tétele érdekében:

- mi minősül „elektromos rendszernek” és mi minősül „repülőelektronikai rendszernek”;
- mi minősül „egyszerű vizsgálatnak”;
- mi minősül „hibakeresésnek”;
- a 7.7. modul által lefedett tipikus területek minősüljenek „elektromossági feladatoknak”, ami azt jelenti, hogy azokat a B1 és a B2 kategória tanúsító személyzete egyaránt engedélyezheti.

23. A B2 kategória tanúsító személyzete tekintetében az Ügynökség azt javasolja, hogy jogosultságaik között szerepeljen a hajtóművön és a mechanikus rendszereken belül végzett elektromos és repülőelektronikai feladatok engedélyezése (a 66. rész 66.A.20 pontja a) bekezdése 3. albekezdésének i. alpontja). Ennek következtében az Ügynökség felülvizsgálta az I., a II. és a III. függelék az alkalmazható rendszerek tekintetében, annak érdekében, hogy a B2 kategóriánál előírt ismeretek/képzési szintek magasabbak legyenek, igazodva a B1-nél előírtakhoz és új kérdésekkel kiegészítve a megfelelő vizsgákat.
24. Annak érdekében, hogy valamennyi, meglévő B2 engedéllyel rendelkező személy ne legyen köteles újra képzésben részesülni vagy levizsgázni, az Ügynökség a 2042/2003/EK rendelet 7. cikke (9) bekezdésének a) pontjában azt javasolja, hogy ezt a jogosultságot automatikusan szerezzék meg. Bár ezt részben indokolja az a tény, hogy a jóváhagyott karbantartó szervezetnek a megfelelő engedély kibocsátása előtt mindig értékelnie kell a tanúsító személyzet szakmai kompetenciáját, az Ügynökség új ellensúlyozó intézkedést vezetett be a 66. rész 66.A.20. pontja b) bekezdésének 3. albekezdésében, amely megállapítja, hogy a tanúsító személyzet csak akkor gyakorolhat jogosultságokat, ha illetékes a kapcsolódó légi jármű vonatkozásában.

Ez az AMC 66.A.20. pontja b) bekezdésének 3. albekezdésével fog kiegészülni, amely egyértelművé fogja tenni, hogy az engedéllyel rendelkező személynek gondoskodnia kell arról, hogy megszerezze a megfelelő ismereteket és szakmai tapasztalatot az adott légi jármű üzembe helyezéséhez. Ez elengedhetetlen, ugyanis előfordulhat, hogy az adott légi járműben lévő bizonyos rendszerekre és technológiákra eddig nem vonatkoztak a 66.A.25. pont szerinti alapismeretekre vonatkozó követelmények vagy a 66.A.45. pont szerinti típusjogosítási követelmények.

Jellemzően erről van szó a következők esetében:

- A típusjogosítások jegyzékét tartalmazó AMC I. függelékében meghatározott megnevezéseket feltüntető engedélyre olyan típusanfolyamot/típusvizsgát követően bejegyzett típusjogosítások, amely nem tért ki az adott jogosítás megnevezésén belüli összes változatra.
- A típusanfolyamhoz/típusvizsgálathoz használt eredeti modellhez képest technológiailag fejlettebb modellen végzett munka.
- Azon alapismeretekre vonatkozó követelmények fejlődése, amelyek nem teszik szükségessé a meglévő engedéllyel rendelkező személyek ismételt vizsgáztatását.
- Az egyes ügyfelek által kiválasztott konkrét technológia és opciók, amelyekre esetlegesen nem tért ki a típusanfolyam/típusvizsga.
- A feladatok reprezentatív számára vonatkozó tapasztalaton, illetve reprezentatív számú légi járműre vonatkozó típusanfolyamon/típusvizsgán alapuló csoportjogosítások/alcsoport-jogosítások bejegyzése.

25. Ezen túlmenően a B2 kategória tanúsító személyzete esetében az Ügynökség azt javasolja, hogy a 145. rész szerinti szervezet vonatkozásában kerüljön be az, hogy B2 engedéllyel rendelkező személy számára engedélyezhessék az A kategória szerinti feladatok tanúsítását (a 66. rész 66.A.20. pontja a) bekezdése 3. albekezdésének ii. alpontja). Bár a B2 kategóriájú engedéllynél az alapismeretek nem fedik le teljesen az A kategóriájú engedélyhez előírt alapismereteket, és az Ügynökség kétségkívül egyértelművé tette, hogy a B2 kategóriájú engedély nem tartalmaz automatikusan A alkategóriát, az Ügynökség ésszerűnek ítéli a jogosultságok kiterjesztését a következő ellensúlyozó intézkedésekre is figyelemmel:

- Az A kategória szerinti jogosultság csak a B2 engedélybe már bejegyzett légijármű-típusokra vonatkozzon.
- Megfelelő feladatorientált tanfolyamokat kell lebonyolítani mindegyik légijármű-típus esetében az engedélyt kibocsátó, 145. rész szerinti szervezetnél.
- 6 hónap dokumentált gyakorlati tapasztalatra van szükség az engedélyt kibocsátó, 145. rész szerinti szervezetnél. Ennek a tapasztalatnak le kell fednie a kibocsátandó engedély hatókörét.
- Mind a feladatorientált képzést, mind a gyakorlati tapasztalatot a megfelelő vizsgának/értékelésnek kell követnie.

26. A 66. rész I. függeléke a következők érdekében módosult:

- Magában kell foglalnia olyan új technológiákat, mint az „integrált moduláris repülőelektronika (ATA42)”, a „kabinrendszerek (ATA44)”, és az „információs rendszerek (ATA46)”.



- Bővíteni kell a 13. és a 14. modult, hogy vonatkozzanak a 66. rész 66A.20. pontja a) bekezdése 3. albekezdésének i. alpontjában foglalt B2 engedéllyel kapcsolatos jogosultságok kiterjesztésére.

Az I. függelék tartalmának bővítése a következő okok miatt nem terjed ki a 147. rész szerinti alaptanfolyamok esetén előírt képzési órák módosítására:

- A B1 szerinti tananyag (új technológia) módosítása jelentéktelen a tanfolyam teljes időtartama szempontjából.
- A B2 szerinti jogosultságok bővítésének lefedése érdekében bevezetett módosításokat, amelyek bár jóval jelentősebbek, az az óraszám-csökkentés ellensúlyozza, amelyet az Ügynökség be kívánt vezetni, miután megerősítette, hogy a jelenlegi B2 képzésnek rövidebbnek kellene lennie, mint a B1 esetében. Az említett óraszám-csökkentés a tananyag (modulok, almodulok és tételek), valamint az egyes tételek képzési szintje részletes tartalmi elemzésének következménye. Következésképp a B2 alaptanfolyam végleges időtartama továbbra is 2400 óra.

27. A 66. rész II. függeléke a következők érdekében módosult:

- A kérdések számát az I. függelékbe bevezetett módosításokhoz kell igazítani.
- Meg kell győződni arról, hogy az egyes modulokhoz kapcsolódó kérdések száma 4-gyel osztható legyen, hogy 75%-os eredmény születhessen. Ez megoldja a jelenlegi problémát, ahol bizonyos esetekben a sikeres vizsgálóhoz 75%-nál jobb eredményt kell elérni.

28. A 66. rész III. függeléke módosult, annak érdekében, hogy igazodjon az I. függelékbe bevezetett módosításokhoz.

29. A 145. rész 145.A.30. pontjának g) bekezdése az „adott esetben” kifejezéssel kiegészülve módosult, annak érdekében, hogy – amennyiben a munka hatóköre egyértelműen indokolja – az illetékes hatóság jóváhagyhasson olyan szervezetet, amely vagy csak B1, vagy csak B2 tanúsító személyzettel rendelkezik.

A függelék az AMC 145.A.30. pont g) bekezdésével egészül ki, annak egyértelművé tétele érdekében, hogy ez csak akkor lehetséges, ha a karbantartó szervezet kézikönyvében meghatározott munkák köre azt jelzi, hogy nincs szükség egyszerre B1 és B2 tanúsító személyzetre. Különleges figyelmet kell fordítani arra, hogy a tervezett és a nem tervezett üzemeltetési karbantartás (hibajavítás) hatóköre egyértelműen azokra a feladatokra korlátozódjon, amelyeket a rendelkezésre álló tanúsító személyzeti kategória tanúsíthat.

30. Végezetül, az Ügynökség megfelelő rendelkezéseket iktatott be a 2042/2003/EK rendelet 7. cikke (9) bekezdésének b) és c) pontjába, annak biztosítása érdekében, hogy az alaptanfolyamokat és vizsgákat biztosító, 147. rész szerinti szervezetek és az alapvizsgáztató illetékes hatóságok számára megfelelő átmeneti szakasz álljon rendelkezésre.

**b) A típus- és csoportjogosításokra vonatkozó 66.009. feladathoz kapcsolódó változások**

31. Az az eljárás, amely annak meghatározására szolgál, hogy egy légi jármű-modell vagy -változat külön „típusjogosítást” igényel-e vagy bevezethető meglévő „típusjogosítás” keretében, jelenleg az „üzemképességre vonatkozó adatokhoz” kapcsolódó 21.039. feladat részeként felülvizsgálat tárgyát képezi. Ez a feladat egyéb módosítások mellett a

típusalkalmassági bizonyítványokkal és a kiegészítő típusalkalmassági bizonyítványokkal rendelkező személyek számára előírja azt a kötelezettséget, hogy minimális tananyagot határozzanak meg a karbantartási tanúsító személyzet típusanfolyamához.

32. Az annak megállapítására szolgáló kritériumokat illetően, hogy valamely légi jármű „komplexnek” tekintendő-e a karbantartás tekintetében, és ebből kifolyólag egyéni típusanfolyamon alapuló egyéni típusjogosítást igényel-e, az Ügynökség az adott járművet az 1. csoportba sorolta, amelynek meghatározása az új 66.A.42. pont szerint a következő:

*1. csoport: „Minden olyan, komplex motoros meghajtású légi jármű és nem komplex motoros meghajtású légi jármű, amely egyéni típusjogosítást tesz szükségessé. Nem komplex motoros meghajtású légi jármű akkor tesz szükségessé légijármű-típusjogosítást, ha az Ügynökség azt meghatározza.”*

E meghatározásban a „komplex motoros meghajtású légi jármű” az alaprendeletben meghatározott légi jármű.

Az Ügynökség a következő eljárást fogja követni a nem komplex motoros meghajtású légi jármű 1. csoportba sorolásakor:

- amikor a karbantartási eljárások speciális képzést tesznek szükségessé (azaz amikor egyik jellemzőjét nem megfelelően tárgyalja a 66. rész I. függelékének alaptananyaga), vagy
- a maximális tanúsított üzemelési magasság FL 290 feletti, vagy
- több hajtóműves helikopterről van szó, vagy
- a jármű „fly by wire” (elektronikus repülőgép-vezérlési) rendszerekkel van felszerelve.

E kritériumok egyszerűek és a légi járművek azonosítása egyszerű lesz, függetlenül attól, hogy az 1. csoportba tartoznak-e vagy sem.

33. Ami a légi járművek csoportosítását illeti, a 66. részhez tartozó AMC I. függelékében jelenleg felsorolt, itt „Típusjogosítások jegyzékeként” említett 13 karbantartási típusjogosítás helyébe 3 csoport lép (a 66. rész új, 66.A.42. pontjaként):

- 1. csoport: minden olyan, az Ügynökség által meghatározott, komplex motoros meghajtású légi jármű és nem komplex motoros meghajtású légi jármű, amely légijármű-típusjogosítást tesz szükségessé.
- 2. csoport: az 1. csoportba tartozóktól eltérő légi járművek, amelyek a következő alcsoportokba tartoznak:
  - 2a. alcsoport: egy turbólégcsavaros hajtóművel felszerelt repülőgépek
  - 2b. alcsoport: egy gázturbinás hajtóművel felszerelt helikopterek
  - 2c. alcsoport: egy dugattyús hajtóművel felszerelt helikopterek
- 3. csoport: az 1. csoporttól eltérő, dugattyús hajtóművel felszerelt repülőgépek.

34. A 66. rész 66.A.42. részében meghatározott csoportok és alcsoportok alapján az Ügynökség a 66. rész 66.A.45. pontjába különböző lehetőségeket illesztett be az engedélyek bejegyzéseire, a kapcsolódó képzési, vizsga- vagy tapasztalatbeli

követelményekkel együtt. Az útmutató dokumentumba (GM 66.A.45.) az alábbihoz hasonló táblázat kerül, valamennyi opció és követelmény összefoglalása érdekében:

<b>Légi jármű-jogosítási követelmények</b>			
	<b>B1 engedély</b>	<b>B2 engedély</b>	<b>C engedély</b>
<b>1. csoport</b> Komplex motoros meghajtású légi jármű és az Ügynökség által meghatározott egyéb légi jármű	<b>Egyéni TÍPUSJOGOSÍTÁS</b> <i>Típustanfolyam:</i> - Elmélet + vizsga - Gyakorlat + értékelés  <i>Munkahelyi képzés (az engedély-alkategórián belüli első légi járműre)</i>	<b>Egyéni TÍPUSJOGOSÍTÁS</b> <i>Típustanfolyam:</i> - Elmélet + vizsga - Gyakorlat + értékelés  <i>Munkahelyi képzés (az engedély-alkategórián belüli első légi járműre)</i>	<b>Egyéni TÍPUSJOGOSÍTÁS</b> <i>Típustanfolyam:</i> - Elmélet + vizsga
<b>2. csoport:</b> (kivéve az 1. csoportba tartozókat)  <b>Alcsoportok:</b>  <b>2a:</b> egy turbó légcsavaros repülőgépek  <b>2b:</b> egy gázturbinás helikopterek  <b>2c:</b> egy dugattyús helikopterek	<b>(B1.1, B1.3, B1.4 engedéllyel rendelkező személyek)</b>  <b>Egyéni TÍPUSJOGOSÍTÁS</b> (típustanfolyam + munkahelyi képzés) vagy (típusvizsga + gyakorlati tapasztalat)  <b>vagy</b> <b>Gyártói ALCSOPORT-JOGOSÍTÁS</b> (típustanfolyam + munkahelyi képzés) vagy (típusvizsga + gyakorlati tapasztalat) az adott gyártói alcsoport legalább 2 reprezentatív légi járművén  <b>vagy</b> <b>Teljes ALCSOPORT-JOGOSÍTÁS</b> (típustanfolyam + munkahelyi képzés) vagy (típusvizsga + gyakorlati tapasztalat) az adott alcsoporthoz tartozó, különböző gyártók által készített, legalább 3 reprezentatív légi járművön	<b>Egyéni TÍPUSJOGOSÍTÁS</b> (típustanfolyam + munkahelyi képzés) vagy (típusvizsga + gyakorlati tapasztalat)  <b>vagy</b> <b>Gyártói ALCSOPORT-JOGOSÍTÁS</b> (a megfelelő szakmai tapasztalat igazolása alapján)  <b>vagy</b> <b>Teljes ALCSOPORT-JOGOSÍTÁS</b> (a megfelelő szakmai tapasztalat igazolása alapján)	<b>Egyéni TÍPUSJOGOSÍTÁS</b> (típustanfolyam) vagy (típusvizsga) <b>vagy</b> <b>Gyártói ALCSOPORT-JOGOSÍTÁS</b> (típustanfolyam vagy típusvizsga) az adott gyártói alcsoport legalább 2 reprezentatív légi járművén <b>vagy</b> <b>Teljes ALCSOPORT-JOGOSÍTÁS</b> (típustanfolyam vagy típusvizsga) az adott alcsoporthoz tartozó, különböző gyártók által készített, legalább 3 reprezentatív légi járművön
<b>3. csoport</b>  Dugattyús hajtóműves repülőgépek	<b>(B1.2 engedéllyel rendelkező személyek)</b>  <b>Egyéni TÍPUSJOGOSÍTÁS</b> (típustanfolyam + munkahelyi képzés) vagy (típusvizsga + gyakorlati tapasztalat)	<b>Egyéni TÍPUSJOGOSÍTÁS</b> (típustanfolyam + munkahelyi képzés) vagy (típusvizsga + gyakorlati tapasztalat)	<b>Egyéni TÍPUSJOGOSÍTÁS</b> (típustanfolyam) vagy (típusvizsga)  <b>vagy</b>

(az 1. csoportba tartozók kivételével)	<p style="text-align: center;"><b>vagy</b></p> <p style="text-align: center;"><b>3. CSOPORT SZERINTI teljes TÍPUSJOGOSÍTÁS</b> (a megfelelő szakmai tapasztalat igazolása alapján)</p> <p style="text-align: center;"><b>korlátozások:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Túlnyomásos kabinú repülőgépek</li> <li>▪ Szerkezetek (fém / kompozit / fa/ fémcső és szövet)</li> </ul> <p>(A korlátozásokat a megfelelő szakmai tapasztalat alapján meg kell szüntetni)</p>	<p style="text-align: center;"><b>vagy</b></p> <p style="text-align: center;"><b>3. CSOPORT SZERINTI teljes TÍPUSJOGOSÍTÁS</b> (a megfelelő szakmai tapasztalat igazolása alapján)</p>	<p style="text-align: center;"><b>3. CSOPORT SZERINTI teljes TÍPUS-JOGOSÍTÁS</b> (a megfelelő szakmai tapasztalat igazolása alapján)</p>
----------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

35. Fontos megjegyezni, hogy bizonyos légi jármű-csoportok és engedélyek esetében megfelelő szakmai tapasztalat alapján, típustanfolyam vagy típusvizsga szükségessége nélkül megszerezhetők a csoport-/alcsoport-jogosítások. Ez a következőknél érvényes:

- 3. csoportba tartozó légi járműveknél minden engedély (B1.2, B2 és C) esetében.
- 2. csoportba tartozó légi járműveknél a B2 engedély esetében.

A B2 engedélyre azért alkalmazhatók szakmai tapasztalat alapján a 2. csoportra vonatkozó alcsoport-jogosítások, anélkül, hogy szükség lenne adott számú reprezentatív légi járműre vonatkozó típustanfolyamra/típusvizsgára, mert a különböző légi jármű-típusokban rendelkezésre álló repülőelektronikai technológia nagy hasonlóságot mutat.

A B1 és a C engedélyek esetében a járműszerkezetekhez és a mechanikus rendszerekhez rendelkezésre álló technológia jóval változatosabb. Következésképp a 2. csoportba tartozó légi járművekre a szakmai tapasztalat alapján adott alcsoport-jogosítások a B1 és a C engedélyeknél nem lehetségesek. Ezen túlmenően, még abban az esetben is, ha B1.2 engedélyre szakmai tapasztalat alapján megszerezhető a teljes 3. csoport szerinti jogosítás, erre a jogosításra vonatkoznak a következő korlátozások, amennyiben az adott személy nem tud megfelelő szakmai tapasztalatot igazolni:

- túlnyomásos kabinú légi járművek;
- faszerkezetes légi járművek;
- szövetborítású fémcsőváz szerkezetű légi járművek;
- fémszerkezetes légi járművek;
- kompozitszerkezetes légi járművek.

Itt fontos megjegyezni, hogy az NPA2007-07 dokumentumban több korlátozás szerepelt, beleértve többek között a következőkre vonatkozó korlátozásokat is:

A B1.2 és a C engedély esetében:

- behúzható futómű;
- változtatható állásszögű légcsavar;
- turbófeltöltésű hajtómű;
- FADEC.

A B2 engedély esetében:

- helikopter-robotpilóták;
- repülőgép-robotpilóták;
- EFIS;

- FADEC.

Ugyanakkor e további korlátozások a felülvizsgálati csoporttal folytatott koordináció során az NPA2008-03 dokumentumnak megfelelően kikerültek a végleges javaslatból, abba ugyanis már bevezettek hasonló korlátozásokat a B3 és az L engedélyekre vonatkozóan.

Az e rendszerekkel kapcsolatos korlátozások megszüntetésének indokai a következők:

- Vitatható, hogy miért e rendszereket, nem pedig más rendszereket választottak ki.
- A korlátozások elfogadásának és feloldásának rendszere jelentős teherként nehezedhet az illetékes hatóságokra és az engedéllyel rendelkező személyekre.
- Ugyanakkor az engedéllyel rendelkező személynek továbbra is eleget kell tennie az alapismeretekre és a szakmai tapasztalatra vonatkozó valamennyi követelménynek.

Emellett ellensúlyozó intézkedésként a 66. rész 66.A.20. pontjának b) bekezdésébe bekerült egy további rendelkezés annak érdekében, hogy nagyon egyértelmű legyen: a tanúsító személyzet csak akkor gyakorolhatja jogosultságát, ha illetékes az adott légi jármű vonatkozásában. Ez megerősíti a karbantartó szervezet vagy a független tanúsító személy azzal kapcsolatos aktuális felelősségét, hogy ezt a szakértelmet a légi jármű üzembe helyezése előtt biztosítsa.

36. Az engedélyben szereplő korlátozások:

- A tanúsítási jogosultságokból való „kizárást” jelentenek.
- A légi jármű egészét érintik. A pilóta-tulajdonos által elvégezhető karbantartási munkák kivételével semmi más nem hagyható jóvá a légi járművön.
- A korlátozásokat a következők oldhatják fel:
  1. A megfelelő (az AMC-ben tovább részletezett) szakmai tapasztalat igazolása, vagy
  2. A megfelelő szakmai tapasztalat igazolása vagy az illetékes hatóság általi, kielégítő eredménnyel záruló gyakorlati értékelést követően.

37. A 66. rész 66.B.125. pontja módosult, annak érdekében, hogy utasításokat tartalmazzon az illetékes hatóságok számára arra vonatkozóan, hogy a meglévő, 66. rész szerinti engedélyek hogyan ismertethetők el a 66. rész 66.A.45. pontjában ismertetett új jogosítások között. Az elismertetés azonban mindaddig nem kötelező, amíg a meglévő, 66. rész szerinti engedély le nem jár vagy módosításra nem szorul (lásd a 2042/2003/EK rendelet 7. cikke (9) bekezdésének h) pontját). Ezekon túlmenően a 66. rész szerinti engedélybe bejegyzett egyéni légi jármű-típusjogosításokra nem vonatkozik az elismertetés és e jogosítások továbbra is az engedélyben maradnak.

**c) A típustanfolyamra vonatkozó 66.011. feladathoz kapcsolódó változások****38. Típustanfolyam és munkahelyi képzés**

A típustanfolyam a következőkből áll:

- elméleti tananyagrészt és vizsgát;
- gyakorlati tananyagrészt és értékelést.

A munkahelyi képzés nem minősül a típustanfolyam részének. A munkahelyi képzés a típustanfolyamot egészíti ki, és csak valamely légitársaság-karbantartói engedély kategóriájára/alkategóriájára vonatkozó első típusjogosítás megszerzése esetében kötelező ahhoz, hogy a szerelő a típustanfolyam gyakorlati tananyagrésze mellett szakmai tapasztalatot szerezhessen.

A munkahelyi képzés olyan program, amelynek lebonyolítására valós karbantartási környezetben kerül sor, egy kijelölt felügyelő személy felügyelete mellett. Ezen túlmenően ez a munkahelyi képzés értékeléssel zárul. Mindezen tényezőknél elfogadhatónak kell lenniük a típusjogosítás bejegyzéséért felelős illetékes hatóság számára.

Mindezen okokból kifolyólag a típustanfolyamot immár a 66. rész 66.A.45. pontjának k) bekezdése ismerteti, a munkahelyi képzéstől elkülönítetten, amelyet a 66. rész 66.A.45. pontjának l) bekezdése ír le.

**39. A munkahelyi képzés szempontjából releváns légitársaság-típus**

A munkahelyi képzés csak a bejegyzendő légitársaság-típuson bonyolítható le, ugyanazon kategóriába vagy más kategóriákba tartozó légitársaságveken nem. Ezt az indokolja, hogy ez az kategórián belüli első légitársaság-típus és az engedéllyel rendelkező személynek az adott légitársaságon kell szakmai tapasztalattal rendelkeznie ahhoz, hogy igazolásra jogosult legyen.

**40. Típustanfolyam és tanúsítási jogosultságok**

A típusjogosítás légitársaság-karbantartói engedélybe történő bejegyzése nem elegendő a tanúsítási jogosultságok gyakorlásához. Léteznek más követelmények, amelyeket a 66. rész 66.A.20. pontjának b) bekezdése és a 145. rész 145.A.35. pontja ismertet. A további pontosítás végett bekerült a 66. részbe egy új 66.A.20. b) 3. pont és közzétesznek majd egy további AMC-t a 66.A.20. pont b) bekezdésének 3. albekezdéséhez és a 145.A.35. pont a) bekezdéséhez is.

**41. A típustanfolyam elméleti tananyagrésze: minimális időtartam**

Az EASA szabványosításért felelős csoportja által jelentett túl rövid típustanfolyamok elkerülése érdekében a típustanfolyam elméleti tananyagrésze vonatkozásában legjobb kompromisszumként bevezetésre került a minimális időtartam fogalma. Mindemellett nem lehetett olyan időtartamokat javasolni, amelyek teljesen átfognák a technológia, az összetettség, a tömeg tekintetében fennálló igen nagy változatosságot. A módosításoknak ezért általános és tág kategóriákra kellett korlátozódnuk.

A maximális felszálló tömeg alapján a forgószárnyas légitársaság-kategória mellett három általános kategóriára irányul javaslat repülőgépekre vonatkozóan:

- 5700 kg alatti
- 5700 kg és 30 000 kg közötti
- 30 000 kg feletti

Ezen túlmenően külön figyelem tárgyát képezték a 2 tonna alatti légi jármű-típusok (könnyű légi járművek): a 2000 kg maximális felszálló tömeg alatti, nem túlnyomásos kabinú dugattyús hajtóműves repülőgépek esetében a minimális időtartam 50%-kal csökkenthető.

A 2. csoportba tartozó, jelenleg a 66.A.42. pontban meghatározott helikopterek esetében a minimális időtartam 30%-kal csökkenthető.

Az elméleti típusanfolyam esetében megadott valamennyi minimális időtartam általános légi jármű-kategóriákon alapul, a szabványos minimum-felszerelések pedig megfelelnek a következőknek, illetve többek között a következők figyelembevételével kerültek kialakításra:

- A meglévő, 147. rész szerinti típusanfolyamok időtartamát Európa-szerte az Európai Légi Jármű-Karbantartási Képzési Bizottság (European Aircraft Maintenance Training Committee; EAMTC) adja meg.
- A külföldi szervezetek által biztosított, 147. rész szerinti típusanfolyamok időtartamát az Ügynökség felügyeli.

#### 42. Rugalmassági rendelkezések a minimális időtartamra vonatkozóan – a típusanfolyam időtartamának indokolása

A típusanfolyam tartalmának és időtartamának meghatározása a képzési igények részletes elemzésén kell, hogy alapuljon.

A képzési igények meghatározására irányuló módszertant a 66. rész III. függelékének útmutató dokumentuma fogja megadni.

Mivel lehetetlen a légi járművek, a technológia stb. sokféleségének teljes körű lefedése, és mivel a 66. rész III. függelékének, ahol javaslat szerepel a kérdéses időtartamra, kötelező eleget tenni, bármely eltérés az alaprendelet 14. cikkének alkalmazását tenné szükségessé.

E hátráltató tényező elkerülése érdekében az Ügynökség rugalmassági rendelkezéseket javasolt, amelyek a következők:

- csak rendkívüli körülmények között legyenek engedélyezhetőek;
- az illetékes hatóság indokolja, fogadja el és archiválja azokat;
- a képzési igények elemzésén alapuljanak.

A tanfolyamok hosszúsága a javasolt minimum alatt lehet, ha azt részletes megindokolják, vagy előfordulhat, hogy hosszabb a javasolt minimumnál, ha ez szükséges az előírt oktatási elemek teljesítéséhez, illetve valamennyi képzési igény és tanulási célkitűzés lefedéséhez.

A tanóra meghatározására is szerepel javaslat ebben a dokumentumban.

43. A napi tanórák maximális száma

A „képzés” hatékonysága és az „emberi tényezőkkel” kapcsolatos kérdések érdekében az elméleti képzés esetében a napi tanórák száma nem haladhatja meg a 6 órát; kivételes esetekben az illetékes hatóság engedélyezhet eltérést ettől az előírástól, ha megfelelően megindokolják. Ez a maximális óraszám szintén alkalmazandó:

- az elméleti és a gyakorlati képzés kombinációjára, ha azokra egyidejűleg kerül sor;
- a képzés és a szokásos mindennapi karbantartás ellátásának kombinációjára (például karbantartási feladatokra vagy munkahelyi képzésre), ha azokra egyidejűleg kerül sor.

44. Jelenlét (távmaradás)

Az elméleti tanfolyam esetében a minimális részvételi idő a tanóráknak legalább 90 százaléka. Ha ez a kritérium nem teljesül, az elismerési tanúsítvány kibocsátására nem kerül sor. A minimális részvételi idő teljesítése érdekében az oktató szervezet kiegészítő képzést nyújthat.

45. A típusanfolyam elméleti tananyagrésze meglévő tartalmának és szintjének javítása

A 66. rész III. függelékében szereplő, meglévő táblázatot (típusanfolyam-szabvány/elméleti részek) az Ügynökség felülvizsgálta és frissítette az új rendszerek, az új technológia stb. figyelembevételére érdekében, és a gyakorlat által indokolt mértékben az ATA (Air Transport Association; Légifuvározási Szövetség) 104. előírásához igazította. Ezen túlmenően a vizsga szempontjából a táblázatok mindegyik száma külön fejezetnek tekintendő.

Koordináció indult a 66.006. szabályalkotási feladattal, amelyben felülvizsgálatra kerültek a B1 és a B2 engedéllyel rendelkező személyek jogosultságai.

A hajtómű földi járatása nem tekintendő a típusanfolyam részének.

46. A típusanfolyam gyakorlati tananyagrésze (tartalma)

A gyakorlati képzés immár – a 66. rész III. függelékében szereplő gyakorlati feladatok konkrét felsorolásán alapuló – rögzített tartalomból áll.

A teljesítendő gyakorlati részeknek reprezentatívnak kell lenniük a légi járművek és a rendszerek szempontjából, mind az összetettség, mind pedig az előírt műszaki adatok tekintetében. Szerepelhetnek benne viszonylag egyszerű feladatok, de egyéb, összetettebb karbantartási feladatokat is be kell iktatni és végre kell hajtani.

A javasolt táblázat a következő feladatkategóriákat tartalmazza:

- LOC: Helyzetmeghatározás
- FOT: Működési/üzemeltetési vizsgálat
- SGH: Szerviz és földi kiszolgálás
- R/I: Kiepipítés/beépítés
- MEL: Minimális felszereléslista
- TS: Hibakeresés

Az AMC a következő szempontokkal foglalkozik:



- értékelés, valamint a gyakorlati értékelést végző személy szerepe a típusjogosításra vonatkozó gyakorlati képzésben, továbbá
- a gyakorlati résszel kapcsolatos követelmények teljesítése, vagy részletes tanterv, vagy gyakorlati munkalapok/napló bemutatásával (a típusjóváhagyás engedélyen történő bejegyeztetéséhez be kell nyújtani az igazoló dokumentumokat);
- a gyakorlati képzés elvégzését igazoló dokumentumok megtartása.

47. A típustanfolyam gyakorlati tananyagrésze (időtartama)

Bár a típustanfolyam gyakorlati tananyagrésze „tartalomorientált” (a 66. rész III. függelékében szereplő táblázat), az e feladatok elvégzéséhez szükséges időtől függetlenül a 30 000 kg maximális felszálló tömeg feletti repülőgépek esetében az időtartamnak legalább 2 hétnek (10 munkanapnak) kell lennie – kivéve, ha az illetékes hatóság megfelelő indokolást nem kap. Ez egy AMC részét fogja képezni.

48. Munkahelyi képzés

A korábban kifejtetteknek megfelelően valamely engedély(al)kategóriában az első típusjogosítás esetében a hallgatónak munkahelyi képzést kell elvégeznie valós karbantartási környezetben. A munkahelyi képzési feladatoknak reprezentatívnak kell lenniük a légi járművek és a rendszerek szempontjából, mind az összetettség, mind pedig az adott feladat teljesítéséhez előírt műszaki adatok tekintetében.

Az Ügynökség megfelelő AMC-t fog közzétenni annak érdekében, hogy egyértelművé tegye a „reprezentatív” szó jelentését. Ezt a 66. részhez tartozó AMC II. függelékének alkalmazásával teszi meg, amely a típustanfolyamot szükségessé tevő légi járművekre is alkalmazandó lesz.

A munkahelyi képzés a hallgatók által előállítandó munkalapokon/naplókban kerül rögzítésre.

Ezen túlmenően az értékelésre kijelölt személy megfelelési jelentése erősíti meg, hogy a hallgató által elért teljesítmény a munkahelyi képzésen megfelel a követelményeknek. Az értékelést végző személy az értékelését az általa, vagy az összes munkahelyi képzési feladat felügyeletével közvetlenül megbízott, kijelölt felügyelő(k) által naponta ellenjegyzett nyilvántartásokra alapozza. Az értékelésre kijelölt személy és felügyelő(k) szerepét és képesítését egy AMC fogja tovább részletezni.

49. A nemzeti légügyi hatóságok kötelezettségei a típusbejegyzéssel kapcsolatban

A 66. rész 66.B.115. pontja módosult, annak érdekében, hogy jobban meghatározza az illetékes hatóságra a típusjogosítás bejegyzésekor háruló kötelezettségeket.

Egyebek mellett tisztázásra került, hogy valamely engedélykategóriában/-alkategóriában a második és az azt követő típusjogosítás bejegyzése esetében a 147. rész szerinti szervezet által kibocsátott, a teljes típustanfolyamra vonatkozó elismerési igazolás elegendő a típusjogosítás bejegyzéséhez. Ez a pont azért került be, mert hiányzik a tagállamok közötti kölcsönös elismerés olyan esetekben, ahol az igazolás automatikus elfogadását nem vették figyelembe.

Amennyiben a típusanfolyamot felosztják, és azt különböző szervezetek (147. rész szerinti és/vagy jóváhagyott karbantartó szervezetek) bonyolítják le (vagy közvetlen tanfolyam-jóváhagyás történik), a hatóság megelégszik az interfészek megfelelő kezelésével.

50. Vizsga – További kisebb módosítások az általános változtatásokhoz való igazodás érdekében

Figyelembe vettünk néhány kedvező változást:

- A típusjogosítási vizsgakérdések megválaszolásának időtartama 75–120 másodpercről 90 másodpercre változott minden szinten, a kérdésgenerálás egységesítése érdekében.
- A fejezetenkénti kérdések számának változásai
  - a jelenleg érvényben lévő rendszer egyszerűsítése érdekében, valamint
  - annak érdekében, hogy a témakörre fordított idővel arányos legyen.
- A vizsgakérdés szintjének arányosnak kell lennie a lebonyolított képzés szintjével.

Ami a vizsgát illeti, többé már nincs – a korábban javasolt – fejezetenkénti minimális kérdésszám, ugyanis bizonyos érdekelt felek olyan észrevételt tettek, hogy nincs szükség arra, hogy fejezetenként rendszeresen legyen egy-egy kérdés, ha a témakör a jellegét tekintve továbbra is egyszerű: ezért a kérdések számának legalább tanóránként 1 kérdésnek kell lennie és összhangban kell lennie:

- az adott fejezetenél és szinten oktatással töltött tényleges tanórákkal;
- a képzési igények elemzésében megadott tanulási célkitűzésekkel.

Emellett a vizsga esetében a minimális megfelelési szint 75%. Ez azt jelenti, hogy amikor a típusanfolyam utáni vizsga több részvizsgára oszlik, mindegyik vizsgát legalább 75%-os szinten kell teljesíteni. Annak érdekében, hogy lehetséges legyen pontosan 75%-os megfelelési szintet elérni, a vizsgakérdések számának a 4 többszörösének kell lennie.

A tanfolyamot biztosító szervezetnek a szabálynak megfelelően kell javaslatot tennie a kérdések eloszlására és a szintre vonatkozóan. A tagállami illetékes hatóság a tanfolyam jóváhagyásakor értékeli a kérdések számát és szintjét, különösen akkor, ha egy-egy konkrét fejezet esetében az oktatás időtartama egy óránál rövidebb.

51. A különbségekre orientált képzés

A különbségekre orientált képzés jelenlegi meghatározása: ugyanazon gyártónak az Ügynökség által meghatározott két különböző légi jármű-típusjogosítása közötti különbségek tárgyalásához szükséges képzés.

A különbségekre orientált képzést eseti alapon kell meghatározni, figyelembe véve a III. függelék a típusanfolyam elméleti és gyakorlati része tekintetében.

Különbségekre orientált képzést követően a típusjogosítást kizárólag akkor jegyzik be valamely engedélybe, ha a kérelmező eleget tesz az alábbi feltételek egyikének is:

- már bejegyeztette az engedélybe azt a légi jármű-típusjogosítást, amelyhez képest a különbségeket azonosítják, vagy
- teljesítette a típusanfolyami követelményeket azon légi jármű esetében, amelyhez képest a különbségeket azonosítják.

Ezek a korábban hiányzó rendelkezések immár a 66.A.45. pont k) bekezdésében szerepelnek a típusjogosítási követelmények részeként.

52. A légitársaság-típustanfolyam közvetlen jóváhagyására irányuló eljárás

Bár a 147. rész már tartalmaz a 147. rész szerinti szervezetek számára típusanfolyamok kidolgozására vonatkozó követelményeket, az illetékes hatóság által közvetlenül jóváhagyott tanfolyamok esetében nem ez a helyzet. Ezért létrehozták a 66. részhez tartozó új, 66.B.130. pontot, amely előírja az illetékes hatóság számára, hogy legyenek érvényben olyan eljárásai, amelyek biztosítják, hogy a közvetlenül jóváhagyott légitársaság-típustanfolyamok megfeleljenek a 66. rész III. függelékének.

Az Ügynökség újabb AMC-t fog közzétenni.

53. Átmeneti rendelkezések

A fentiekben kifejtettek alapján valamennyi létező típusanfolyamot (adott esetben tartalom, vizsga és időtartam tekintetében) felül kell vizsgálni annak ellenőrzése érdekében, hogy megfelelnek-e az új követelményeknek. A zökkenőmentes átmenet biztosítása végett azonban az Ügynökség azt javasolja, hogy ezt a módosító rendelet hatálybalépését követő 15 hónappal el lehessen halasztani. Azt az időpontot követően e tanfolyamoknak teljes mértékben meg kell felelniük a módosító rendelet követelményeinek, kivéve ha nem kell képzési igényekre vonatkozó elemzést végezni ezen időpont előtt jóváhagyott tanfolyamok esetében, ha az időtartamuk már meghaladja a 66. rész III. függelékében leírt minimális időtartamot.

A 15 hónapos határidőt követően kidolgozott valamennyi új tanfolyamot a képzési igények elemzésével és a tanulási célkitűzésekkel kell alátámasztani.

Az új típusanfolyamok jóváhagyását kérelmező, 147. rész szerint jóváhagyott karbantartó személyeket kiképző szervezetek elhatározhatják, hogy nem alkalmazzák ezt a módosító rendeletet a hatálybalépésétől számított 15 hónap elteltéig. E módosító rendelet kiválasztott elemeinek részleges végrehajtása nem engedélyezett.

A módosító rendelet hatálybalépése előtt alkalmazandó követelményeknek megfelelően jóváhagyott típusanfolyamok csak a módosító rendelet hatálybalépésétől számított 15 hónap elteltéig biztosíthatók. Ugyanakkor az adott típusanfolyamokhoz legkésőbb a módosító rendelet hatálybalépésétől számított 15 hónap eltelte után kibocsátott igazolások a módosító rendeletnek megfelelően kibocsátottnak tekintendők, ami azt jelenti, hogy a tanfolyamot nem kell megismételni.

E módosító rendelet hatálybalépésének időpontjában már az alkalmazandó vizsgálati eljárásnak alávetett, 147. rész szerinti karbantartó személyeket kiképző szervezetek első jóváhagyását kérelmezőkre továbbra is vonatkoznak a módosító rendelet hatálybalépése előtt alkalmazandó követelmények.

**IV. Szabályozási hatásvizsgálat**

54. A teljes szabályozási hatásvizsgálatot az NPA 2007-07 dokumentum tartalmazza.

Köln, 2009. december 15.

P. GOUDOU  
ügyvezető igazgató

**FÜGGELÉK: A 2007-07. sz. CRD-vel kapcsolatos vélemények****A B1 és a B2 jogosultságokra vonatkozó 66.006. feladathoz kapcsolódó észrevételek:**

(1) A MONARCH a következő észrevételeket tette:

- Azt kérdezik, hogy a 66. részben foglalt képzési követelményeket tartalmazó táblázatok miért nem követik az Air Transport Association (Légifuvarozási Szövetség) 104. előírását (ATA 104).

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a típustanfolyam és a munkahelyi képzés (a 66. rész III. függeléke) esetében az ATA 104. előírását követte, amennyire az praktikus volt. Az alapismeretek (a 66. rész I. függeléke) esetében erre azonban azért nem került sor, hogy megmaradjon az I. függelék jelenlegi szerkezete.

- Arra tesznek észrevételt, hogy az Ügynökség javaslata lehetővé teszi, hogy a B2 engedély magában foglalja az A engedélyt, ugyanakkor a B2 szerinti tanterv nem teljesen fedi le az A szerinti tantervet.

Az Ügynökség itt megjegyzi, hogy a B2 engedély nem foglal magában A alkategóriát (lásd a 66.A.20. pont a) bekezdésének 3) albekezdését). A 66.A.20. pont a) bekezdése 3. albekezdésének ii. alpontjába egy olyan jogosultság került, amely bizonyos ellensúlyozó intézkedések mellett a B2 engedély keretébe tartozik.

- Nem értenek egyet azzal a kötelezettséggel, hogy meg kell ismételni a 6 hónap szakmai tapasztalatot ahhoz, hogy fenn lehessen tartani a 66.A.20. pont a) bekezdése 3. albekezdésének ii. alpontjában ismertetett jogosultságokat, ha a B2 engedéllyel rendelkező személy munkáltatót vált. Ez az észrevétel a holland polgári légiközlekedési hatóságtól is beérkezett.

Az Ügynökség álláspontja szerint ez feltétlenül szükséges, mivel ez az egyik ellensúlyozó intézkedés arra, hogy ne kelljen az A kategória szerinti összes alapismerettel rendelkezni. A követelmény azt célozza, hogy meg kelljen győződni arról, hogy az engedéllyel rendelkező személynek van 6 hónap szakmai tapasztalata az új munkáltatónál végzendő konkrét feladatok vonatkozásában, amelyek eltérhetnek a korábbi munkáltatóitól.

(2) Egy magánszemély a következő észrevételeket nyújtotta be:

- Azt kéri, hogy a 66.A.20. pont a) bekezdése 3. albekezdésének ii. alpontjában szereplő jogosultság terjedjen ki az F. alrész szerinti karbantartó szervezetekre.

Az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy ez a jogosultság a 145. rész szerinti szervezetekre korlátozódik, megegyezik az A kategória tanúsító személyzetének 66.A.20. pont a) bekezdése 1. albekezdésében szereplő jogosultságával. Az F. alrész szerinti karbantartó szervezetek a következő okokból kifolyólag nem jogosultak igénybe venni az A kategória tanúsító személyzetét:

- Az M. rész F. alrészében nem szerepel az üzemeltetési karbantartás, illetve az alapkarbantartás fogalma.
- Az M. rész F. alrészében nem szerepel a telephely fogalma.

- Az F. rész szerinti karbantartó szervezetek esetében nem szerepel minőségügyi rendszerre vonatkozó követelmény az ilyen típusú képesítések és engedélyek ellenőrzésére.
- Azt javasolja, hogy a B1-ből a B2-be kerüljön át az AMC 66.A.20. pont a) bekezdésében foglalt jogosultság, amely a légügyi adatokat tartalmazó EFIS-rendszerek interfésszel felszerelt transzponderrel és robotpilótákkal történő tesztelése során lehetővé teszi a torlónyomásos statikus vizsgálatok elvégzését.

Az Ügynökség egyetért az észrevétellel és az AMC 66.A.20 pont a) bekezdése a következőképpen módosul:

*„A műszerek hivatalosan a B2 engedéllyel rendelkező személyek jogosultságai közé tartoznak. Az elektromechanikai és a torlónyomásos statikus alkatrészek azonban B1 engedéllyel rendelkező személy által is jóváhagyhatók.”*

- Azt az észrevételt teszi, hogy a B2 engedéllyel rendelkező személyek jogosultságai mérséklődtek, mert a 66.A.20. pont a) bekezdése 3. albekezdésének ii. alpontjában foglalt jogosultságok közé bekerült a „kisebb tervezett üzemeltetési karbantartási, illetve egyszerű hibajavítási feladatok” elvégzése.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a jogosultságok nem mérséklődtek, hanem frissítésre kerültek. Az engedéllyel rendelkező személy megtartja az őt korábban megillető, valamennyi B2 szerinti jogosultságot, és emellett a jogosultságai között nem szereplő feladatok esetében „kisebb tervezett üzemeltetési karbantartási, illetve egyszerű hibajavítási feladatokat” kap.

- (3) A THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING azt az észrevételt tette, hogy a 66.A.20. pont a) bekezdése 3. albekezdésének i. alpontjába a B2 engedéllyel rendelkező személyek esetében bekerült új jogosultság, amely lehetővé teszi számukra, hogy hajtómű- és mechanikus rendszereken belüli elektromossági és repülőelektronikai feladatokat hagyjanak jóvá, azok üzemképességének tesztelésére szolgáló egyszerű vizsgálatokat igénylő feladatokra korlátozódik. Ez a szervezet azt is megállapítja, hogy ez azt jelenti: ha a szükséges vizsgálat nem egyszerű, akkor a feladatot nem hagyhatja jóvá sem B2 engedéllyel rendelkező személy, sem B1 engedéllyel rendelkező személy, ugyanis a B1 engedéllyel rendelkező személy csak akkor engedélyezhet repülőelektronikai feladatokat, ha a vizsgálat egyszerű.

Az Ügynökség ezen a ponton egyértelművé teszi, hogy a B1 engedéllyel rendelkező személy jóváhagyhatja ezeket a feladatokat. Kérjük, vegyék figyelembe, hogy „hajtómű- és mechanikus rendszereken belüli elektromossági és repülőelektronikai feladatokról” beszélünk. A B1 engedéllyel rendelkező személy jogosultságai tartalmazzák a hajtómű- és mechanikus rendszereken végzett feladatok jóváhagyását, a feladat sajátos jellegétől függetlenül. A B1 engedéllyel rendelkező személyek számára előírt korlátozás a repülőelektronikai rendszerek jóváhagyását akkor érinti, ha nem egyszerű a feladat, viszont ismét megjegyzendő, hogy nem repülőelektronikai rendszerekről, hanem hajtómű- és mechanikus rendszerekről beszélünk.

- (4) Egy magánszemély azt kérte, hogy a 66. rész I. függelékében szereplő 13. modulban a B2 engedéllyel rendelkező személy képzési szintje a „repülésirányítás” esetében 1. szintről 2. szintre változzon, annak érdekében, hogy összhangban legyen a típustanfolyam elméleti része esetében előírt szinttel.

Az Ügynökség egyetértett az észrevétellel és ezt a tárgyat 2. szintűre változtatta.

- (5) Egy magánszemély azt javasolta, hogy a „Hidraulika” című 11.11. modulba kerüljön be egy „Szűrők” című tárgy, a „Futómű” című 11.13. modulba pedig egy „Légi-földi érzékelés” című tárgy.

Az Ügynökség egyetértett az észrevétellel, és a 66. rész I. függelékében módosította a 11A. modult (a 11.11. és a 11.13. almodult), a 11B. modult (a 11.11. és a 11.13. almodult), a 12. modult (a 12.12. és a 12.14. almodult), valamint a 13. modult (a 13.14. és a 13.16. almodult).

- (6) A TYROLEAN AIRWAYS azt kérte, hogy a 66.A.20. pont a) bekezdése 3. albekezdésének i. alpontjában a repülőelektronikai „alkatrészek” kifejezés helyébe repülőelektronikai „berendezések” kerüljön. A holland polgári légiközlekedési hatóság a „feladatok” szót javasolta.

Annak egyértelművé tétele érdekében, hogy a kiegészítő jogosultság a feladatok jellegéhez kapcsolódik, az Ügynökség inkább átfogalmazta a bekezdést, így az a következőképpen szól:

*„a hajtóművön és a mechanikus rendszereken belüli olyan elektromossági és repülőelektronikai feladatok, amelyek működőképességük igazolásához csupán egyszerű vizsgálatokat igényelnek ”*

- (7) Egy magánszemély az AMC 66.A.20. pontjának a) bekezdésében az „egyszerű vizsgálat” meghatározásában szereplő lépések számára vonatkozó korlátozás feloldását kérte. Ez a személy annak egyértelművé tételét is kérte, hogy az olyan vizsgálat, amelynek esetében a végeredmény magában foglal egy olyan olvasatot, hogy valamely érték adott tűréshatáron belül van, ne minősüljön egyszerűnek.

Az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy az esetek többségében a vizsgálat időtartama annak összetettségéhez kapcsolódik. Azokban a konkrét esetekben, amelyekben egy hosszabb vizsgálat egyértelműen egyszerű, erről meg lehet állapodni az illetékes hatósággal, mivel egy AMC-ről van szó, és más AMC-eket az illetékes hatóság vagy a szervezet is javasolhat.

Ami a második kérdést illeti, az a tény, hogy a vizsgálat egy adott tűréshatáron belüli értékre vonatkozó olvasatot tartalmaz, nem feltétlenül gátolja meg, hogy az egyszerűnek minősüljön, amennyiben ezt a tűréshatárt a karbantartási dokumentáció, és nem az engedéllyel rendelkező személy határozta meg. Ezt az AMC 66.A.20. pontjának a) bekezdése teszi még egyértelműbbé.

- (8) A svéd polgári légiközlekedési hatóság kifogásolja az Ügynökség által a 66.A.20. pont a) bekezdés 3. albekezdés ii. alpontjában javasolt jogosultságot, amely lehetővé tesz a B2 engedéllyel rendelkező személyek számára, hogy rendelkezzenek „kisebb tervezett üzemeltetési karbantartási, valamint az egyszerűbb hibajavítási feladatok” elvégzésére való jogosultsággal. A hatóság azzal érvel, hogy a B2 kategóriájú engedélynek – az A kategóriájú engedélytől eltérően – nincsenek alkategóriái. Ezen túlmenően úgy véli, hogy ez egyenértékű lehet az A kategóriájú engedély megszüntetésével és az ahhoz kapcsolódó jogosultságok bármely, 66. rész szerinti engedéllyel rendelkező személynek történő odaítélésével, kizárólag az engedélyt kibocsátó karbantartó szervezet megítélése alapján.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a B2 kategóriájú engedéllyel rendelkező személyeknek biztosított új jogosultságok korlátozottabbak és szigorúbb követelményekhez kötöttek, mint az A kategóriájú engedély esetében. Következésképp nem áll szándékunkban az A kategóriájú engedély megszüntetése.

Ezen túlmenően az Ügynökség tisztában van azzal, hogy a B2 kategóriájú engedélynek nincsenek alkategóriái. Ez az egyik oka annak, hogy a jogosultságok a B2 engedélybe már bejegyzett légi jármű-típusokra korlátozódnak. Ezt további ellensúlyozó intézkedések egészítik ki annak biztosítása érdekében, hogy a B2 engedéllyel rendelkező személy rendelkezzen az alapismeretek kezdeti hiányosságainak ellensúlyozásához szükséges ismeretekkel és szakmai tapasztalattal.

Ezenkívül módosultak a 66. rész I. függelékének 13. moduljában szereplő alapismeretek, annak érdekében, hogy kiterjedjenek a mechanikus rendszerekre.

- (9) A svéd polgári légi közlekedési hatóság annak egyértelművé tételét kérte, hogy a 66.A.45. pont b) bekezdésében előírt 6 hónap szakmai tapasztalat mit hivatott magában foglalni (az előírt határidőn belüli konkrét feladatok tekintetében teljes foglalkoztatás vagy csak alkalmi foglalkozás).

Az Ügynökség ezt a témát az AMC 66.A.45. pontjának b) bekezdésében fejti ki részletesebben.

- (10) A holland polgári légi közlekedési hatóság úgy véli, hogy a CRD 2008-03 és a CRD 2007-07 dokumentumokon alapuló engedélyezési rendszerek nagyon összetettek, és azt javasolják, hogy induljon egy olyan feladat, amely az engedélyezési rendszer egészének átalakítására és egyszerűsítésére irányul.

Az Ügynökség tudomásul veszi az észrevételt.

- (11) A holland polgári légi közlekedési hatóság azt az észrevételt tette, hogy a B2 engedéllyel rendelkező személyek számára a hajtómű- és mechanikus rendszereken belüli repülőelektronikai és elektromossági feladatok jóváhagyására vonatkozóan biztosított új jogosultságot kizárólag a 3. szintű típusanfolyam körébe tartozó rendszerekre kellene alkalmazni, bár tettek olyan észrevételt is, hogy az, hogy a jogosultságok egyszerű vizsgálatokat igénylő feladatokra korlátozódnak, alacsonyabb képzési szintet indokolhat.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a 66. rész I. és III. függeléké is módosul annak érdekében, hogy kiterjedjen a jogosultságok növekedésére. A 3. szint valamennyi olyan tárgy esetében szükséges, ahol a B2 engedéllyel rendelkező személy jellemzően érintett, például a „Jelző- és figyelmeztetőkészülékek”, a „Szabályozás” stb. esetében. A szóban forgó rendszerek felépítéséhez és fizikai konfigurációjához jobban kapcsolódó egyéb tárgyak megmaradnak 1. vagy 2. szinten. Ezekon túlmenően, amint azt a holland polgári légi közlekedési hatóság kiemelte, a jogosultságok kizárólag egyszerű vizsgálatokat igénylő feladatokra korlátozódnak.

- (12) A holland polgári légi közlekedési hatóság a 66.A.45. pont a) és b) bekezdésének átszövegezésére tett javaslatot, hogy jobban hasonlítsanak egymásra.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a két bekezdést nem lehet egymáshoz hasonlóbbá tenni a 66.A.45. pont b) bekezdésébe annak érdekében beillesztett ellensúlyozó intézkedések



miatt, hogy a B2 engedéllyel rendelkező személy jogosult legyen „kisebb tervezett üzemeltetési karbantartási, illetve egyszerű hibajavítási feladatok” jóváhagyására.

- (13) A holland polgári légiközlekedési hatóság további pontosítást kért azzal kapcsolatban, hogy a megismételt vizsga szükséges-e az új jogosultságokhoz. Különösen például akkor, amikor egy B.1.1 engedéllyel rendelkező személy B1.2 engedélyre történő kiterjesztést kér.

Az Ügynökség tovább módosította a 7. cikk (9) bekezdésének a) pontját, így az a következőképpen szól:

*„A **(hatálybalépés időpontját követő 15 hónappal)** korábban valamely adott kategóriában/alkategóriában érvényes, 66. rész szerinti engedéllyel rendelkező személyek automatikusan megszerzik a módosított 66.A.20. pont a) bekezdésében ismertetett, az adott kategóriának/alkategóriának megfelelő jogosultságokat. Az ezen új jogosultságoknak megfelelő alapismeretekre vonatkozó követelmények teljesítettnek tekintendők az ilyen engedély új kategóriára/alkategóriára történő kiterjesztése céljából.”*

Következésképp, ha egy adott személy a fent megállapított határidő előtt már rendelkezik B1.1 engedéllyel, ez a személy megtartaná a B1.1 engedély szerinti jogosultságokat anélkül, hogy a 66. rész I. függelékébe bevezetett, különbségekre kiterjedő vizsgát kelljen letennie. Ezen túlmenően ezek a különbségek jóváírásra kerülnének a B1.1 engedély más kategóriákra/alkategóriákra történő kiterjesztése céljából, még akkor is, ha a kiterjesztésre a fent megállapított határidő után kerül sor.

- (14) A holland polgári légiközlekedési hatóság azt az észrevételt tette, hogy a B2 engedéllyel rendelkező személynek teljes körű, A kategória szerinti jogosultságokat kellene szereznie – ahelyett, hogy azok az engedélyben már bejegyzett típusjogosításokra korlátozódnának. A hatóság ezt azzal indokolja, hogy a B2 engedéllyel rendelkező személyeknek a hiányossága az alapismeretek terén van, ami nem kapcsolódik a légi jármű-típushoz.

Az Ügynökség nem ért egyet a javaslattal, mert ez a korlátozás az egyik ellensúlyozó intézkedésként kerül bevezetésre. Az Ügynökség valószínűbbnek ítéli azt, hogy a B2 engedéllyel rendelkező személy jobban érti a mechanikai feladatokat az engedélybe már bejegyzett légi jármű-típusok esetében, amelyekkel kapcsolatban már végzett típusanfolyamot, és amelyekkel kapcsolatban jellemzően részt vesz karbantartásban.

- (15) A holland polgári légiközlekedési hatóság azt kérte, hogy az A kategóriájú tanúsító személyzet jogosultságai között szerepeljen a hibakeresés, amennyiben az az egyszerű feladataikhoz kapcsolódó jogosultságok keretébe tartozik. A hatóság ezt azzal indokolja, hogy minden hiba esetén szükség van bizonyos mértékű hibakeresésre, mielőtt a javításra sor kerülhet.

Az Ügynökség nem ért egyet azzal, hogy minden hiba esetén szükség van hibakeresésre. Például:

- Kerékcseré (ha a gumibroncsok elhasználódtak).
- Kerékfékegység cseréje (ha a fékek elhasználódtak).
- Szélvédőtörlő lapátok cseréje (ha nem tisztítanak megfelelően).
- Statikus gyertyák cseréje (ha törtek vagy hiányoznak).

(16) Az NVLT (Holland Repüléstechnikusok Szövetsége) a következő észrevételeket és kérdéseket nyújtotta be:

- Az NVLT azt az észrevételt tette, hogy az EASA honlapján feltüntetett gyakran ismételt kérdések (GYIK) szerint „az A kategóriájú tanúsító személyzet engedélyezheti bármely hibakeresés elvégzését vagy hibakeresés elhalasztását a tanúsító személyzet felhatalmazásának keretein belül”, míg a CRD2007-07 javasolt szövege arra utal, hogy a hibakeresést nem kellene engedélyezni.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy az EASA honlapján szereplő 34. számú gyakran ismételt kérdés (GYIK) csak „halasztást” említi, „hibakeresést” nem.

- Az NVLT nem értett egyet a CRD2007-07 dokumentumban a #311. észrevételükre adott válasszal. Azt kérdezi, hogy az Ügynökség miért válaszolt úgy a kérdésre, hogy „TUDOMÁSUL VETTE”, és azt kéri, hogy az Ügynökség válaszolja meg az észrevételben tett valamennyi kérdést.

Az Ügynökség azért válaszolt úgy az észrevételre, hogy „TUDOMÁSUL VETTE”, mert az észrevétel nem tartalmazott a szabály vagy az AMC/útmutató dokumentum módosítására irányuló kérést.

Ráadásul az észrevételben csak egy kérdés szerepelt, amelyre az Ügynökség választ adott. Az észrevétel további részét az EASA honlapjáról kimásolt és beillesztett kérdések és válaszok képezték.

- Az NVLT azt az észrevételt tette, hogy amennyiben az új javaslat nem teszi lehetővé a hibakeresést, az A kategóriájú tanúsító személyzet hogyan tárhatja fel a meghibásodás forrását, ha elhalasztja a minimális felszerelési listában leírt tételt.

Az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy az A kategóriájú tanúsító személyzetnek nem kellene elhalasztania olyan hibák elhárítását, amelyek szükségessé teszik a meghibásodás forrásának feltárását. Ennek a személynek a minimális felszerelési listában szereplő tételek közül csak azokat kellene elhalasztania, amelyek hibakeresés nélkül elhalaszthatók, például a következőket:

- statikus gyertyák cseréjének elhalasztása (ha törtek vagy hiányoznak);
- károsodott vészhelyzeti felszerelések cseréjének elhalasztása (ha azt a minimális felszerelési lista lehetővé teszi).

Mindazonáltal az AMC 145.A.30. pontjának g) bekezdésében szerepel „a hibakeresés nem engedélyezhető” megállapítás, ami azt jelenti, hogy az illetékes hatóság vagy a szervezetek javasolhatnak más AMC-eket, amennyiben az adott feladat egyértelműen az A kategóriájú tanúsító személyzet hatáskörébe tartozik.

- Az NVLT pontosítást kért az A kategóriájú tanúsító személyzet esetében a feladathalasztás és a feladatjavítás közötti különbséget illetően.

Az Ügynökség álláspontja egyértelmű az AMC 145.A.30. pontjának g) bekezdésében:

- A hibakeresés elhalasztását a 2. bekezdés q) alpontja lehetővé teszi, ami azt jelenti, hogy amennyiben nincs szükség hibakeresésre, a feladat szerepel a minimális felszerelési listában, az említett listában előírt karbantartási intézkedés pedig az illetékes hatóság egyértelműen az A kategóriájú tanúsító személyzet hatáskörébe tartozik.
- Az ilyen elhalasztott hiba kijavítása jóváhagyható, amennyiben a feladat szerepel a 2. bekezdésben szereplő listában, amely magában foglalja a q) alpontot. Ez az

alpont lehetővé teszi bármely olyan egyéb feladat jóváhagyását, amelyről az illetékes hatóság egyetértett abban, hogy egyszerű feladat.

Ez azt jelenti, hogy még akkor is, ha az illetékes hatóság egyetért azzal, hogy az elhalasztandó hibakeresést előíró karbantartási intézkedés egyszerű, előfordulhat, hogy az illetékes hatóság egyetért vagy nem ért egyet azzal, hogy az ilyen hiba kijavítását célzó karbantartási intézkedés egyszerű.

- Az NVLT azt kérdezte, hogy a B1 kategóriájú tanúsító személyzet elhalaszthatja-e a repülőelektronikai rendszerek/alkatrészek hibáinak elhárítását, valamint azt, hogy a B2 kategóriájú tanúsító személyzet elhalaszthatja-e a mechanikai rendszerek/alkatrészek hibáinak elhárítását.

Az Ügynökség álláspontja az, hogy ez nem lehetséges.

- Az NVLT annak egyértelművé tételét kérte, hogy a pilóta elhalaszthatja-e a minimális felszerelési lista olyan tételeit, amelyek karbantartási intézkedést tesznek szükségessé, és hogy a „hibakeresés” „karbantartásnak” minősül-e. Az NVLT annak tisztázását is kérte, hogy az „egyszerű vizsgálat” a „hibakeresés” részének minősül-e.

Az Ügynökség álláspontja az, hogy amikor a minimális felszerelési lista szükségessé tesz a lista szerint „karbantartásként” besorolt intézkedést, akkor szükséges a megfelelő tanúsító személyzet jóváhagyása. Az Ügynökség itt megjegyzi, hogy az AMC 145.A.30. pontja j) bekezdésének 4. albekezdése lehetővé teszi, hogy a parancsnok számára korlátozott, tanúsító személyzeti engedélyt lehessen kibocsátani.

Ezen túlmenően a „hibakeresés” „karbantartásnak” minősül, és mint ilyen, szükségessé teszi az üzembe helyezést. Ez azonban nem alkalmazandó, ha a kérdéses intézkedés a minimális felszerelési lista része, és azt a minimális felszerelési listában nem „karbantartásként” határozták meg. A parancsnok elhalaszthat a minimális felszerelési lista által engedélyezett bármilyen tételt, amennyiben az nem tartalmaz a minimális felszerelési listában „karbantartásként” besorolt intézkedést.

Az „egyszerű vizsgálat” kapcsán az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy vannak olyan esetek, amikor az nem minősül a „hibakeresés” részének, például amikor az egyszerű vizsgálatot egy cserélhető elem cseréjét követően végzik el, hogy meghatározzák annak üzemképességét.

- Az NVLT azt az észrevételt tette, hogy az „üzemeltetési karbantartásnak” az AMC 66.A.20. pontja a) bekezdésében szereplő meghatározása tartalmazza azt a mondatot, hogy „bármely, a repülés előtt annak biztosítása érdekében végrehajtott karbantartás, hogy a légi jármű a tervezett repüléshez megfelelő állapotban legyen”. Véleményük szerint ez következetlenség, ugyanis a 2042/2003/EK rendelet 2. cikkének j) pontjában megadott „repülés előtti ellenőrzés” fogalom meghatározása azt a mondatot is tartalmazza, hogy „repülés előtt abból a célból végrehajtott ellenőrzés, hogy a légi jármű a tervezett repüléshez megfelelő állapotban van”. Ezen túlmenően a „repülés előtti ellenőrzés” nem minősül karbantartásnak.

Az Ügynökség álláspontja szerint nem áll fenn következetlenség vagy ellentmondás. Annak biztosítása érdekében, hogy valamely „légi jármű a tervezett repüléshez megfelelő állapotban” legyen, más dolgokat is el kell végezni a „repülés előtti ellenőrzés” előtt. Eleget kell tenni az M.A.201. pont a) bekezdése és az M.A.708.

pont b) bekezdése követelményeinek, amelyek többek között tartalmazzák a karbantartási programban előírt valamennyi karbantartást és a hibajavítást.

A „repülés előtti ellenőrzés” az utolsó lépés annak biztosítására, hogy a „légi jármű a tervezett repüléshez megfelelő állapotban” legyen, és magában foglalja a műszaki napló és az üzemeltető eljárásainak való megfelelés annak biztosítása érdekében történő ellenőrzését is, hogy minden korábbi lépést elvégeztek (ideértve a karbantartást is).

Az EU-OPS 1.290 szerint a parancsnoké a végső felelősség a légi jármű repülés előtti elfogadásáért. Emiatt szerepel a műszaki naplóban az a rovat, amelyben a parancsnok rögzíti, hogy a „légi jármű a tervezett repüléshez megfelelő állapotban van”.

### **A típus- és csoportjogosításokra vonatkozó 66.009. feladattal kapcsolatos észrevételek**

- (17) A HELICOPTERS ITALIA azt az észrevételt tette, hogy az Ügynökség javaslata szerint a 2. csoportba tartozó légi járművek esetében a B2 engedélybe csak „egyéni típusjogosítások” és „teljes alcsoport-jogosítások” jegyezhetők be. Azt javasolják, hogy legyen lehetőség a „gyártói alcsoport-jogosítások” bejegyzésére, ugyanis előfordulhat, hogy bizonyos B2 engedéllyel rendelkező személyek csak egy adott gyártó légi járművein dolgoznak, és nehéz lenne számukra a teljes alcsoport szempontjából reprezentatív szakmai tapasztalatot igazolni.

Az Ügynökség egyetértett a javaslattal és módosította a 66.A.45. pont d) bekezdését. Ez az előző bekezdést, a 66.A.45. pont e) bekezdését szükségtelenné tette. Az Ügynökség teljesen átszámozta a 66.A.45. pont különböző bekezdéseit. Az útmutató dokumentum 66.A.45. pontjában szereplő táblázat ennek megfelelően módosul, annak érdekében, hogy igazodjon a jelen indokolásban szereplő táblázathoz.

- (18) Az Egyesült Királyság polgári légiközlekedési hatósága azt az észrevételt tette, hogy a CRD2007-07 dokumentumban a #331. észrevételre adott válaszban az Ügynökség azt válaszolta, hogy a konkrét repülőelektronikai berendezésekre vonatkozó képzés a karbantartó szervezet felelőssége, ami véleményük szerint ellentmond az AMC 147.A.300. pontnak, amely lehetővé teszi a típustanfolyam alrészekre osztását, a „repülőelektronikai rendszerek” biztosítása érdekében.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy az Egyesült Királyság polgári légiközlekedési hatósága által a #331. észrevételben tett javaslat tartalmazta B2 típusjogosítások létrehozását szűkebb értelemben vett légi járművek felszerelés-beépítései alapján. Ilyen például a Primus 1000 integrált repülőelektronikai rendszer.

Az Ügynökség fenntartja álláspontját. A 2. csoport és a 3. csoport esetében nem szükséges a felszerelés-beépítéseken alapuló különböző jogosítások létrehozása, mivel a legtöbb esetben a különböző gyártók felszerelései hasonlóak, és elegendőnek minősülnek a kért csoport/alcsoport szempontjából reprezentatív szakmai tapasztalat igazolásához. Ezt követően az adott személyt foglalkoztató karbantartó szervezet felelőssége, hogy felmérje az illető szakértelmét és szükség esetén kiegészítő képzést biztosítson. Erre a képzésre sor kerülhet egy 147. rész szerinti szervezetben, de ahelyett, hogy az engedélyezési követelmények részét képezné, ez a képzés a tanúsító személyzet engedélyének kibocsátásához kapcsolódó követelmények része.

- (19) A BRITISH AIRWAYS ENGINEERING azt javasolta, hogy a közforgalmi légi járművek a teherforgalmi légi járművektől elkülönülő csoportnak minősüljenek a 66. részhez tartozó AMC I. függelékében foglalt „Típusjogosítások jegyzékében” szereplő jogosítások meghatározása céljából. Úgy vélik, hogy a teherforgalmi és közforgalmi változatok – jelenlegi gyakorlat szerinti – egyazon jogosításon belüli jelenléte megnehezíti vagy lehetetlenné teszi a légitársaságok számára, hogy képzést tartsanak az általuk nem üzemeltetett változatra.

Az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy nem szükséges lebonyolítani a típustanfolyamot valamely konkrét típusjogosításon belüli összes változatra ahhoz, hogy bejegyeztessék a teljes jogosítást. Tulajdonképpen az Ügynökség azért dönt úgy, hogy két változat szerepelhet a 66. részhez tartozó AMC I. függelékében foglalt, ugyanazon típusjogosításban, mert úgy véli, hogy mindkét változat eléggé közel áll karbantartási szempontból, és engedélyezési célból nincs szükség különbségekre orientált képzésre. Amint az egyik változat bekerül az engedélybe, a másik változat automatikusan bejegyezhető.

Ez azonban nem jelenti azt, hogy az adott személy szerezhethet tanúsító személyzetet megillető felhatalmazást arra a változatra, amellyel kapcsolatban nem részesült képzésben. Az adott személyt foglalkoztató karbantartó szervezetet vagy magát az engedéllyel rendelkező személyt terheli azért a felelősség, ha független tanúsító személyként jár el. Ez tisztázásra kerül a 66.A.20. pont b) bekezdésének új 3. albekezdésében és a kapcsolódó AMC 66.A.20. b) bekezdésének 3. albekezdésében.

Következésképp az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy nem szükséges különválasztani a változatokat, amint azt a BRITISH AIRWAYS ENGINEERING javasolja.

- (20) A francia polgári légiközlekedési igazgatóság a 66. rész V. függeléke 15. pontjában foglalt hivatkozás törlését javasolta, ahol az szerepel, hogy az engedélybe bejegyzett korlátozások nem tartoznak a tanúsítási jogosultságok körébe. A hatóság azt javasolja, hogy ennek helyébe olyan AMC lépjen, amely kifejti, hogy a korlátozásokat oly módon kellene leírni, hogy egyértelmű legyen az, hogy tanúsítási jogosultságok-e vagy nem tartoznak a tanúsítási jogosultságok körébe. Ezt az indokolja, hogy bizonyos esetekben az illetékes hatóság esetlegesen már kibocsátott olyan engedélyeket, amelyekben a nemzeti képesítések elismeréséből adódó korlátozások tanúsítási jogosultságokat jelentenek.

Mindazonáltal a francia polgári légiközlekedési igazgatóság támogatja azt az elképzelést, hogy a 66.A.45. pont alkalmazásában bejegyzett korlátozások olyan feladatnak minősüljenek, amelyek nem tartoznak a tanúsítási jogosultságok körébe.

Hasonló észrevétel érkezett a holland polgári légiközlekedési hatóságtól.

Az Ügynökség egyetért azzal, hogy bizonyos következtetések előfordulnak a rendeletben. Például:

- A 66.B.305. pont szerint *„vizsga szükséges a korlátozás nélküli elismeréshez”*, ami azt jelenti, hogy a korlátozás olyan feladatokra utal, amelyeket nem lehet tanúsítani.
- A 66. rész szerinti engedély 15. pontja (a 66. rész V. függeléke) szerint *„alkalmazandó korlátozások hiányában a KORLÁTOZÁSOK oldalt »Nincsenek korlátozások« megjelöléssel kell kiállítani”*. Ez ismételt az azt jelenti, hogy a korlátozás olyan feladatokra utal, amelyeket nem lehet tanúsítani.

- A 145. rész a korlátozásokat a tevékenységek körének korlátozására alkalmazza, ami azt jelenti, hogy a korlátozás azokra a feladatokra utal, amelyek tanúsíthatók.

Noha az Ügynökség arról határozott, hogy kimondja: a B3 engedélyre vonatkozóan előírt korlátozások olyan feladatok, amelyeket nem lehet tanúsítani, azzal értünk egyet, hogy bizonyos esetekben praktikusabbak lehetnek az olyan feladatokra való hivatkozások, amelyeket tanúsítani lehet, például amikor a jogosultságok kifejezetten jelentéktelenek a nem engedélyezett feladatokhoz mérten. Az ilyen esetekben nem praktikus valamennyi nem tanúsítható feladat felsorolása.

A jövőben további szabályalkotás válhat szükségessé a valamennyi ehhez hasonló következetlenség rendezése érdekében.

- (21) A holland polgári légiközlekedési hatóság arra kérte az Ügynökséget, hogy az EU egész területén biztosítson megfelelő szabványosítást azáltal, hogy meghatározza a „Típusjogosítások jegyzékében” mindazokat a jogosításokat és csoportjogosításokat, amelyeket be kell jegyezni a 66. rész szerinti engedélyekbe.

Az Ügynökség mérlegelni fogja ezt a javaslatot a „Típusjogosítások jegyzékének” (a 66. részhez tartozó AMC I. függelékének) következő éves felülvizsgálatakor.

- (22) A holland polgári légiközlekedési hatóság a 3. csoportba tartozó légi járművek esetében az „egyéni típusjogosítások” lehetőségének megszüntetésére tett javaslatot. A hatóság azt feltételezte, hogy ezekre az „egyéni típusjogosításokra” ugyanazok a korlátozások vonatkoznak majd, mint a 3. csoportra.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a korlátozások a 3. csoportba tartozó légi járművek esetében csak a B1.2 engedélyre alkalmazandók, az „egyéni típusjogosítások” esetében nem. Ennek az az oka, hogy az „egyéni típusjogosítás” megszerzéséhez vagy a típusanfolyam gyakorlati részét kell elvégezni, vagy típusanfolyam elvégzése hiányában a típusvizsga utáni gyakorlati tapasztalatra van szükség.

Ezen túlmenően az Ügynökség megjegyzi, hogy az „egyéni típusjogosítás” lehetőségét azért tartja meg, hogy rugalmasságot biztosítson azoknak az engedéllyel rendelkező személyeknek, akik csak olyan légi jármű-típuson dolgoznak, amely nem reprezentatív a 3. csoport egésze szempontjából.

- (23) A holland polgári légiközlekedési hatóság azt kérte, hogy az 1. és a 2. csoportba tartozó légi járművekkel kapcsolatos szakmai tapasztalat hozzájárulhasson a 3. csoport szerinti jogosítás megszerzéséhez szükséges szakmai tapasztalathoz.

Az Ügynökség egyetért a javaslattal és ennek megfelelően módosítani fogja az AMC 66.A.45. pontja g) bekezdésének 3. albekezdését és h) bekezdését.

### **A típusanfolyamra vonatkozó 66.011. feladathoz kapcsolódó észrevételek**

- (24) Az AIRBUS SAS, az AIR FRANCE, a francia polgári légiközlekedési hatóság (DGAC-FRANCE), a BRITISH AIRWAYS ENGINEERING, a FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL és a KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE számos észrevételt nyújtott be a típusanfolyam

elméleti és gyakorlati részével kapcsolatban, amelyeket a 66. rész III. függeléke 2.1 e) bekezdése és 2.2. b) bekezdése ismertet.

A képzés szintje és a feladatok jellege kapcsán az Ügynökség a javaslatok többsége esetében egyetértett, és ennek megfelelően helyesbítette a feladatokat.

Ami a gyakorlati részt ismertető táblázat tartalmát illeti, három szervezet említette, hogy a feladatok mennyisége túlságosan nagylelkű és ennél fogva irreális volt, különösen az időigényes kiépítési és beépítési feladatok esetében. Az Ügynökség egyetértett az észrevétellel és könnyítette a tartalmat némi rugalmasság bevezetésével: az átfedésszerű elemek helyett immár előírás, hogy legalább 50%-ot a gyakorlati képzés részeként kell teljesíteni.

Azt is hozzátette, hogy csak az adott légi jármű-típus szempontjából releváns elemeket kell teljesíteni.

- (25) Az EURÓPAI LÉGIJÁRMŰ-KARBANTARTÁSI KÉPZÉSI BIZOTTSÁG (EUROPEAN AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING COMMITTEE; EAMTC), a FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL és egy magánszemély pontosítást kért és némiképp aggodalmát fejezte ki a típusanfolyam elméleti részeinek időtartamával, különösen a napi tanórák minimális számával kapcsolatban. Az észrevételek indokolásának mérlegelését követően az Ügynökség úgy döntött, hogy
- a tanórák számát napi 6 órára korlátozza. Itt a „napi” kifejezés „24 óránként” értendő;
  - megerősíti, hogy a tanórák nem foglalnak magukban szünetet, felkészülési munkát, vizsgát, stb.;
  - a lehetőségekhez mérten, bizonyos körülmények között felszámolja a „rendes hivatali időre” vonatkozó korlátozásokat, hogy a képzésre éjszaka vagy hétvégén is sor kerülhessen.

Ez összhangban van a jelenlegi AMC 147.A.200. ponttal is.

- (26) Az NVLT (HOLLAND REPÜLÉSTECHNIKUSOK SZÖVETSÉGE) annak megerősítését kérte, hogy a tanfolyam lebonyolítása során, amikor a gyakorlati feladatok tényleges karbantartási feladatnak minősülnek – mint például panelek megnyitása és lezárása, alkatrészek kiépítése és beépítése, stb. – az ilyen feladatok következtében a tanúsító személyzet üzembe helyezési igazolást bocsásson ki, még akkor is, ha azokat oktatók vagy felügyelő személyek felügyelete mellett végzik.

Az Ügynökség álláspontja szerint egyértelmű, hogy a hallgatók nem rendelkeznek a tanúsító személyzet jogosultságaival, és ezért csak a karbantartó szervezet tanúsító személyzete bocsáthatja ki az üzembe helyezési igazolást. Ez az álláspont még nyilvánvalóbbá válik a munkahelyi képzési feladatok esetében, mivel azokat valós karbantartási környezetben és a felügyelő személy felügyelete mellett végzik.

Másfelől az EAMTC azt kérte, hogy a 147. rész szerinti szervezetek által biztosított gyakorlati képzési elemek soha ne eredményezzenek tényleges karbantartási tevékenységeket. Az Ügynökség elutasította az észrevételt, mert vannak olyan esetek, ahol a szóban forgó gyakorlati képzés karbantartási tevékenységeket eredményez, például amikor a 147. rész szerinti szervezet a tevékenységet 145. rész szerinti szervezetnek adja alvállalkozásba. Üzembe helyezési igazolás kibocsátása kötelező, mert a légi járművek folyamatos légi alkalmasságát például egy-egy alkatrész kiépítése vagy beépítése esetén mindig helyre kell állítani.

- (27) Az NVLT (HOLLAND REPÜLÉSTECHNIKUSOK SZÖVETSÉGE) és egy független személy észrevételeket tett az értékelést végzők meghatározásával, szerepével és képesítésével kapcsolatban.

Az Ügynökség felülvizsgálta a kérdést és javított a szövegen. Ezen túlmenően az Ügynökség AMC-t fog kidolgozni annak érdekében, hogy jobb magyarázatokkal szolgáljon az értékelést végzők és a felügyelők szerepével és képesítésével kapcsolatban. Ezt a típusanfolyam és a munkahelyi képzés gyakorlati tananyagrésze esetében teszi meg.

- (28) A KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE kifejezésre juttatta, hogy a jelenlegi javaslattal azoknak a 145. rész szerinti szervezeteknek, amelyek különböző illetékes hatóságok által kibocsátott engedélyekkel rendelkező alkalmazottakat foglalkoztatnak, az adott hatóságok mindegyike által jóváhagyott munkahelyi képzési programot kell biztosítaniuk valamely konkrét járműtípus első típusbejegyzése esetében. Egy új munkahelyi képzési lehetőséget javasoltak, mivel azt szeretnék, ha a munkahelyi képzési programot a karbantartó szervezet felügyeletével megbízott illetékes hatóság hagyná jóvá, és hogy ezt a munkahelyi képzési programot minden tagállam elismerje.

Az Ügynökség először is azt szeretné megjegyezni, hogy a munkahelyi képzés csak valamely adott kategória/alkategória esetében megadott első típusjogosítás bejegyzésénél előírás, nem pedig adott típus első típusjogosítása esetében, ahogyan azt a KLM említette. Következésképp a probléma csak azon szervezetek esetében áll fenn, amelyek különböző tagállamokból származó, kizárólag (jogosításokra vonatkozó bejegyzéseket nem tartalmazó) alapengedélyekkel rendelkező alkalmazottakat szerződtetnek. Vitatható, hogy ez-e a rendes gyakorlat.

Ezen túlmenően a KLM javaslata ellentétes a 2042/2003/EK rendelet 6. cikkének követelményeivel, a rendelet ugyanis nem biztosít jogosultságokat képzési célokra jóváhagyandó karbantartó szervezetnek. Csak a 147. rész szerinti szervezetek rendelkezhetnek ilyen jogosultsággal.

Bár igaz, hogy a tanfolyamokat maga az illetékes hatóság közvetlenül jóváhagyhatja, ha azokat nem 147. rész szerinti szervezet bonyolítja; esetenként feltehetőleg ez történik, és e tanfolyamokra nem vonatkozik az uniós tagállamok kölcsönös elismerése. Az illetékes hatóság által közvetlenül jóváhagyott tanfolyam csak az adott hatóság esetében érvényes az engedélyezési célok tekintetében.

- (29) A FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL és egy magánszemély két ajánlást fogalmazott meg a típusanfolyam utáni vizsgával kapcsolatban:

- Az első észrevétel, amelyet a FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL tett, megkérdőjelezi annak szükségességét, hogy a kérdések számának 4-gyel oszthatónak kell lennie, és azt javasolja, hogy e követelmény helyébe a felkerekített osztályzatok tilalmának bevezetése lépjen.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy ez a javaslat nem oldaná meg a jelenlegi problémát. Ha a kérdések száma nem a 4 többszöröse, akkor a sikeres vizsgálathoz 75%-nál jobb eredményt kell elérni, ami ellentmond a szabálynak. Már bírósági ügyek is voltak e témakörrel kapcsolatban.

Következésképp az Ügynökség fenntartja azt a követelményt, hogy a kérdések számának 4 többszörösének kell lennie, nemcsak a 66. rész III. függelékében lévő típusanfolyam-szabvány esetében, hanem a 66. rész II. függelékében lévő alapvizsga-szabvány esetében is.



- A második észrevétel, amelyet egy magánszemély tett, azt javasolja, hogy a 66. rész III. függelékébe kerüljön be az egyes fejezetekhez előírt kérdések száma.

Ezt a javaslatot az Ügynökség elutasítja, mert a kérdések száma az egyes fejezetekre fordított tanfolyami órák számától függ, amelyek a kapcsolódó tanulási célkitűzésekből és a képzési igények elemzéséből következnek, és az egyes légijármű-típusokra jellemzőek.

- (30) Az AIRBUS SAS, a FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL és az EAMTC azt az észrevételt tették, hogy nem egyértelmű, hogy a képzési igények elemzése mely esetekben kötelező és mely esetekben nem.

Az Ügynökség a 66. rész III. függeléke 2.1. pontjának d) bekezdésében egyértelművé tette, hogy a képzési igények elemzésére mindig szükség van. A kizárólagos kivételeket a 7. cikk (9) bekezdésének f) pontja ismerteti. Következésképp nincs szükség képzési igények elemzésére olyan tanfolyamok esetében, amelyeket e módosító rendelet hatálybalépését követő 15 hónap eltelte előtt hagytak jóvá, ha az időtartamuk már meghaladja a 66. rész III. függelékében leírt minimális időtartamot.

- (31) Az AIRBUS SAS az AMC 66.A.45. pontjának k) bekezdésével és az AMC 66.B.115. pontjával kapcsolatos észrevételt tett, ezek kapcsán az Ügynökség megállapítja, hogy a hajtómű-/törzsrendszerek közötti interfésszel kapcsolatban a törzsre vagy a hajtóműre vonatkozó típusanfolyamot kell tartani. Az Airbus SAS véleménye szerint az interfészt a hajtóműre vonatkozó típusanfolyamnak kellene tárgyalnia.

Az Ügynökségnek az az álláspontja, hogy ez a légi jármű típusának/kategóriájának függvénye. Bizonyos esetekben, például az általános célú repülésben ésszerűbb lehet az interfészt a törzsre vonatkozó tanfolyam során tárgyalni amiatt, hogy rendkívül sokféle légi járműbe építhetők be ugyanazt a hajtóműtípust.

- (32) Az AIR FRANCE a 66. rész III. függeléke 3. pontjának j) bekezdésével kapcsolatos észrevételt tett. A légitársaság véleménye szerint lennie kellene olyan AMC-nek, amely a 3. szintű vizsga esetében megállapítja, hogy az 1. szinten, a 2. szinten és a 3. szinten milyen arányban kellene szerepelniük a kérdéseknek.

Az Ügynökség megítélése szerint ennek nem kellene ilyen előíró jellegűnek lennie. A III. függelék 3. pontjának j) bekezdése azonban törlésre került, és a 3. pont d) és f) bekezdése módosult a következők egyértelművé tétele érdekében:

- Alacsonyabb szinten korlátozott számú kérdés használata is elfogadható.
- Az illetékes hatóság a tanfolyam jóváhagyásakor értékelni fogja a kérdések számát és szintjét.

- (33) Az EAMTC azt az észrevételt tette, hogy az MPD-nek, az SRM-nek, az RVSM-nek és más tételeknek nem kellene az AMC 66.A.45. pontja k) bekezdése 1. és 2. alpontjának részét képezniük, és azokat a típusanfolyam elméleti tartalmának kidolgozásakor nem kellene figyelembe venni. Ezt azzal indokolja, hogy ezek a tételek a légijármű-típus szempontjából nem meghatározóak.

Az Ügynökség nem ért egyet a javaslattal, mert valamely adott légijármű-típusnak lehetnek az SRM-ben szereplő, nagyon konkrét javításai (beleértve az RVSM-

követelményekből adódó karbantartási intézkedéseket is), amelyeket esetlegesen figyelembe kell venni a tanfolyam tartalmának kidolgozásakor.

- (34) Az EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT azt tanácsolta, hogy módosuljon a 147.A.100. pont f) bekezdése annak érdekében, hogy 15-ről 7-re csökkenjen az egy felügyelőre jutó olyan hallgatók száma, akik bármely tanfolyam során gyakorlati képzésben részesülnek.

Az Ügynökség nem tudja figyelembe venni ezt a javaslatot, mert ez a bekezdés nem volt a munkacsoport vitáinak része és mindeddig egyetlen lebonyolított külső konzultáció részét sem képezte. Következésképp csak jövőbeli szabályalkotási intézkedés útján vizsgálható meg.