



Eiropas Aviācijas drošības aģentūras

2009. gada 15. decembra

ATZINUMS Nr. 05/2009

Komisijas Regulai, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu

***B1 un B2 gaisa kuģu tehniskās apkopes licences tiesības
UN
tipa un grupas novērtējuma klases
UN
apmācība tipa novērtējuma klasei***

I. Vispārīgi noteikumi

1. Šī atzinuma mērķis ir ierosināt, lai Komisija groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003¹. Šo noteikumu izstrādes iemesli ir izklāstīti tālāk tekstā.
2. Atzinums tika pieņemts, ievērojot Eiropas Aviācijas drošības aģentūras („Aģentūra“) valdes noteikto kārtību² un saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008³ („Pamatregula“) 19. pantu.

II. Apspriešana

3. Lai gan Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 III pielikums (66. daļa) jau nosaka sertificējošā personāla licencēšanas sistēmu, no ieinteresētajām personām un valstu iestādēm saņemtās atsauksmes liecina, ka šī regula ir jāgroza saistībā ar šādām jomām:
 - B1 un B2 gaisa kuģu tehniskās apkopes licences piešķirtās tiesības.
 - Tipa un grupas novērtējuma klases.
 - Apmācība tipa novērtējuma klases iegūšanai.

Konkrētie katrā jomā vērtētie jautājumi ir šādi:

B1 un B2 gaisa kuģu tehniskās apkopes licences tiesības:

4. Pašreiz Regulas (EK) Nr. 2042/2003 III pielikumā (66. daļā) noteiktās tiesības, kas saistītas ar katru gaisa kuģa tehniskās apkopes licences kategoriju, aprakstītas šādi:
 - A kategorijas gaisa kuģa tehniskās apkopes licence ļauj tās turētājam izdot izmantošanas sertifikātus pēc tam, kad ir veikti nelieli plānotās operatīvās tehniskās apkopes darbi un novērsti vienkārši defekti to darbu robežās, kas īpaši atzīmēti atļaujā. Sertifikācijas tiesības attiecas tikai uz darbu, kuru licences turētājs ir personīgi veicis 145. daļā minētajā organizācijā.
 - B1 kategorijas gaisa kuģa tehniskās apkopes licence ļauj tās turētājam izdot izmantošanas sertifikātus pēc gaisa kuģa korpusa konstrukcijas, spēka iekārtas un mehānisko un elektrisko sistēmu tehniskās apkopes darbu pabeigšanas. Tiesībās iekļauj arī viegli nomaināmo radioelektronisko bloku nomaiņu, kuru gadījumā jāveic vienkārši testi, lai pārbaudītu to funkcionālo izmantojamību. B1 kategorijā automātiski iekļauj attiecīgo A apakškategoriju.
 - B2 kategorijas gaisa kuģa tehniskās apkopes licence ļauj tās turētājam izdot izmantošanas sertifikātus pēc radioelektronisko iekārtu un elektroiekārtu tehniskās apkopes darbu pabeigšanas.

¹ 2003. gada 20. novembra Komisijas Regula (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 315, 28.11.2003, 1. lpp.). Regula, kas pēdējoreiz grozīta ar 2008. gada 27. oktobra Komisijas Regulu (EK) Nr. 1056/2008 (OV L 283, 28.10.2008.).

² Valdes lēmums par procedūru, kas jāievēro aģentūrai, izdodot atzinumus, atestēšanas instrukcijas un metodiskos materiālus. EASA MB 08-2007, 11.06.2007. (Noteikumu izstrādes procedūra).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu Nr. 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu Nr. 2004/36/EK (OV L 79, 19.03.2008., 1.lpp.).

- C kategorijas gaisa kuģa tehniskās apkopes licence ļauj tās turētājam izdot izmantošanas sertifikātus pēc gaisa kuģa tehniskās apkopes darbu bāzē pabeigšanas. Tiesības attiecas uz gaisa kuģi kopumā, ko apkopj 145. daļā minētajā organizācijā.
5. Atsauksmes, ko Aģentūra saņēmusi no ieinteresētajām personām un valstu institūcijām, liecina, ka pašreizējā regula skaidri nedefinē, kas ir elektriska sistēma un kas ir aviācijas elektronikas sistēma. Turklāt pašreizējie pieņemamie līdzekļi atbilstības nodrošināšanai (AMC) un metodiskie materiāli nepaskaidro pietiekami precīzi, kādus aviācijas elektronikas darbus var veikt B1 licences turētājs un kas ir vienkāršs tests.
 6. Citās piezīmēs, ko Aģentūra saņēmusi no ieinteresētajām personām un valstu iestādēm, minēts, ka B2 licencējošā personāla tiesības ir pārāk ierobežotas. Turklāt mācību pamatkursa ilgums B2 kategorijas iegūšanai (2400 stundas) ir tāds pats kā B1 kategorijas iegūšanai, kaut arī 66. daļas I papildinājuma saturs liek domāt, ka B2 apmācībai vajadzētu būt īsākai par B1.

Tipa un grupas novērtējuma klases:

7. Lai gaisa kuģa tehniskās apkopes licencē izdarītu atzīmi par gaisa kuģa tipa novērtējuma klasi, pašlaik Regulas (EK) Nr. 2042/2003 III pielikumā (66.daļā) gaisa kuģi klasificēti šādi:
 - Gaisa kuģi, par kuriem licenču turētāju licencē jābūt atzīmei par atsevišķu gaisa kuģa tipa klases novērtējumu. Tas ietver lielus gaisa kuģus, kas definēti Regulā (EK) Nr. 2042/2003 (tas ir, lidmašīnas ar maksimālo pacelšanās masu virs 5700 kg un helikopterus ar vairākiem dzinējiem) un gaisu kuģus, kuru gadījumā Aģentūra ir noteikusi, ka attiecīgā gaisa kuģa sarežģītībai vajadzīga gaisa kuģa tipa novērtējuma klase. Šo gaisa kuģu gadījumā ir vajadzīga tipa apmācība.
 - Gaisa kuģi, par kuriem licenču turētāju licencē ir vai nu atzīme par atsevišķu gaisa kuģa tipa klases novērtējumu, vai arī attiecīga grupas novērtējuma klase vai ražotāja grupas novērtējuma klase. Tādā gadījumā tipa apmācība nav vajadzīga. Taču ir jānokārto tipa eksāmens un jāiegūst praktiskā pieredze (vismaz 50% no uzdevumiem, kas iekļauti 66. daļas⁴ pieņemamo atbilstības nodrošināšanas līdzekļu (AMC) II papildinājumā.
8. Piezīmēs, ko Aģentūra saņēmusi no ieinteresētajām personām un valstu iestādēm, izteiktas šādas bažas:
 - Nav skaidrs, ko tehniskās apkopes ziņā nozīmē „gaisa kuģa tips”, un līdz ar to nav skaidrs, kad divi dažādi gaisa kuģa modeļi vai varianti ir pietiekami līdzīgi, lai tie piederētu vienai „tipa novērtējuma klasei”. Tas rada neprecizitātes 66. daļas pieņemamo līdzekļu atbilstības nodrošināšanai (AMC) I papildinājuma tipa novērtējuma klašu sarakstā.
 - Pašreiz nav politikas, kas apraksta, kad gaisa kuģis uzskatāms par sarežģītu apkopes ziņā, un tas var neatbilst Pamatregulas definīcijai „sarežģīts ar dzinēju darbināms gaisa kuģis”.

⁴ Aģentūras izpilddirektora 2003. gada 28. novembra lēmums Nr. 2003/19/RM par pieņemamiem līdzekļiem atbilstības nodrošināšanai un metodiskiem materiāliem 2003. gada 20. novembra Komisijas Regulai (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu. Lēmumu pēdējoreiz groza 2009. gada 1. decembra lēmums 2009/016/R.

- Dažādās pašreizējās gaisa kuģu grupas faktiski neatspoguļo gaisa kuģa sarežģītību. Daži gaisa kuģi „nav vienkārši” konstrukcijas ziņā, un tiem vajag tikai grupas novērtējuma klasi, kas ir pretrunā definīcijai.
- B2 licences turētāju tiesības ir pārāk ierobežotas, ja ņem vērā ražotāja grupas novērtējuma klases. Ir loģiski uzskatīt, ka grupas novērtējuma klasēm vajadzētu būt labāk pielāgotām B2 licences turētāja darba kapacitātei, ja dažādu ražotāju tehnoloģija ir ļoti līdzīga.
- Attiecībā uz gaisa kuģiem, kas var saņemt ražotāja grupas novērtējuma klasi un pilnu grupas novērtējuma klasi, pašlaik ir jākārtot tipa eksāmeni, kas aptver pietiekamu raksturīgo gaisa kuģu skaitu. Taču daudzos gadījumos ir grūti atrast apstiprinātu organizāciju vai kompetento iestādi, kas nodrošinātu šos eksāmenus.

Apmācība tipa novērtējuma klasei:

9. Pašreiz saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2042/2003 III pielikumu (66. daļa), ja 66.A.45. iedaļas g) punktā nav norādīts citādi, B1, B2 vai C kategorijas gaisa kuģa tehniskās apkopes licences turētājs var izmantot konkrētā gaisa kuģa tipa sertifikācijas tiesības tikai tad, ja gaisa kuģa tehniskās apkopes licencē (AML) ir attiecīgā gaisa kuģa tipa novērtējuma (TR) atzīme.
10. Turklāt, ja 66.A.45. iedaļas h) punktā nav norādīts citādi, novērtējuma klases piešķir pēc tam, kad sekmīgi ir pabeigta attiecīgā B1, B2 vai C kategorijas gaisa kuģa tipa apmācība (TRT), kuru ir apstiprinājusi kompetentā iestāde vai vadījusi atbilstīgi apstiprināta 147. daļā minētā tehniskās apkopes mācību organizācija.
11. Pie tam saskaņā ar pašreizējo regulējumu un pieņemamiem līdzekļiem atbilstības nodrošināšanai apstiprināta tipa apmācība B1 un B2 kategorijai ietver teorētiskus un praktiskus elementus, kam jāatbilst 66. daļas III papildinājumam. Lai izpildītu praktiskās apmācības prasības, var sagatavot strukturētu prakses programmu. Pieteikuma iesniedzējiem, kam nav nesenās, reģistrētas praktiskas pieredzes par salīdzināmas konstrukcijas gaisa kuģiem un sistēmām, ieskaitot dzinējus, praktiskā apmācība ir četri mēneši, bet pieteikuma iesniedzējiem, kam ir šāda pieredze, apmācību var saīsināt līdz mazākam divām nedēļām.
12. Piezīmēs, ko Aģentūra saņēmusi no ieinteresētajām personām un valstu iestādēm, izteiktas šādas bažas:
 - 66. daļas III pielikumā aprakstītie elementi (kaut arī tie ir ļoti plaši) tomēr nešķiet pietiekami detalizēti, lai ietvertu visas gaisa kuģa tipa apmācības iespējas, atstājot pārāk daudz vietas interpretācijai un nevienlīdzīgas attieksmes gadījumiem. Ir ziņots par gadījumiem, kad tam pašam mācību kursam ir atšķirīgs teorētiskās, praktiskās apmācības, prakses vai praktiskās pieredzes līmenis, garums un saturs un kad praktiskās apmācības elementi aprobežojas ar divu nedēļu apmācību neatkarīgi no pieteikuma iesniedzēja pieredzes. Turklāt netiek pietiekami risināts atšķirību apguves mācību jautājums.
 - Turklāt pašreizējie pieņemamie līdzekļi atbilstības nodrošināšanai un metodiskie materiāli norāda, ka pirms novērtējuma klases piešķiršanas konkrētam individam nosakot praktiskā apmācības elementa ilgumu (kas var būt 2 nedēļas līdz 4 mēnešus garš), kompetentajai iestādei ir galavārds. Tas rada situācijas, ka kompetentā iestāde apstiprināta tipa apmācības kursa pabeigšanu 147. daļā minētā organizācijā, ieskaitot teorētisko un praktisko apmācību, neuzskata par pietiekamu, lai piešķirtu novērtējuma klasi, un kompetentā iestāde pieprasa papildu praktisko apmācību.

13. Lai risinātu šos jautājumus, Aģentūra sastādīja trīs noteikumu izstrādes uzdevumus:

- 66.006: B1 un B2 gaisa kuģu tehniskās apkopes licences piešķirtās tiesības.
- 66.009: Tipa un grupas novērtējuma klases.
- 66.011: Apmācība tipa novērtējuma klases iegūšanai.

Katram uzdevumam Aģentūra izveidoja noteikumu projekta izstrādes grupu no valstu iestāžu un nozares pārstāvjiem. Pasākuma mērķis bija izvērtēt situāciju, iesniegt priekšlikumu un izstrādāt vadlīnijas atzinuma izdošanai, lai grozītu 66. daļu, un/vai pieņemtu lēmumu, lai grozītu šīs daļas noteiktos pieņemamos līdzekļus atbilstības nodrošināšanai (AMC) un metodiskos materiālus atbilstoši kompetences aprakstam. 66.011. uzdevums aprobežojās tikai ar gaisa kuģiem, attiecībā uz kuriem vajadzīga apmācība tipa novērtējuma klases iegūšanai.

14. Balstoties uz projekta izstrādes grupas darbu, Aģentūra 2007. gada 28. jūnijā izdeva NPA 2007-07, kas publicēts tīmekļa vietnē http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
15. Līdz termiņa beigām, 2007. gada 28. oktobrim (ieskaitot 3 mēnešus ilgā apspriešanas perioda pagarinājumu par vienu mēnesi), Aģentūra saņēma 409 piezīmes no 39 valstu iestādēm, profesionālām organizācijām, privātām organizācijām un privātpersonām.
16. Lai izskatītu saņemtās piezīmes, Aģentūra katram no trim uzdevumiem izveidoja grupu, kurā bija attiecīgās darba grupas dalībnieki, viens Standartizācijas un apstiprinājumu aģentūras pārstāvis, kā arī nozares pārstāvis, kas nepiekrita NPA 2007-07. Pabeidzot izskatīšanu, Aģentūra 2009. gada 6. oktobrī publicēja CRD 2007-07 ar atbildēm uz katru piezīmi, kā arī noteikumu un AMC/GM projekta tekstu.
17. Svarīgi piezīmēt, ka izskatīšanas grupas ņēma vērā arī NPA 2008-03 apspriešanas laikā saņemtās piezīmes.
18. Pēc CRD 2007-07 publicēšanas Aģentūra 2009. gada 29. oktobrī Ķelnē organizēja darbsemināru, lai izskaidrotu dokumenta saturu un palīdzētu ieinteresētajām personām izprast priekšlikuma būtību, pirms tas iesniedz savas atsauksmes.
19. 2009. gada 5. decembrī pabeidzot CRD 2007-07 ārējo apspriešanu, Aģentūra saņēma atsauksmes no:
- 4 kompetentām iestādēm: Austrijas AustroControl, Nīderlandes CAA, Zviedrijas CAA, Apvienotās Karalistes CAA un Francijas DGAC.
 - 12 organizācijām un asociācijām: *Airbus SAS, British Airways Engineering, Flight Safety International, Helicopters Italia, KLM Engineering & Maintenance, Monarch, Thomas Cook Aircraft Engineering, Air France*, Nīderlandes Aviācijas tehniķu asociācijas (NVLT), *Tyrolean Airways*, Eiropas Gaisa kuģu tehniskās apkopes apmācības komitejas (EAMTC) un EAT-DHL tehniskās apmācības nodaļas.
 - 4 privātpersonām.

Atsauksmes ir analizētas sīkāk pielikumā.

III. Aģentūras atzinuma saturs

20. Šajā atzinumā iespēju robežās ir ņemti vērā to daudzo ieinteresēto personu un valstu iestāžu izteiktie priekšlikumi, kas piedalījās apspriešanā un iesniedza savas atsauksmes par CRD.
21. Ņemot vērā EASA noteikumu hierarhiju, šis atzinums skar tikai izmaiņas, ko Aģentūra ierosina veikt attiecībā uz Regulu (EK) Nr. 2042/2003; pieņemamiem līdzekļiem atbilstības nodrošināšanai (AMC) un metodiskiem materiāliem (GM), kuri ir detalizēti izklāstīti CRD dokumentā un ko aģentūra var un plāno izdot tikai tad, kad iepriekšminētos noteikumus apstiprinās Komisija. Taču atzinumā izklāstītie pasākumi ir lasāmi kontekstā ar minētajiem AMC un GM kā daļa no vienošanās paketes.

a) Ar 66.006. uzdevumu saistītās izmaiņas: B1 un B2 gaisa kuģu tehniskās apkopes licences piešķirtās tiesības

22. Attiecībā uz B1 kategoriju Aģentūra iesaka sertificējošam personālam piešķirt tiesības apstiprināt „aviācijas elektronikas darbus” (pašreizējās „viegli nomaināmo radioelektronisko bloku nomaināmas” vietā), ja ar šiem darbiem saistītais tests ir vienkāršs un nav vajadzība novērst traucējumus.

Šo grozījumu tālāk paskaidros pieņemamie līdzekļi atbilstības nodrošināšanai un metodiskie materiāli, precizējot:

- kas ir „elektriska sistēma” un kas ir „aviācijas elektronikas sistēma”;
- kas ir „vienkāršs tests”
- kas ir „traucējumu novēršana”;
- ka „elektrotehniski uzdevumi” tiek uzskatīti par tipiskām 7.7. moduļa jomām, kas nozīmē, ka tos var apstiprināt gan B1, gan B2 sertificējošais personāls.

23. Attiecībā uz B2 kategoriju Aģentūra ierosina piešķirt sertificējošam personālam tiesības apstiprināt elektrotehniskus un aviācijas elektronikas uzdevumus, kurus veic spēka iekārtas un mehāniskās sistēmās (66. daļas 66.A.20. iedaļas a) punkta 3.apakšpunkta (i) sadaļa). Tādējādi attiecīgo sistēmu sadaļā ir pārstrādāts I, II un III papildinājums, lai paaugstinātu zināšanu un apmācības līmeni B2 kategorijai, pielīdzinoties B1 kategorijai un pievienojot jaunus jautājumus attiecīgajiem eksāmeniem.

24. Lai visiem pašreizējiem B2 licence turētājiem nevajadzētu vēlreiz pabeigt apmācību vai kārtot eksāmenus, Aģentūra Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. panta 9. punkta a) apakšpunktā ierosina noteikt, ka viņi iegūst šīs tiesības automātiski. Lai gan daļēji to attaisno fakts, ka apstiprinātai tehniskās apkopes organizācijai pirms attiecīgās atļaujas izdošanas vienmēr ir jānovērtē sertificējošā personāla kompetence, Aģentūra ievieša papildu kompensējošu pasākumu 66. daļas 66.A.20. iedaļas b) punkta 3. apakšpunktā, kas nosaka, ka sertificējošais personāls nevar izmantot savas tiesības, ja tas nav kompetents attiecībā uz attiecīgo gaisa kuģi.

To papildinās pieņemamie līdzekļi 66.A.20 iedaļas b) punkta 3. apakšpunkta noteiktās atbilstības nodrošināšanai precizējot, ka licences lietotājam jāiegūst vajadzīgās zināšanas un pieredze konkrēta gaisa kuģa nodošanai lietošanā. Tas ir būtiski, jo dažas konkrētā gaisa kuģī izmantotās sistēmas un tehnoloģijas var neietilpt 66.A.25. iedaļas noteikto pamatzināšanu prasībās vai 66.A.45. iedaļas tipa novērtējuma klases prasībās.

Tas parasti attiecas uz šādiem gadījumiem:

- Tipa novērtējuma klases, par ko licencē izdarīta atzīme, izmantojot apzīmējumus, kas definēti pieņemamo līdzekļu atbilstības nodrošināšanai I papildinājumā „Tipa novērtējuma klašu saraksts”, pēc tipa apmācības un eksāmeniem, kuri neaptver visus novērtējuma klases apzīmējumā ietilpstošos variantus.
- Darbs, kas veikts modelim, kura tehnoloģija ir attīstījusies salīdzinājumā ar sākotnējo modeli, ko izmanto tipa apmācībai un eksāmenam.
- Pamatzināšanu prasību pilnveidošana, kas neprasa esošo licences turētāju atkārtotu eksamināciju.
- Īpaša katra klienta izvēlēta tehnoloģija un aprīkojums, ko tipa apmācība un eksāmeni, iespējams, neaptver.
- Grupas vai apakšgrupas novērtējuma klašu piešķiršana, balstoties uz pieredzes, kas aptver pietiekami raksturīgu uzdevumu skaitu, vai balstoties uz tipa apmācības un eksaminācijas, kas aptver pietiekami raksturīgu gaisa kuģu skaitu.

25. Turklāt attiecībā uz B2 kategorijas sertificējošo personālu Aģentūra ierosina piešķirt 145. daļas organizācijai tiesības atļaut B2 licences turētājam sertificēt A kategorijas uzdevumus (66. daļas 66.A.20. iedaļas a) punkta 3.apakšpunkta (ii) sadaļa). Kaut arī B2 kategorijas licences turētāja pamatzināšanas neaptver A licencei noteiktās pamatzināšanu prasības un Aģentūra ir skaidri noteikusi, ka B2 licence automātiski neietver A apakškategoriju, Aģentūra uzskata, ka tiesību paplašināšana ir attaisnojama, ja piemēro šādus kompensējošus pasākumus:

- A kategorijas tiesības attiecas tikai uz gaisa kuģa tipiem, par kuriem B2 licencē jau ir izdarīta atzīme;
- Tiek veikta attiecīga uzdevumapmācība par katru gaisa kuģa tipu 145. daļā minētajā organizācijā, kas izdod atļauju;
- Ir vajadzīga dokumentēta 6 mēnešu ilgā praktiskā pieredze 145. daļā minētajā organizācijā, kas izdod atļauju. Šai pieredzei jāaptver izdodamās atļaujas pielietošanas joma;
- Pēc uzdevumapmācības un praktiskās pieredzes apgušanas jākārtos attiecīgs eksāmens vai jāiztur vērtējums.

26. 66. daļas I papildinājums tiek grozīts, lai:

- Ietvertu tādu jaunas tehnoloģijas kā „Integrētā modulārā aviācijas elektronika (ATA42)”, „Kabīnes sistēmas (ATA44)” un „Informācijas sistēmas (ATA46)”
- Izvērstu 13. un 14. moduli, paredzot B2 licences tiesību paplašināšanu 66. daļas 66.A.20. iedaļas a) punkta 3.apakšpunkta (i) sadaļā.

I papildinājuma satura izvērsšana nenozīmē apmācības stundu skaita pieaugumu 147. daļā minētā mācību pamatkursa apguvei šādu iemeslu dēļ:

- B1 mācību programmā ieviestās izmaiņas (jaunā tehnoloģija) ir neievērojamas salīdzinājumā ar kursa kopējo ilgumu.
- Lai gan ieviestās izmaiņas, kas skar B2 tiesību paplašināšanu, ir daudz nozīmīgākas, tās kompensē stundu skaita samazinājums, ko Aģentūra plānoja ieviest, kad tā bija pārliecinājusies, ka pašreizējai B2 apmācībai vajadzētu būt īsākai par B1 apmācību. Samazinājums tika panākts, detalizēti izanalizējot mācību programmas saturu (moduļus, apakšmoduļus un pozīcijas) un apmācības līmeni katrai atsevišķai pozīcijai. Tādejādi B2 pamatkursa ilgums paliek 2400 stundas.

27. 66. daļas II papildinājums tiek grozīts, lai:
- Koriģētu jautājumu skaitu atbilstoši I papildinājumā ieviestajām izmaiņām.
 - Jautājumu skaits katrā modulī dalītos ar 4 un varētu sasniegt 75% atzīmi. Tas atrisina pašreizējo problēmu, kad dažos gadījumos nepieciešams pārsniegt 75% atzīmi, lai saņemtu ieskaiti.
28. 66. daļas III papildinājums tiek grozīts, lai to pielāgotu atbilstoši I papildinājumā ieviestajām izmaiņām.
29. 145. daļas 145.1.30. iedaļas g) punkts ir papildināts ar vārdu „attiecīgi”, lai kompetentajai iestādei ļautu apstiprināt organizāciju tikai ar B1 vai tikai ar B2 sertificējošo personālu, ja darba joma nepārprotami to attaisno.
- Tiks pievienoti 145.A.30. iedaļas g) punkta pieņemamie līdzekļi atbilstības nodrošināšanai, lai precizētu, ka tas ir iespējams tikai tad, ja darba joma, kas definēta apkopes organizācijas pasāksturojumā pierāda, ka nav vajadzīgs abu kategoriju – B1 un B2 – sertificējošais personāls. Īpaša uzmanība jāvelta tam, lai skaidri ierobežotu plānotās un neplānotās operatīvās tehniskās apkopes (defektu novēršanu) jomu tikai ar tiem uzdevumiem, kurus var sertificēt pieejamā sertificējošā personāla kategorija.
30. Visbeidzot, Aģentūra ievieša atbilstošus noteikumus Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. panta 9. punkta b) un c) apakšpunktā, lai nodrošinātu, ka 147. daļā minētajām organizācijām, kas organizē apmācības pamatkursus un eksāmenus, un kompetentām iestādēm, kas organizē pamateksāmenus, ir pietiekams pārejas posms.

b) Ar 66.009. uzdevumu saistītās izmaiņas: tipa un grupas novērtējuma klases

31. Politika, kas nosaka, kad gaisa kuģa modelim vai variantam vajag atsevišķu „tipa novērtējuma klasi” vai kad to var iekļaut esošā „tipa novērtējuma klasē”, pašlaik tiek izskatīta 21.039. uzdevuma ietvaros saistībā ar „Darbības atbilstības datiem”. Papildus citām izmaiņām šis uzdevums paredz pienākumu tipa sertifikātu un papildu tipa sertifikātu turētājiem noteikt minimālo mācību programmu tehniskās apkopes sertificējošā personāla apmācībai tipa novērtējuma klases iegūšanai.
32. Ņemot vērā kritērijus, pēc kuriem nosaka, kad gaisa kuģi uzskata par „sarežģītu” apkopes ziņā un tādēļ tam vajadzīga atsevišķa tipa novērtējuma klase, kas balstās uz individuālu tipa apmācību, Aģentūra apkopoja šos gaisa kuģus 1. grupā, kas saskaņā ar jauno 66.A.42. iedaļu ir definēta šādi:

1. grupa: „Visi sarežģīti ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi un nesarežģīti ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi, kam vajadzīga individuāla tipa novērtējuma klase. Nesarežģītam ar dzinēju darbināmam gaisa kuģim vajadzīga individuāla tipa novērtējuma klase, ja to nosaka Aģentūra”.

Šajā definīcijā termins „sarežģīts ar dzinēju darbināms gaisa kuģis” atbilst Pamatregulā definētajam terminam.

Lai iekļautu nesarežģītu gaisa kuģi 1. grupā, Aģentūra izmantos šādu politiku:

- ja apkopes procedūru veikšanai vajadzīga specializēta apmācība (tas ir, 66. daļas I papildinājumā minētā pamata mācību programma neiekļauj kādu no vajadzīgajiem priekšmetiem) vai
- maksimālais sertificētais darbības augstums pārsniedz FL 290, vai
- tas ir helikopters ar vairākiem dzinējiem, vai
- tas ir apgādāts ar lidojuma vadības elektriskām sistēmām.

Šie kritēriji ir vienkārši un ļauj viegli noteikt, vai gaisu kuģis pieder 1. grupai.

33. Attiecībā uz gaisa kuģu sadalījumu grupās – 13 tehniskās apkopes tipa novērtējuma klases, kas pašreiz minētas 66. daļas pieņemamo līdzekļu atbilstības nodrošināšanai (AMC) I papildinājuma sarakstā un ko sauc par „Tipa novērtējuma klašu sarakstu”, tiek aizstātas ar 3 grupām (jauns punkts 66. daļas 66.A.42. iedaļā):

- 1. grupa: visi sarežģīti ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi un nesarežģīti ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi, kam vajadzīga individuāla tipa novērtējuma klase, kā nosaka Aģentūra.
- 2. grupa: gaisa kuģi, kas neietilpst 1. grupā un pieder pie šādām apakšgrupām:
 - 2a. apakšgrupa: turbopropelleru lidmašīnas ar vienu dzinēju,
 - 2b. apakšgrupa: helikopteri ar vienu turbodzinēju,
 - 2c. apakšgrupa: helikopteri ar vienu virzuļdzinēju.
- 3. grupa: virzuļdzinēju lidmašīnas, kas neietilpst 1. grupā.

34. Balstoties uz 66. daļas 66.A.42. iedaļā minētajām grupām un apakšgrupām, 66. daļas 66.A.45. iedaļā Aģentūra ir paredzējusi dažādas iespējas atzīmju izdarīšanai licencē un atbilstošas apmācības, eksāmenu un pieredzes prasības. Metodiskie materiāli (GM 66.A.45) tiks papildināti ar tabulu, kas līdzīga tālāk norādītajai, lai sniegtu visu iespēju un prasību kopsavilkumu:

Prasības gaisa kuģu novērtējuma klasēm			
	B1 licence	B2 licence	C licence
1. grupa Sarežģīti ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi + citi Aģentūras noteikti gaisa kuģi	Individuāla TIPA NOVĒRTĒJUMA KLAŠE <i>Tipa apmācība:</i> - Teorija + eksāmens - Praktiskā apmācība + vērtējums <i>Prakse (pirmajam gaisa kuģim licences apakš kategorijā)</i>	Individuāla TIPA NOVĒRTĒJUMA KLAŠE <i>Tipa apmācība:</i> - Teorija + eksāmens - Praktiskā apmācība + vērtējums <i>Prakse (pirmajam gaisa kuģim licences apakš kategorijā)</i>	Individuāla TIPA NOVĒRTĒJUMA KLAŠE <i>Tipa apmācība:</i> - Teorija + eksāmens

<p>2. grupa: (izņemot 1. grupā iekļautos)</p> <p>Apakšgrupas:</p> <p>2a: turbopropelleru lidmašīnas ar vienu dzinēju</p> <p>2b: helikopteri ar vienu turbodzinēju</p> <p>2c: helikopteri ar vienu virzuļdzinēju</p>	<p>(B1.1, B1.3, B1.4 licences turētāji)</p> <p>Individuāla TIPA NOVĒRTĒJUMA KLASE (tipa apmācība + prakse) vai (tipa eksāmens + praktiska pieredze)</p> <p>vai</p> <p>Ražotāja APAKŠGRUPAS NOVĒRTĒJUMA KLASE (tipa apmācība + prakse) vai (tipa eksāmens + praktiskā pieredze) par vismaz 2 raksturīgiem ražotāja apakšgrupas gaisa kuģiem</p> <p>vai</p> <p>Pilna APAKŠGRUPAS NOVĒRTĒJUMA KLASE (tipa apmācība + prakse) vai (tipa eksāmens + praktiskā pieredze) par vismaz 3 raksturīgiem dažādu ražotāju apakšgrupas gaisa kuģiem</p>	<p>Individuāla TIPA NOVĒRTĒJUMA KLASE (tipa apmācība + prakse) vai (tipa eksāmens + praktiska pieredze)</p> <p>vai</p> <p>Ražotāja APAKŠGRUPAS NOVĒRTĒJUMA KLASE (balstoties uz vajadzīgās pieredzes pierādīšanu)</p> <p>vai</p> <p>Pilna APAKŠGRUPAS NOVĒRTĒJUMA KLASE (balstoties uz vajadzīgās pieredzes pierādīšanu)</p>	<p>Individuāla TIPA NOVĒRTĒJUMA KLASE (tipa apmācība) vai (tipa eksāmens)</p> <p>vai</p> <p>Ražotāja APAKŠGRUPAS NOVĒRTĒJUMA KLASE (tipa apmācība vai tipa eksāmens) par vismaz 2 raksturīgiem ražotāja apakšgrupas gaisa kuģiem</p> <p>vai</p> <p>Pilna APAKŠGRUPAS NOVĒRTĒJUMA KLASE (tipa apmācība vai tipa eksāmens) par vismaz 3 raksturīgiem dažādu ražotāju apakšgrupas gaisa kuģiem</p>
<p>3. grupa</p> <p>Virzuļdzinēju lidmašīnas (izņemot 1. grupas)</p>	<p>(B1.2 licences turētāji)</p> <p>Individuāla TIPA NOVĒRTĒJUMA KLASE (tipa apmācība + prakse) vai (tipa eksāmens + praktiskā pieredze)</p> <p>vai</p> <p>Pilna 3. GRUPAS NOVĒRTĒJUMA KLASE (balstoties uz vajadzīgās pieredzes pierādīšanu)</p> <p>Ierobežojumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hermetizētas lidmašīnas ▪ Konstruktijas (metāla, kompozītmateriālu, koka metāla cauruļu un auduma) <p>(Iegūstot vajadzīgo pieredzi, ierobežojumus var noņemt)</p>	<p>Individuāla TIPA NOVĒRTĒJUMA KLASE (tipa apmācība + prakse) vai (tipa eksāmens + praktiskā pieredze)</p> <p>vai</p> <p>Pilna 3. GRUPAS NOVĒRTĒJUMA KLASE (balstoties uz vajadzīgās pieredzes pierādīšanu)</p>	<p>Individuāla TIPA NOVĒRTĒJUMA KLASE (tipa apmācība) vai (tipa eksāmens)</p> <p>vai</p> <p>Pilna 3. GRUPAS NOVĒRTĒJUMA KLASE (balstoties uz vajadzīgās pieredzes pierādīšanu)</p>

35. Ir svarīgi piezīmēt, ka dažu gaisa kuģu grupu un licenču gadījumā grupas vai apakšgrupas novērtējuma klases var iegūt, ņemot vērā nepieciešamo pieredzi un iztiekot bez tipa apmācības vai tipa eksāmeniem. Tas attiecas uz:

- 3.grupas gaisa kuģiem – visām licencēm (B1.2, B2 un C).
- 2.grupas gaisa kuģiem – B2 licencei.

Iemesls tam, ka B2 licencei ir iespējama apakšgrupas novērtējuma klase 2. grupas gaisa kuģiem, balstoties tikai uz pieredzi un iztiekot bez tipa apmācības un tipa eksāmeniem par raksturīgu gaisa kuģu skaitu ir tāds, ka dažādos gaisa kuģu tipos pieejamā aviācijas elektronikas tehnoloģija ir ļoti līdzīga.

B1 un C licences gadījumā konstrukcijās un mehāniskās sistēmās izmantotā tehnoloģija ir ievērojami daudzveidīgāka. Tāpēc apakšgrupas novērtējuma klases iegūšana attiecībā uz 2. grupas gaisa kuģiem, balstoties tikai uz pieredzi, nav iespējama B1 un C licences gadījumā. Turklāt, pat ja B1.2 licences gadījumā ir iespējams iegūt pilnu 3. grupas novērtējuma klasi, balstoties uz pieredzi, uz šo novērtējuma klasi attiecas šādi ierobežojumi, ja persona nevar pierādīt vajadzīgo pieredzi:

- Hermetizēti gaisa kuģi.
- Koka konstrukcijas gaisa kuģi.
- Gaisa kuģi ar metāla cauruļu konstrukciju, kas pārklātas ar audumu.
- Metāla konstrukcijas gaisa kuģi.
- Kompozītmateriālu konstrukcijas gaisa kuģi.

Ir svarīgi piezīmēt, ka NPA 2007-07 dokumentā ierobežojumu skaits bija lielāks, ietverot arī:

B1.2 un C licencei:

- Ievelkamas šasijas.
- Maināma soļa propelleris.
- Turbopūtes dzinējs.
- FADEC automātiskā dzinēja vadība.

B2 licencei:

- Helikoptera autopiloti.
- Lidmašīnu autopiloti.
- EFIS elektronisko lidojuma vadības instrumentu sistēma.
- FADEC automātiskā dzinēja vadība.

Taču šie papildu ierobežojumi netika iekļauti galīgajā priekšlikuma variantā, saskaņot to ar atbilstošo darba grupu, kas izvērtēja NPA 2008-03, kur tika ieviesti līdzīgi ierobežojumu B3 un L licencei.

Ierobežojumi, kas attiecās uz šīm sistēmām, netika iekļauti, jo:

- Var apšaubīt, kāpēc tika izvēlētas šīs un nevis citas sistēmas.
- Ierobežojumu apstiprināšanas un atcelšanas sistēma var radīt būtisku slogu kompetentajām iestādēm un licenču turētājiem.
- Taču licences turētājam joprojām ir jāizpilda visas prasības par pamatzināšanām un pieredzi.

Kā kompensējošs pasākums 66.daļas 66.A.20. iedaļas b) punktā ir iekļauts papildu noteikums, lai nepārprotami norādītu, ka sertificējošais personāls nevar izmantot savas tiesības, ja nav kompetents attiecībā uz konkrēto gaisa kuģi. Tas pastiprina tehniskās

apkopes organizācijas vai neatkarīgā sertificējošā personāla pašreizējo atbildību, lai nodrošinātu kompetenci pirms gaisa kuģa nodošanas lietošanā.

36. Licencē izdarītās atzīmes par ierobežojumiem:
- Nozīmē „izņēmumus” no sertificēšanas tiesībām.
 - Attiecas uz visu gaisa kuģi. Gaisa kuģi neko nedrīkst nodot lietošanai, izņemot pilota īpašnieka tehniskās apkopes uzdevumus.
 - Tos var noņemt:
 1. pēc vajadzīgās pieredzes pierādīšanas (sīkāk tiks paskaidrots AMC) vai
 2. pēc vajadzīgās pieredzes pierādīšanas vai pēc sekmīga praktiskā novērtējuma, ko veic kompetentā iestāde.
37. 66. daļas 66.B.125. iedaļa ir grozīta, lai sniegtu kompetentajām iestādēm norādījumus par to, kā pašreizējās 66. daļas licences tiks konvertētas uz 66. daļas 66.A.45. iedaļā aprakstītajām jaunajām novērtējuma klasēm. Tomēr konvertēšana nav obligāta, kamēr nebeidzas pašreizējās 66. daļas licences derīguma termiņš vai to nevajag grozīt (skatīt Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. panta 9. punkta h) apakšpunktu. Turklāt uz individuāla gaisa kuģu tipa novērtējuma klasēm, kas atzīmētas 66. daļas licencē, konvertēšana neattieksies, un tās paliks licencē.

c) Ar 66.011. uzdevumu saistītās izmaiņas: tipa apmācība38. Apmācība un prakse tipa novērtējuma klases iegūšanai

Tipa novērtējuma klases apmācību veido:

- Teorētiskā daļa un eksāmens;
- Praktiskā daļa un vērtējums.

Prakse netiek uzskatīta par tipa novērtējuma klases apmācības daļu. Prakse ir papildus tipa novērtējuma klases apmācībai, un tā ir obligāta, tikai iegūstot pirmo tipa novērtējuma klasi (TR) gaisa kuģa tehniskās apkopes licences (AML) kategorijā vai apakškategorijā, lai mehāniķi varētu iegūt pieredzi papildus tipa novērtējuma klases apmācības praktiskajai daļai.

Prakse ir programma, kas notiek reālas tehniskās apkopes vidē iecelta prakses vadītāja pārraudzībā. Turklāt prakses beigās tiek dots vērtējums. Visiem šiem elementiem jāatbilst tās kompetentās iestādes prasībām, kas atbild par tipa novērtējuma klases piešķiršanu.

Visu šo iemeslu dēļ tipa novērtējuma klases apmācība tagad tiek aprakstīta 66. daļas 66.A.45. iedaļas k) punktā atsevišķi no prakses, kas aprakstīta 66.A.45. iedaļas l) punktā.

39. Gaisa kuģa tips, kas saistīts ar praksi

Praksi var iziet tikai gaisa kuģa tipam, kas tiks atzīmēts licencē, nevis kādam tās pašas vai citas apakškategorijas gaisa kuģim. Tas ir tāpēc, ka tas ir pirmais apakškategorijas gaisa kuģa tips un licences turētājam vajag iegūt pieredzi tieši par šo gaisa kuģi, lai viņš spētu veikt sertificēšanu.

40. Apmācība tipa novērtējuma klases iegūšanai un sertifikācijas tiesības

Lai izmantotu sertificēšanas tiesības, nepietiek ar atzīmi par tipa novērtējuma klasi gaisa kuģa tehniskās apkopes licencē. Ir jāaizpilda arī citas prasības, kas aprakstītas 66. daļas 66.A.20. iedaļas b) punktā un 145. daļas 145.A.35. iedaļā. Lai to precizētu, 66. daļa ir papildināta ar 66.A.20. iedaļas b) punkta 3. apakšpunktu, un šai nolūkā tiks izdoti pieņemamie līdzekļi atbilstības nodrošināšanai (AMC) gan attiecībā uz 66.A.20. iedaļas b) punkta 3. apakšpunktu, gan 145.A.35. iedaļas a) punktu.

41. Tipa novērtējuma klases apmācības (TRT) teorētiskā daļa: minimālais ilgums

Lai nepieļautu pārāk īsu apmācību tipa novērtējuma klases (TRT) iegūšanai, par ko ziņojušas EASA Standartizācijas grupas, kā labākais kompromisa variants TRT teorētiskajai daļai ir noteikta minimālā ilguma koncepcija. Tomēr nav iespējams ieteikt ilgumu, kas pilnībā aptvertu dažādas tehnoloģijas, sarežģītības pakāpes un svara kategorijas. Tāpēc izmaiņas aprobežojas ar vispārējām un plašām kategorijām.

Papildus rotorplānu kategorijai tiek ierosinātas trīs vispārīgas lidmašīnu kategorijas, balstoties uz maksimālo pacelšanās masu:

- Līdz 5700 kg
- No 5700 kg līdz 30000 kg
- Virs 30000 kg

Turklāt īpaša vērība tika pievērsta gaisa kuģu tipiem, kuru masa nepārsniedz 2 tonnas (vieglie gaisa kuģi): nehermetizētām virzuļdzinēju lidmašīnām ar maksimālo pacelšanās masu līdz 2000 kg minimālo apmācības ilgumu var samazināt par 50%.

2. grupas helikopteriem, kas tagad definēti 66.A.42. iedaļā, minimālo apmācības ilgumu var samazināt par 30%.

Minimālais teorētiskās TRT apmācības ilgums balstīts uz vispārējām gaisa kuģu kategorijām un minimālā standarta aprīkojuma un ir noteikts, cita starpā ņemot vērā:

- To pašreizējo 147. daļā minēto TRT kursu ilgumu Eiropā, ko sniedz Eiropas Gaisa kuģu tehniskās apkopes apmācības komiteja (EAMTC).
- To 147. daļā minēto TRT kursu ilgumu, ko sniedz ārvalstu organizācijas Aģentūras uzraudzībā.

42. Elastīguma noteikumi attiecībā uz minimālo ilgumu – TRT ilguma pamatojums

TRT saturu un ilgumu vajadzēs noteikt, balstoties uz detalizētas apmācības vajadzību analīzes (TNA).

Metodoloģija apmācības vajadzību noteikšanai tiks sniegta metodiskajos materiālos 66. daļas III papildinājumā.

Tā kā nav iespējams aptvert visu gaisa kuģu, tehnoloģiju u.c. daudzveidību un tā kā 66. daļas III papildinājums, kurā ir paredzēts minimālais apmācību ilgums, ir obligāti jāievēro, jebkurai atkāpei vajadzētu izmantot Pamatregulas 14. pantu.

Lai izvairītos no šī strupceļa, Aģentūra ierosina elastības noteikumus, kuri:

- Ir piemērojami tikai ārkārtas situācijās;
- Ir kompetentās iestādes pamatoti, akceptēti un arhivēti;
- Balstīti uz apmācības vajadzību analīzes.

Kursa ilgums var būt īsāks par ierosināto minimālo ilgumu, ja tam ir detalizēts pamatojums, vai garāks par ierosināto minimālo ilgumu, ja tas ir nepieciešams, lai izpildītu vajadzīgās apmācības punktus, aptvertu visas apmācības vajadzības un mācību apguves mērķus.

Priekšlikumā ir arī sniegta mācību stundas definīcija.

43. Maksimālais mācību stundu skaits dienā

Ņemot vērā mācību efektivitāti un cilvēka faktorus, maksimālais teorētiskās daļas mācību stundu skaits dienā nedrīkst pārsniegt 6 stundas; izņēmuma gadījumos, kad tas tiek pamatots, kompetentā iestāde var atļaut atkāpes no šīs normas. Maksimālais stundu skaits attiecas arī uz

- teorētiskās un praktiskās apmācības kombināciju, kad to praktizē vienlaikus,
- apmācības un parastas ikdienas tehniskās apkopes veikšanu (piemēram, apkopes uzdevumiem vai praksi), kad tie notiek vienlaicīgi.

44. Apmeklētība (neapmeklētība)

Ir jāapmeklē vismaz 90% teorētiskā kursa mācību stundas. Ja šis kritērijs netiek izpildīts, apliecinājuma sertifikāts netiek izdots. Lai izpildītu minimālās apmeklētības rādītāju, mācību organizācija var sniegt papildu apmācību.

45. Pašreizējās TRT teorētiskās daļas saturs un līmeņa pilnveidošana

Pašreizējā 66. daļas III papildinājuma tabula (tipa apmācības standarts, teorētiskie elementi) iespēju robežās ir pārskatīta un papildināta atbilstoši jaunām sistēmām, jaunai tehnoloģijai u.c., un tā ir saskaņota ar ATA104 (Gaisa transporta asociācijas specifikācija 104). Turklāt eksāmenu vajadzībām katrs tabulas numurs tiek uzskatīts par atsevišķu nodaļu.

Tika veikta saskaņošana attiecībā uz noteikumu izstrādes uzdevumu 66.006, kura ietvaros tika pārskatītas B1 un B2 licences turētāju tiesības.

Dzinēja darbināšana uz zemes netiek uzskatīta par apmācības daļu tipa novērtējuma klases iegūšanai.

46. TRT praktiskā daļa (saturs)

Praktisko apmācību tagad veido noteikts saturs, kas balstīts uz 66. daļas III papildinājuma praktisko uzdevumu saraksta.

Apgūstamajiem praktiskajiem elementiem jāaptver raksturīgi gaisa kuģi un sistēmas gan darbu izpildes sarežģītības, gan tehniskās kompetences ziņā. Var iekļaut relatīvi vienkāršus uzdevumus, bet ir jāietver arī sarežģītāki tehniskās apkopes uzdevumi.

Piedāvātā tabula ietver šādas uzdevumu kategorijas:

- LOC: vieta
- FOT: funkciju vai darbības tests
- SGH: serviss un darbības uz zemes
- R/I: demontāža un montāža
- MEL: minimālā aprīkojuma saraksts
- TS: traucējummeklēšana

Pieņemamos līdzekļos atbilstības nodrošināšanai tiks risināti šādi aspekti:

- vērtējuma veikšana un praktiskās apmācības vērtētāja nozīme praktiskās tipa apmācības ietvaros un
- atbilstība praktiskā elementa prasībām, norādot detalizētu mācību programmu vai praktiskās apmācības darba lapas vai žurnālu (dokumentāls pierādījums, kas jāsniedz tipa atzīmēšanai licencē);
- praktiskās apmācības dokumentālo pierādījumu saglabāšana.

47. TRT praktiskā daļa (ilgums)

Lai gan TRT praktiskā daļa ir orientēta uz saturu (tabula 66. daļas III papildinājumā) neatkarīgi no šo uzdevumu veikšanai nepieciešamā laika, ja lidmašīnas maksimālā pacelšanās masas pārsniedz 30000 kg, mācību ilgumam jābūt vismaz 2 nedēļas (10 darba dienas), ja vien nesniedz pienācīgu pamatojumu kompetentai iestādei. Tas tiks iekļauts pieņemtajos līdzekļos atbilstības nodrošināšanai.

48. Prakse

Kā paskaidrots iepriekš, veicot pirmo tipa apmācību licences (apakš) kategorijā, apmācāmajam vajadzēs pabeigt praksi reālas tehniskās apkopes vidē. Praksē veicamajiem uzdevumiem jāaptver raksturīgi gaisa kuģi un sistēmas gan sarežģītības, gan darbu izpildes tehniskās kompetences ziņā.

Aģentūra izdos attiecīgus līdzekļus atbilstības nodrošināšanai, lai precizētu vārda „raksturīgs” nozīmi. Tas tiks darīts, izmantojot 66. daļas pieņemamo līdzekļu atbilstības nodrošināšanai II papildinājumu, kas attieksies arī uz gaisa kuģiem, kuru gadījumā vajadzīga apmācība tipa novērtējuma klases iegūšanai.

Praksi reģistrēs darba lapās vai žurnālos, ko sastāda apmācāmie.

Turklāt iecelts vērtētājs atbilstības ziņojumā apstiprinās, ka apmācāmais praksē izpildījis noteiktās prasības. Vērtētāja atzinums balstīsies uz ierakstiem, ko ik dienas parakstījis vērtētājs vai prakses vadītājs(i), kas tieši atbildīgs par katra prakses uzdevuma pārraudzību. Ieceltā vērtētāja un prakses vadītāja(u) loma un kvalifikācija tiks sīkāk aprakstīta pieņemamos līdzekļos atbilstības nodrošināšanai.

49. Valsts aviācijas iestādes pienākumi attiecībā uz tipa apstiprinājumu

66. daļas 66.B.115. iedaļa ir grozīta, lai labāk noteiktu kompetentās iestādes pienākumus, izdarot atzīmi par tipa novērtējuma klasi.

Cita starpā ir precizēts, ka, licences kategorijā vai apakškategorijā izdarot atzīmi par otru vai nākamo tipa novērtējuma klasi, tipa novērtējuma klases apstiprināšanai pietiek ar apliecinājuma sertifikātu, ko izdevusi 147. daļā minētā organizācija, kas aptver pilnu apmācību tipa novērtējuma klases iegūšanai. Šāds punkts tika iekļauts tāpēc, ka dalībvalstīs, kur netika ievērota automātiskā sertifikāta atzišana, savstarpējā atzišana nav pietiekama.

Kad tipa apmācība ir dalīta un to veic dažādas organizācijas (147. daļas un/vai apstiprinātas tehniskās apkopes organizācijas vai kursu tiešas apstiprināšanas gadījumā), iestādei jāpārliedz, ka pārejas posmi tiek pienācīgi koordinēti.

50. Eksāmeni – nelieli papildu grozījumi atbilstoši vispārējām izmaiņām

Ir ņemti vērā daži uzlabojumi:

- Dažāda ilgums, kas bija noteikts tipa novērtējuma eksāmena jautājumiem (75 un 120 sekundes), visos līmeņos ir aizstāts ar 90 sekundēm, lai standartizētu jautājumu sastādīšanu.
- Izmaiņas katras nodaļas jautājumu skaitā
 - lai vienkāršotu pašreizējo sistēmu un
 - padarītu to proporcionālu mācību laikam, kas veltīts konkrētam jautājumam
- Eksāmena jautājumam jābūt proporcionāli atbilstīgam veiktās apmācības līmenim.

Iepriekš ierosinātais minimālais eksāmena jautājumu skaits katrai nodaļai ir atcelts, jo dažas ieinteresētās personas uzskatīja, ka nav nepieciešams sistemātiski katrai nodaļai noteikt vienu jautājumu, ja jautājuma būtība ir vienkārša: tāpēc par katru mācību stundu ir jābūt vismaz vienam jautājumam, un tam jāatbild:

- faktiskajām mācību stundām, kas veltītas konkrētajai nodaļai un līmenim;
- mācību mērķiem, kas noteikti apmācības vajadzību analizē.

Turklāt minimālā eksāmenu ieskautes atzīme ir 75%. Tas nozīmē, ka, ja tipa apmācība paredz sadalīt eksāmenus vairākās daļās, katru eksāmenu ir jānokārto ar vismaz 75% ieskautes atzīmi. Lai precīzi sasniegtu 75% ieskautes atzīmi, eksāmena jautājumu skaitam ir jādalās ar četri.

Organizācija, kas vada kursus, ierosina jautājumu sadalījumu un līmeni saskaņā ar šo noteikumu. Dalībvalsts kompetentā iestāde novērtēs jautājumu skaitu un līmeni, apstiprinot kursu, un jo īpaši, kad mācību ilgums konkrētas nodaļas apguvei ir īsāks par vienu stundu.

51. Atšķirību apguves mācības

Atšķirību apguves mācības tagad definētas kā apmācība, kas vajadzīga, lai apgūtu atšķirības starp viena ražotāja divām dažādām tipa novērtējuma klasēm, un ko nosaka Aģentūra.

Atšķirību apguves mācības nepieciešamību nosaka katrā atsevišķā gadījumā, ņemot vērā III papildinājumu attiecībā gan uz teorētisko, gan praktisko elementu tipa novērtējuma klases iegūšanai.

Licencē izdara atzīmi par tipa novērtējuma klasi tikai pēc atšķirību apguves mācībām un kad pieteikuma iesniedzējs izpilda arī vienu no šiem nosacījumiem:

- licencē jau ir atzīme par gaisa kuģa tipa novērtējuma klasi, kura ir atšķirību pamatā vai
- ir izpildītas tipa apmācības prasības gaisa kuģim, kurš ir atšķirību pamatā.

Šie nosacījumi, kas iepriekš nepastāvēja, tagad ir aprakstīti 66.A.45. iedaļas k) punktā un ir daļa no tipa apmācības prasībām.

52. Gaisa kuģa tipa apmācības tiešās apstiprināšanas procedūra

Lai gan 147. daļā jau ir noteiktas prasības 147. daļas organizācijām veidot tipa apmācības kursus, tas neattiecas uz kursiem, ko tieši apstiprina kompetentā iestāde. Tāpēc 66.daļa ir papildināta ar 66.B.130. iedaļu, kas pieprasa, lai kompetentām iestādēm būtu procedūra, kas nodrošina tieši apstiprināto kursu gaisa kuģa tipa novērtējuma klases iegūšanai atbilstību 66.daļas III papildinājumam.

Aģentūra vēl izdos materiālus par pieņemamiem līdzekļiem atbilstības nodrošināšanai.

53. Pārejas nosacījumi

Balstoties uz iepriekš aprakstītajiem elementiem, visi pašreizējie tipa apmācības kursi (saturs, eksāmeni un ilgums, ja vajadzīgs) būs jāpārskata, lai pārliecinātos, vai tie atbilst jaunajām prasībām. Taču, lai nodrošinātu vieglu pāreju, Aģentūra ierosina to atlikt uz 15 mēnešiem pēc grozītās regulas stāšanās spēkā. Pēc tam kursiem vajadzēs pilnībā atbilst šīs grozītās regulas prasībām, bet nevajadzēs veikt apmācības vajadzību analīzi kursiem, kas apstiprināti pirms šī datuma, ja to ilgums jau pārsniedz minimālo ilgumu, kas minēts 66. daļas III papildinājumā.

Visiem jaunajiem kursiem, kas tiks izstrādāti pēc 15 mēnešu termiņa, vajadzēs balstīties uz apmācības vajadzību analīzes un mācību mērķiem.

Apstiprinātas 147. daļā minētās tehniskās apkopes organizācijas, kas iesniedz pieteikumu jauna tipa apmācības kursa apstiprināšanai var nepiemērot šo grozīto regulu 15 mēnešus pēc tās stāšanās spēkā. Daļēja atsevišķu šīs grozītās regulas pozīciju ieviešana nav atļauta.

Tipa apmācības kursus, kas apstiprināti saskaņā ar prasībām, kuras piemērojamas pirms šīs grozītās regulas stāšanās spēkā, drīkst vadīt tikai 15 mēnešus pēc grozītās regulas stāšanās spēkā. Taču tipa kursu sertifikātus, kas izdoti ne vēlāk kā 15 mēnešus pēc šīs grozītās regulas stāšanās spēkā, uzskata par izdotiem saskaņā ar šo grozīto regulu tādā nozīmē, ka kursu nevajag pabeigt atkārtoti.

Uz pieteikuma iesniedzējiem, kas vēlas saņemt 147. daļas tehniskās apkopes organizācijas sākotnējo apstiprinājumu, uz kurām šīs grozītās regulas spēkā stāšanās dienā jau attiecas piemērojamais pārbaudes process, attiecas prasības, ko piemēroja pirms šīs grozītās regulas spēkā stāšanās.

IV. Reglamentējošās ietekmes novērtēšana

54. Pilns reglamentējošās ietekmes novērtējums sniegts NPA 2007-07.

Ķelnē, 2009. gada 15. decembrī

P. Gudū [*P. GOUDOU*]
Izpilddirektors

PAPILDINĀJUMS: atsaukmes par CRD 2007-07**Ar 66.006. uzdevumu „B1 un B2 tiesības” saistītās atsaukmes:**

(1) „MONARCH” iesniedza šādas piezīmes:

- Viņi jautāja, kāpēc tabulas, kurās ietvertas 66. daļā minētās apmācības prasības, neatbilst Gaisa transporta asociācijas specifikācijai 104 (ATA104).

Aģentūra paskaidro, ka praktisko iespēju robežās tipa apmācības un prakses sadaļa (66. daļas III papildinājums) atbilst ATA104. Taču, lai saglabātu I papildinājuma pašreizējo struktūru, tas nav attiecināts uz pamatzināšanu sadaļu (66. daļas I papildinājums).

- Viņi komentēja, ka Aģentūras ierosinājums pieļauj, ka B2 licence var ietvert A licenci, bet B2 mācību programma pilnībā neaptver A mācību programmu.

Aģentūra paskaidro, ka B2 licence neietver nevienu A apakš kategoriju (skatīt 66.A.20. iedaļas a) punkta 3. apakšpunktu). 66.A.20. iedaļas a) punkta 3. apakšpunkta (ii) sadaļa B2 licencē iekļauj tiesības, nosakot zināmus kompensējošus pasākumus.

- Viņi nepiekrīt pienākumam atkārtoti iegūt 6 mēnešu pieredzi, lai varētu saglabāt 66.A.20. iedaļas a) punkta 3. apakšpunkta (ii) sadaļā minētās tiesības, ja B2 licences turētājs sāk strādāt pie cita darba devēja. Šāda piezīme tika saņemta arī no Nīderlandes CAA.

Aģentūra uzskata, ka tas ir obligāti nepieciešams, jo tas ir viens no kompensējošiem pasākumiem, ja nav A kategorijai vajadzīgo pilno pamatzināšanu. Prasības nolūks ir nodrošināt, lai licences turētājam būtu 6 mēnešu pieredze par konkrētiem uzdevumiem, kurus viņš veiks pie jaunā darba devēja un kuri var atšķirties no uzdevumiem pie iepriekšējā darba devēja.

(2) Viena persona iesniedza šādas piezīmes:

- Lūgums attiecināt 66.A.20. iedaļas a) punkta 3. apakšpunkta (ii) sadaļā noteiktās tiesības uz F apakšdaļas tehniskās apkopes organizācijām.

Aģentūra uzskata, ka šīs tiesības attiecas tikai uz 145. daļā minētajām organizācijām tāpat kā A kategorijas sertificējošā personāla tiesības, kas minētas 66.A.20. iedaļas a) punkta 1. apakšpunktā. F apakšdaļas tehniskās apkopes organizācijas nedrīkst izmantot A kategorijas sertificējošo personālu šādu iemeslu dēļ:

- M daļas F apakšdaļā nav minēts operatīvās vai bāzes tehniskās apkopes jēdziens.
 - M daļas F apakšdaļā nav minēts operatīvās tehniskās apkopes stacijas jēdziens.
 - F apakšdaļas tehniskās apkopes organizāciju kvalitātes sistēmai nav jākontrolē šāda veida kvalifikācijas vai atļaujas.
- Ierosinājums pārcelt 66.A.20. iedaļas a) punkta AMC noteiktās tiesības no B1 uz B2, kas ļauj veikt pilnā un statiskā spiediena pārbaudes sakarā ar sarežģītām pārbaudēm, kas jāveic, kad tiek testētas gaisa datu EFIS sistēmas, kuras saistītas ar retranslatoru un autopilotiem.

Aģentūra piekrīt šai piezīmei un 66.A.20. iedaļas a) punkta AMC tiks grozīts šādi:

„Instrumenti oficiāli ir ietverti B2 licences turētāju tiesībās. Taču elektromehāniskās un pilnā statiskā spiediena sastāvdaļas drīkst apstiprināt lietošanai arī B1 licences turētājs”.

- Piezīme, ka B2 licences turētāja tiesības ir samazinātas, jo 66.A.20. iedaļas a) punkta 3.apakšpunkta (ii) sadaļā ir noteiktas tiesības veikt „nelielu plānotās operatīvās tehniskās apkopes darbu vai vienkāršu defektu novēršanu”.

Aģentūra paskaidro, ka tiesības nav samazinātas, bet gan paplašinātas. Licences turētājs saglabā visas iepriekšējās B2 tiesības, un uzdevumiem, uz kuriem viņa tiesības neattiecas, viņš papildus iegūst tiesības veikt „nelielu plānotās operatīvās tehniskās apkopes darbu vai vienkāršu defektu novēršanu”.

- (3) „THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING” komentēja, ka jaunās B2 licenču turētāju tiesības, kas noteiktas 66.A.20. iedaļas a) punkta 3. apakšpunkta (i) sadaļā un kas ļauj apstiprināt elektrotehniskus un aviācijas elektronikas darbus spēka iekārtas un mehāniskās sistēmās aprobežojas ar uzdevumiem, kuru gadījumā jāveic vienkārši testi, lai pierādītu to darbību. Turklāt šī organizācija apgalvo, ka tas nozīmē, ka, ja vajadzīgais tests nav vienkāršs, tad uzdevumu nevar apstiprināt ne B2 licences turētājs, ne B1 licence turētājs, jo B1 licences turētājs var apstiprināt tikai aviācijas elektronikas uzdevumus, ja tests ir vienkāršs.

Aģentūra paskaidro, ka B1 licence turētājs drīkst apstiprināt šos uzdevumus. Jāņem vērā, ka runa ir par „elektrotehniskiem un aviācijas elektronikas uzdevumiem spēka iekārtas un mehāniskās sistēmās”. B1 licence turētāja tiesības iekļauj tiesības apstiprināt darbu, kas veikts dzinēja un mehāniskās sistēmās neatkarīgi no uzdevuma konkrētā rakstura. B1 licences turētājiem noteiktais ierobežojums attiecas uz aviācijas elektronikas darbu apstiprināšanu, kad uzdevums nav vienkāršs, taču runa nav par aviācijas elektronikas sistēmām, bet gan par spēka iekārtas un mehāniskām sistēmām.

- (4) Viena persona lūdza, lai 66.daļas I papildinājuma 13. modulī B2 licences turētāja apmācības līmenis „lidojuma vadības ierīcēm” tiktu mainīts no 1. līmeņa uz 2. līmeni, lai tas atbilstu līmenim, kas tiek prasīts tipa apmācības teorētiskajā elementā.

Aģentūra tam piekrīt, un šī priekšmeta līmenis ir nomainīts uz 2.līmeni.

- (5) Viena persona ierosināja 11.11. modulī „Hidrauliskā enerģija” iekļaut priekšmetu „Filtri” un 11.13. modulī iekļaut priekšmetu „Gaisa zemes sensori”.

Aģentūra tam piekrita un grozīja 66.daļas I papildinājuma 11A. moduli (11.11. un 11.13. apakšmodulis), 11B. moduli (11.11. un 11.13. apakšmodulis), 12. moduli (12.12. un 12.14. apakšmodulis), 13. moduli (13.14. un 13.16. apakšmodulis).

- (6) „TYROLEAN AIRWAYS” lūdza 66.A.20. iedaļas a) punkta 3.apakšpunkta (i) sadaļā aizstāt vārdus ... aviācijas elektronikas „daļas” ar ... aviācijas elektronikas „ierīces”. Nīderlandes CAA ierosināja vārdu „uzdevumus”.

Lai precizētu, ka papildu tiesības ir saistītas ar uzdevumu raksturu, Aģentūra deva priekšroku jaunai punkta redakcijai:

„elektrotehniskus un aviācijas elektronikas uzdevumus spēka iekārtas un mehāniskās sistēmās, kuru gadījumā jāveic vienkārši testi, lai pierādītu to darbību”

- (7) Viena persona lūdza noņemt ierobežojumu uz pakāpju skaitu, kas ietverts 66.A.20. iedaļas a) punkta AMC definīcijā „vienkāršs tests”. Šī persona arī lūdza paskaidrot, vai tests, kura rezultāts ir indikācija, ka kāda vērtība ir pielaišanas robežās, ir uzskatāms par nevienkāršu.

Aģentūra uzskata, ka vairumā gadījumu ar testa sarežģītību saistās tā ilgums. Tajos gadījumos, kad kāds ilgāks tests ir nepārprotami vienkāršs, par to var vienoties ar kompetento iestādi, jo runa ir par pieņemamiem līdzekļiem atbilstības nodrošināšanai, un kompetentā iestāde vai organizācija var noteikt citus pieņemamos līdzekļus atbilstības nodrošināšanai.

Attiecībā uz otro jautājumu fakts, ka testā tiek nolasīts rādītājs, kas ir pielaišanas robežās, neliedz to uzskatīt par vienkāršu, ja šo pielaidi nosaka tehniskās apkopes dati, nevis pats licences turētājs. Tas tiks tālāk precizēts 66.A.20. iedaļas a) punkta AMC.

- (8) Zviedrijas CAA iebilst pret Aģentūras 66.A.20. iedaļas a) punkta 3.apakšpunkta (ii) sadaļā ierosinātajām tiesībām, kas ļauj B2 licences turētājam veikt „nelielu plānotās operatīvās tehniskās apkopes darbu vai vienkāršu defektu novēršanu”. Viņi to argumentē ar to, ka atšķirībā no A licences B2 licencei nav apakš kategoriju. Turklāt viņi uzskata, ka tas varētu būt līdzvērtīgi A licences likvidēšanai un tās tiesību piešķiršanai jebkuram 66. daļas licences turētājam tikai pēc tehniskās apkopes organizācijas, kas izdod atļauju, apsvērumiem.

Aģentūra paskaidro, ka B2 licenču turētājiem piešķirtās jaunās tiesības ir vairāk ierobežotas, un tās izsniedz, ievērojot stingrākas prasības nekā A kategorijas licences gadījumā. Līdz ar to A licences likvidēšana nav paredzēta.

Turklāt Aģentūra apzinās, ka B2 licencei nav apakš kategoriju. Tas ir viens no iemesliem, kāpēc tiesības ir ierobežotas ar gaisa kuģu tipiem, kas jau ir atzīmēti B2 licencē. To papildina citi kompensējoši pasākumi, lai nodrošinātu, ka B2 licences turētājam ir vajadzīgās zināšanas un pieredze, kas kompensētu sākotnējās pamatzināšanu nepilnības.

Turklāt 66. daļas I papildinājuma 13. modulī prasības zināšanām ir grozītas, iekļaujot mehāniskās sistēmas.

- (9) Zviedrijas CAA lūdza precizēt, ko ietver 66.A. 45 iedaļas b) punktā noteiktā 6 mēnešu pieredze (pilnas slodzes darbs, gadījuma rakstura darbs ar īpašiem uzdevumiem noteiktajā laika posmā).

Aģentūra sniegs sīkākus paskaidrojumus 66.A.45. iedaļas b) punkta AMC.

- (10) Nīderlandes CAA uzskata, ka licencēšanas sistēma, ko paredz CRD 2008-03 un CRD 2007-07, ir ļoti sarežģīta un ierosina sākt uzdevumu, lai pārkārtotu un vienkāršotu visu licencēšanas sistēmu.

Aģentūra ņem vērā šo piezīmi.

- (11) Nīderlandes CAA komentēja, ka jaunās tiesības, kas B2 licence turētājiem ļauj apstiprināt aviācijas elektronikas un elektrotehniskus uzdevumus spēka iekārtas un mehāniskās sistēmās, jāattiecinā tikai uz sistēmām, ko aptver 3. līmeņa tipa apmācība, lai gan viņi arī piezīmēja, ka fakts, ka šīs tiesības aprobežojas tikai ar uzdevumiem, kuru gadījumā ir vajadzīgi vienkārši testi, var attaisnot zemāku apmācības līmeni.

Aģentūra paskaidro, ka ir grozīts gan 66. daļas I papildinājums, gan III papildinājums, lai atspoguļotu tiesību paplašināšanu. 3. līmenis ir vajadzīgs visiem priekšmetiem, ar kuriem parasti saskaras B2 licences turētājs, piemēram, „Indikācijas un brīdinājumi”, „Vadība” u.c. Citi priekšmeti, kas ir vairāk saistīti ar šo sistēmu struktūru un fizisko konfigurāciju, ir atstāti 1. vai 2. līmenī. Turklāt Nīderlandes CAA norādīja, ka pastāv tiesību ierobežojums uzdevumiem, kuru gadījumā vajadzīgi vienkārši testi.

- (12) Nīderlandes CAA ierosināja pārveidot 66.A.45. iedaļas a) un b) punktu, lai tie izskatītos līdzīgi.

Aģentūra paskaidro, ka nav iespējams padarīt abus šo punktus līdzīgus, jo 66.A.45. iedaļas b) punktā ir noteikti kompensējošie pasākumi, lai piešķirtu B2 licences turētājam tiesības apstiprināt „nelielu operatīvās tehniskās apkopes darbu vai vienkāršu defektu novēršanu”.

- (13) Nīderlandes CAA lūdza sīkāk paskaidrot, vai vajag atkārtoti likt eksāmenus jauno tiesību iegūšanai. Piemēram, kad B1.1 licences turētājs lūdz piešķirt B1.2 licenci.

Aģentūrai papildus grozīja 7.panta 9. punkta a) apakšpunktu:

*„Personas, kam ir derīga 66. daļas licence noteiktā kategorijā vai apakškategorijā pirms **(15 mēneši pēc spēkā stāšanās dienas)**, automātiski iegūst tiesības, kas minētas grozītajā 66.A.20.iedaļas a) punktā atbilstoši šādai kategorijai vai apakškategorijai. Uzskata, ka jaunas kategorijas vai apakškategorijas iekļaušanai šādā licencē jaunajām tiesībām noteiktās pamatzināšanu prasības ir izpildītas”.*

Tādējādi, ja personai pirms iepriekšminētā termiņa jau ir B1.1 licence, tā saglabās B1.1 licences tiesības un tai nevajadzēs likt eksāmenu par izmaiņām, kas ieviestas 66. daļas I papildinājumā. Turklāt, šis atšķirības ņems vērā, pārkvalificējot B1.1 licenci uz citām kategorijām vai apakškategorijām, pat ja pārkvalificēšana ir veikta pēc iepriekš minētā termiņa.

- (14) Nīderlandes CAA komentēja, ka B2 licences turētājam vajag iegūt pilnas A kategorijas tiesības, nevis ierobežot viņu ar tipa novērtējuma klasēm, kas jau ir atzīmētas viņa licencē. Viņi to pamatoja ar faktu, ka B2 licences turētāju trūkums ir nepietiekamās pamatzināšanas, kas nav saistīts ar gaisa kuģa tipu.

Aģentūra nepiekrīt šim ierosinājumam, jo šis ierobežojums ir ieviests kā viens no kompensējošiem pasākumiem. Aģentūra uzskata, ka B2 licences turētājs, visticamāk, labāk pārzina mehāniskos uzdevumus tiem gaisa kuģu tipiem, kas jau ir atzīmēti viņa licencē un par kuriem ir pabeigta tipa apmācība un ar ko parasti ir saistīta viņa veikta tehniskā apkope.

- (15) Nīderlandes CAA lūdza, lai A kategorijas sertificējošā personāla tiesības iekļautu traucējummeklēšanu, ja tas ietilpst viņu tiesībās veikt vienkāršus uzdevumus. Tas tiek pamatots ar to, ka jebkuru defektu novēršanai vajadzīga zināma traucējummeklēšana pirms to novēršanas.

Aģentūra nepiekrīt, ka visiem defektiem vajadzīga traucējummeklēšana. Piemēram:

- Riteņu nomaiņa (ja nodilušas riepas).
- Riteņu bremžu bloku nomaiņa (ja bremzes nodilušas).

- Vējstikla slotiņu nomaiņa (jā tās kārtīgi netīra).
- Statiskās izlādes slotiņu nomaiņa (jā tās ir salūzušas vai pazudušas).

(16) Dānijas Aviācijas tehniķu asociācija (NVLT) iesniedza šādas piezīmes un jautājumus:

- NVLT komentēja, ka EASA tīmekļa vietnes sadaļa „Bieži uzdotie jautājumi” liecina, ka „A kategorijas sertificējošais personāls drīkst veikt jebkuru traucējummeklēšanu vai atlikt defektu sertificējošā personāla pilnvaru ietvaros”, bet CRD 2007-07 ierosinātajā tekstā traucējummeklēšana nav atļauta.

Aģentūra paskaidro, ka EASA tīmekļa vietnes bieži uzdoto jautājumu sadaļas 34. jautājumā runa ir tikai par „traucējumu atlikšanu” nevis par „traucējummeklēšanu”.

- NVLT nepiekrita CRD 2007-07 sniegtajai atbildei uz viņu iesniegto piezīmi Nr. 311. Viņi jautāja, kāpēc Aģentūra atbildēja uz šo piezīmi ar „ņemts vērā”, un lūdza, lai Aģentūra atbild uz visiem piezīmē minētajiem jautājumiem.

Aģentūra atbildēja uz piezīmi ar „ņemts vērā”, jo tajā netika izteikts lūgums mainīt noteikumus vai AMC/GM materiālus.

Turklāt piezīmē bija tikai viens jautājums, uz kuru Aģentūra arī atbildēja. Pārējās piezīmes daļas bija jautājumi un atbildes, kas bija nokopētas un ielīmētas no EASA tīmekļa vietnes.

- NVLT komentēja, ka, ja priekšlikums neparedz traucējummeklēšanas veikšanu, tad kā A kategorijas sertificējošais personāls var noteikt kļūmes avotu, kad tiek atlikta kāda MEL aprakstītā pozīcija.

Aģentūra uzskata, ka A kategorijas sertificējošam personālam nevajadzētu atlikt defektus, kas prasa noteikt kļūmes cēloni. Personālam vajadzētu atlikt tikai tos MEL elementus, kurus var atlikt, neveicot traucējummeklēšanu, piemēram:

- Statiskās izlādes slotiņu nomaiņas atlikšana (ja tās ir salūzušas vai pazudušas).
- Bojāta avārijas aprīkojuma aizstāšanas atlikšana (ja to pieļauj MEL).

Taču teikums "traucējummeklēšana nav atļauta" ir 145.A.30. iedaļas g) punkta AMC, un tas nozīmē, ka kompetentā iestāde vai organizācijas var ierosināt citus AMC, ja konkrētais uzdevums nepārprotami ietilpst A kategorijas sertificējošā personāla kompetencē.

- NVLT lūdza precizēt, kāda A sertificējošā personāla gadījumā ir atšķirība starp uzdevuma atlikšanu un defekta novēršanu.

Aģentūras pozīcija ir skaidri definēta 145.A.30. iedaļas g) punkta AMC:

- Defektu atlikšana ir atļauta saskaņā ar q) punktu 2. sadaļā, un tas nozīmē, ka, ja nav vajadzīga traucējummeklēšana, uzdevums ir MEL sarakstā un kompetentā iestāde ir piekritusi, ka MEL prasītā tehniskā apkope ir vienkārša.
- Atlikta defekta novēršanu var apstiprināt, ja uzdevums ir sarakstā, kas iekļauts 2. sadaļā, kas ietver q) punktu. Šī sadaļa atļauj apstiprināt jebkuru citu uzdevumu, kas ar aģentūras piekrišanu ir vienkāršs uzdevums.

Tas nozīmē, ka, pat ja kompetentā iestāde piekrīt, ka defekta atlikšanai vajadzīgā apkopes darbība ir vienkārša, kompetentā iestāde var piekrist un var arī nepiekrīt, ka defekta novēršanai vajadzīgā apkopes darbība ir vienkārša.

- NVLT jautāja, vai B1 sertificējošais personāls var atlikt aviācijas elektronikas sistēmas vai tās sastāvdaļu defektu novēršanu un vai B2 sertificējošais personāls var atlikt mehāniskās sistēmas vai tās sastāvdaļu defektu novēršanu.

Aģentūras uzskata, ka tas nav iespējams.

- NVLT lūdza precizēt, vai pilots var atlikt MEL elementus, kam jāveic tehniskā apkope un vai „traucējummeklēšana” ir uzskatāma par „tehnisko apkopi”. NVLT lūdza arī paskaidrot, vai „vienkāršs tests” uzskatāms par „traucējummeklēšanas” daļu.

Aģentūra uzskata, ka tad, kad MEL prasa veikt darbību, kas klasificējama kā „tehniskā apkope” saskaņā ar MEL, tad to vajag apstiprināt atbilstošam sertificējošam personālam. Aģentūra piezīmē, ka 145.A.30. iedaļas j) punkta 4.apakšpunkta AMC atļauj gaisa kuģa komandierim izdot ierobežotas sertificējoša personāla pilnvaras.

Turklāt „traucējummeklēšana” ir uzskatāma par „apkopi”, un tai attiecīgi vajadzīga apstiprināšana. Taču tas neattiecas uz gadījumiem, kad šāda darbība ir MEL sastāvā un MEL sarakstā šī darbība nav klasificēta kā „tehniskā apkope”. Komandieris var atlikt jebkuru elementu, ko atļauj MEL, ja tas neietver darbību, ko MEL klasificē kā „tehnisko apkopi”.

Attiecībā uz „vienkāršu testu” Aģentūra uzskata, ka ir gadījumi, kad tas nav uzskatāms par „traucējummeklēšanas” daļu, piemēram, kad vienkāršu testu veic pēc viegli nomaināma bloka (LRU) nomaiņas, lai noteiktu tā darbību.

- NVLT komentēja, ka definīcijā „Operatīvā tehniskā apkope”, kas minēta 66.A.20. iedaļas a) punkta AMC ir teikums „jebkura tehniskā apkope, ko veic pirms lidojuma, lai pārlicinātos, ka gaisa kuģis ir derīgs paredzētajam lidojumam.” Pēc NVLT domām tā ir nekonsekvence, jo Regulas (EK) 2042/2003 2.panta j) apakšpunktā minētajā definīcijā „Pirmslidojuma pārbaude” arī minēts teikums „pārbaude, kuru veic pirms lidojuma, lai pārlicinātos, ka gaisa kuģis ir derīgs paredzētajam lidojumam”. Turklāt „pirmslidojuma pārbaude” netiek uzskatīta par apkopi.

Aģentūras uzskata, ka nekādas nekonsekvences vai pretrunas nav. Lai pārlicinātos, ka „gaisa kuģis ir derīgs paredzētajam lidojumam” pirms „pirmslidojuma pārbaudes” jāveic arī citas darbības. Ir jāizpilda M.A.201. iedaļas a) punkta un M.A.708. iedaļas b) punkta prasības, kas cita starpā ietver tehniskās apkopes programmas noteikto tehnisko apkopi un defektu novēršanu.

„Pirmslidojuma pārbaude” ir pēdējais posms, lai nodrošinātu, ka „gaisa kuģis ir derīgs paredzētajam lidojumam”, un tā ietver arī tehniskā žurnāla pārbaudi un atbilstības uzņēmumu procedūrām pārbaudi, lai pārlicinātos, ka visi iepriekšējie posmi ir pabeigti (ieskaitot apkopi).

Saskaņā ar EU-OPS 1.290 komandierim ir galīgā atbildība par gaisa kuģa atbilstību lidojumam. Tāpēc tehniskajā žurnālā ir iedaļa, kur komandieris atzīmē, ka „gaisa kuģis ir derīgs paredzētajam lidojumam”.

Ar 66.009. uzdevumu „Tipa un grupas novērtējuma klases” saistītās atsauksmes:

- (17) „HELICOPTERS ITALIA” komentēja, ka saskaņā ar Aģentūras ierosinājumu B2 licencē 2. grupas gaisa kuģiem var izdarīt atzīmi tikai par „individuālām tipa novērtējuma klasēm” un

„pilnām apakšgrupas novērtējuma klasēm”. Viņi ierosina paredzēt iespēju izdarīt atzīmi par „ražotāja apakšgrupas novērtējuma klasēm”, jo daži licenču turētāji strādā tikai ar noteikta ražotāja gaisa kuģiem un viņiem būtu sarežģīti pierādīt pilnai apakšgrupai raksturīgu pieredzi.

Aģentūra tam piekrita un grozīja 66.A.45. iedaļas d) punktu. Tādēļ 66.A.45. iedaļas iepriekšējais e) punkts nav vajadzīgs. Ir pilnībā mainīta 66.A.45. iedaļas numerācija. Attiecīgi tiks mainīta tabula 66.A.45.iedaļas metodiskajos materiālos, lai tā atbilstu paskaidrojuma rakstā attēlotajai tabulai.

- (18) Apvienotās Karalistes CAA komentēja, ka, atbildot uz CRD 2007-07 piezīmi Nr. 331, Aģentūra norādīja, ka tehniskās apkopes organizācija atbild par apmācību attiecībā uz īpašām aviācijas elektronikas iekārtām, un tas viņuprāt ir pretrunā 147.A.300. iedaļas AMC, kas atļauj tālāku tipa apmācības dalījumu „aviācijas elektronikas sistēmās”.

Aģentūra paskaidro, ka Apvienotās Karalistes 331. piezīmē izteiktais priekšlikums paredzēja B2 tipa novērtējuma klases izveidi, balstoties uz iekārtām mazāka spektra gaisa kuģiem. Piemēram, Primus 1000 integrēto aviācijas elektronikas sistēmu.

Aģentūra savu viedokli nemaina. Nevajag veidot atšķirīgas novērtējuma klases, balstoties uz 3. un 2. grupas gaisa kuģos uzstādītām iekārtām, jo vairumā gadījumu dažādu ražotāju iekārtas ir līdzīgas un pietiek pierādīt pieredzi, kas raksturīga darbam ar vajadzīgo grupu vai apakšgrupu. Pēc tam tehniskās apkopes organizācija, kas personu pieņem darbā, ir atbildīga par viņa kompetences vērtēšanu un papildu apmācības nodrošināšanu, ja nepieciešams. Apmācību var veikt 147. daļas organizācijā, bet tā ir daļa no sertificējošā personāla atļaujas izsniegšanas prasību izpildes, nevis personāla licencēšanas prasību izpildes.

- (19) „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING” ierosināja uzskatīt sabiedriskā transporta gaisa kuģus par atsevišķu grupu, definējot novērtējuma klases, kas ietvertas 66. daļas AMC I papildinājuma „Tipa novērtējuma klašu sarakstā”. Viņi uzskata, ka kravas un sabiedriskā transporta variantu iekļaušana vienā novērtējuma klasē (kā tas ir tagad) apgrūtina vai pat liedz aviācijām iegūt apmācību tam gaisa kuģa variantam, ko viņi nemaz neekspluatē.

Aģentūra uzskata, ka nevajag veikt tipa apmācību visiem variantiem, kas ietverti kādā konkrētā tipa novērtējuma klasē, lai saņemtu atzīmi par pilnu novērtējuma klasi. Faktiski Aģentūra izlemj, ka 66. daļas AMC I papildinājuma vienā tipa novērtējuma klasē var iekļaut divus variantus tāpēc, ka tā uzskata, ka abi varianti ir pietiekami līdzīgi tehniskās apkopes ziņā un licencēšanas vajadzībām nevajag pabeigt atšķirību apguves mācības. Ja licencē ir iekļauts viens variants, par otru variantu atzīmi var izdarīt automātiski.

Tomēr tas nenozīmē, ka persona var iegūt sertificējošā personāla atļauju variantam, par ko nav bijusi apmācība. Tā ir tehniskās apkopes organizācijas, kas nodarbina šo personu, vai pašas personas, ja tā strādā kā neatkarīgs sertificēšanas speciālists, atbildība. Tas ir precizēts 66.A.20. iedaļas b) punkta 3.apakšpunktā un iedaļas attiecīgajā AMC.

Tāpēc aģentūra uzskata, ka nevajag nodalīt „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING” ierosinātos variantus.

- (20) Francijas DGAC ierosināja dzēst 66.daļas V papildinājuma 15. punktā minēto, ka licencē atzīmētie ierobežojumi ir sertificēšanas tiesību izņēmumi. Viņi iesaka mainīt AMC materiālu, paskaidrojot, ka ierobežojumi jāraksta tā, ka ir skaidrs, vai tie ir sertifikācijas

tiesības vai sertifikācijas tiesību izņēmumi. Tas tiek pamatots ar to, ka dažos gadījumos kompetentā iestāde var būt izsniegusi licences, kurās valsts kvalifikāciju konvertēšanas rezultātā ierobežojumi nozīmē sertifikācijas tiesības.

Tomēr Francijas DGAC atbalsta domu, ka ierobežojumi, kas noteikti, piemērojot 66.A.45. iedaļu, tiek uzskatīti par uzdevumiem, kas ir izslēgti no sertifikācijas tiesībām.

Līdzīga piezīme tika saņemta arī no Nīderlandes CAA.

Aģentūra piekrīt, ka tiesiskajā regulējumā ir zināma nekoncekvence. Piemēram:

- 66.B.305. iedaļā minēti „eksāmeni, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu konvertēšanu bez ierobežojumiem”, kas nozīmē, ka ierobežojums attiecas uz darbībām, ko nevar sertificēt.
- 66.daļas licences 15. sadaļa (66. daļas V papildinājums) nosaka, ka „ja nav piemērojamu ierobežojumu, IEROBEŽOJUMU lappuse tiks izdota ar norādi „Bez ierobežojumiem””. Tas atkal nozīmē, ka ierobežojums attiecas uz darbībām, ko nevar sertificēt.
- 145. daļā izmantoti ierobežojumi, lai sašaurinātu darbības jomu, kas nozīmē, ka ierobežojums attiecas uz darbībām, ko var sertificēt.

Lai gan Aģentūra nolēma formulēt, ka B3 licencē norādītie ierobežojumi ir darbības, ko nevar sertificēt, mēs piekrītam, ka dažos gadījumos būtu praktiskāk minēt darbības, ko drīkst sertificēt, piemēram, kad tiesības ir ļoti nelielas salīdzinājumā ar darbībām, kas nav atļautas. Tādos gadījumos nav lietderīgi uzskaitīt visas darbības, ko nedrīkst sertificēt.

Nākotnē var būt nepieciešama tālāka noteikumu izstrāde, lai risinātu šīs nekoncekvences.

- (21) Nīderlandes CAA lūdz, lai Aģentūra nodrošina adekvātu standartizāciju visā Eiropas Savienībā, „Tipa novērtējuma klašu sarakstā” nosakot visas novērtējuma klases un grupas novērtējuma klases, kas jāatzīmē 66. daļā minētajās licencēs.

Aģentūra apsvērs šo priekšlikumu, veicot nākamo „Tipa novērtējuma klašu saraksta” (66.daļas AMC I papildinājuma) ikgadējo izskatīšanu.

- (22) Nīderlandes CAA ierosināja likvidēt iespēju iegūt „Individuāla tipa novērtējuma klases” 3. grupas gaisa kuģiem. Viņi pieņēma, ka uz „Individuāla tipa novērtējuma klasēm” attieksies tādi paši ierobežojumi kā 3.grupas gadījumā.

Aģentūra paskaidro, ka šie ierobežojumi attiecas uz B1.2 licenci 3. grupas gaisa kuģu kategorijām, bet ne uz „Individuāla tipa novērtējuma klasēm”. Tas ir tāpēc, ka, lai iegūtu „Individuāla tipa novērtējuma klasi”, vajag pabeigt vai nu tipa apmācības praktisko elementu, vai, ja tipa apmācību neveic, vajag iegūt pieprasīto praktisko pieredzi pēc tipa eksāmena.

Turklāt Aģentūra paskaidro, ka iespēja iegūt „Individuālu tipa novērtējuma klasi” tiek saglabāta, lai piekāptos tiem licences tiem turētājiem, kas strādā tikai ar noteiktu gaisa kuģa tipu, kas nav raksturīgs visai 3. grupai.

- (23) Nīderlandes CAA lūdz, lai pieredzi par 1. un 2 grupas gaisa kuģiem ņemtu vērā, vērtējot pieredzi, kas vajadzīga, lai iegūtu 3. grupas novērtējuma klasi.

Aģentūra piekrīt šim ierosinājuma un attiecīgi grozīs 66.A.45.iedaļas g) punkta 3. apakšpunkta un h) punkta AMC.

Ar 66.011. uzdevumu „Tipa apmācība” saistītās atsauksmes:

- (24) „AIRBUS SAS”, „AIR FRANCE”, Francijas DGAC, „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING”, „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL” un „KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE” iesniedza vairākas piezīmes par tipa novērtējuma klases apmācības teorētisko un praktisko elementu, kas minēti 66.daļas III papildinājuma 2.1. e) un 2.2. b) punktā.

Attiecībā uz apmācības līmeni un uzdevumu raksturu Aģentūra piekrita vairumam priekšlikumu un attiecīgi grozīja uzdevumus.

Attiecībā uz praktiskā elementa tabulu trīs organizācijas minēja, ka uzdevumu apjoms ir pārāk liels un tāpēc nereāls, īpaši demontāžas un uzstādīšanas darbu jomā, kas patērē daudz laika. Aģentūra tam piekrita un vienkāršoja saturu, ieviešot zināmus atvieglojumus: tagad tiek prasīts, lai praktiskās apmācības ietvaros tiktu apgūti vismaz 50% pozīciju, nevis visas ar krustiņu atzīmētās.

Turklāt ir piebilde par to, ka jāapgūst tikai tās pozīcijas, kas attiecas uz konkrēto gaisa kuģa tipu.

- (25) Eiropas Gaisa kuģu tehniskās apkopes apmācības komiteja (EAMTC), „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL” un viena persona lūdza sniegt precizējumus un izteica bažas par tipa novērtējuma klases apmācības teorētiskā elementa ilgumu, īpaši par maksimālo mācību stundu skaitu dienā. Izvērtējot pamatotos iebildumus, Aģentūra nolēma
- ierobežot mācību stundu skaitu dienā līdz 6. Ar „dienu” ir domātas „24 stundas”;
 - noteikt, ka mācību stundas neiekļauj pārtraukumus, sagatavošanās darbus, eksāmenus, utml.
 - noņemt ierobežojumu „parastais darba laiks”, jo atsevišķās situācijās apmācību var organizēt naktī vai nedēļas nogalē.

Tas atbilst pašreizējam 147.A.200. iedaļas AMC.

- (26) Dānijas Aviācijas tehniķu asociācija (NVLT) lūdza apstiprināt, vai, apmācības laikā veicot tādus praktiskus par tehnisku apkopi uzskatāmus uzdevumus kā paneļu atvēršana un aizvēršana, sastāvdaļu noņemšana un uzstādīšana u.c., to rezultātā sertificējošais personāls var izdot izmantošanas sertifikātu, pat ja uzdevumi veikti instruktoru vai prakses vadītāju uzraudzībā.

Aģentūra uzskata, ka apmācāmiem, protams, nav sertificējošā personāla tiesību, un tāpēc tikai tehniskās apkopes organizācijas sertificējošais personāls var izdot izmantošanas sertifikātu. Šī nostāja kļūst vēl skaidrāk saprotama attiecībā uz prakses uzdevumiem, jo tie vienmēr tiek veikti reālā tehniskās apkopes vidē prakses vadītāja uzraudzībā.

No otras puses, EAMTC lūdza, lai praktiskās apmācības elementi, ko sniedz 147. daļas organizācijas, nekad nepārtaptu par faktiskām tehniskās apkopes darbībām. Aģentūra šo piezīmi noraidīja, jo dažos gadījumos praktiskā apmācība pārtop tehniskās apkopes darbības, piemēram, kad 147. daļā minētā organizācija noslēdz apakšlīgumu ar 145. daļā minēto organizāciju par šo darbību veikšanu. Izmantošanas sertifikāts ir jāizdod, jo gaisa

kuģa pastāvīgais lidojumderīgums ir jāatjauno ikreiz, kad kāda sastāvdaļa, piemēram, tiek noņemta vai uzstādīta.

- (27) Dānijas Aviācijas tehniķu asociācija (NVLT) un viena neatkarīga persona iesniedza piezīmes par iecelto vērtētāju definīciju, lomu un kvalifikāciju.

Aģentūra izskatīja šo jautājumu un uzlaboja tekstu. Turklāt Aģentūra izstrādās AMC materiālus, lai labāk izskaidrotu vērtētāju un prakses vadītāju lomu un kvalifikāciju. Tas attieksies uz tipa novērtējuma klases apmācības praktisko sadaļu un praksi.

- (28) „KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE” apgalvoja, ka saskaņā ar pašreizējo priekšlikumu, 145. daļas organizācijām, ka nodarbina personālu ar licencēm, ko izdevušas dažādas kompetentās iestādes, vajadzēs, lai to prakses programmu apstiprina katra no šīm iestādēm, lai iegūtu pirmo tipa atzīmi konkrētam tipam. Viņi iesaka paredzēt jaunu iespēju, jo viņi vēlas, lai prakses programmu apstiprinātu kompetentā iestāde, kas atbild par tehniskās apkopes organizācijas uzraudzību, un lai šo prakses programmu atzītu visas dalībvalstis.

Vispirms Aģentūra atgādina, ka prakse ir vajadzīga tikai konkrētas kategorijas vai apakškategorijas pirmās tipa novērtējuma klases iegūšanai, nevis konkrēta tipa pirmās tipa novērtējuma klases iegūšanai, kā to apgalvo KLM. Tāpēc šī problēma attiecas tikai uz organizācijām, kas algo tādu personālu no dažādām dalībvalstīm, kam ir tikai pamatlīdzes (nav atzīmes par novērtējuma klasēm). Jāšaubās, vai tā ir normāla prakse.

Turklāt KLM priekšlikums ir pretrunā Regulas (EK) Nr. 2042/2003 6. panta prasībām, kas nepiešķir tiesības tehniskās apkopes organizācijai, kura jāapstiprina apmācības veikšanai. Šādas tiesības var būt tikai 147. daļā minētajai organizācijai.

Lai gan kompetentā iestāde var tieši apstiprināt kursus, kad tos neveic 147. daļā minētā organizācija, to dara tikai atsevišķos gadījumos, un uz tiem neattiecas ES dalībvalstu savstarpējā atzīšana. Kompetentas iestādes tieši apstiprināts kurss ir derīgs tikai šīs iestādes licencēšanas vajadzībām.

- (29) „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL” un viena persona iesniedza divus priekšlikumus par tipa apmācības eksāmenu:

- „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL” apšaubīja, vai jautājumu skaitam vajag dalīties ar skaitli 4, un ieteica aizstāt šo prasību ar aizliegumu noapaļot atzīmes.

Aģentūra norāda, ka šis priekšlikums neatrisina pašreizējo problēmu. Ja jautājumu skaits nedalās ar 4, nepieciešams pārsniegt 75% atzīmi, lai saņemtu ieskaiti, un tas ir pretrunā noteikumam. Šajā lietā jau ir bijuši tiesāšanās gadījumi.

Tāpēc Aģentūra saglabā prasību, ka jautājumu skaitam jādalās ar 4 ne tikai 66. daļas III papildinājuma tipa apmācības standartā, bet arī 66. daļas II papildinājuma pamata eksaminācijas standartā.

- Otru priekšlikumu iesniedza persona, kas rosināja 66. daļas III papildinājumā noteikt jautājumu skaitu katrai nodaļai.

Aģentūra šo priekšlikumu noraidīja, jo jautājumu skaits ir atkarīgs no katrai nodaļai veltītā mācību stundu skaita, ko nosaka mācību mērķi un apmācības vajadzību analīze un kas ir specifiska katram gaisa kuģa tipam.

- (30) „AIRBUS SAS”, „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL” un EAMTC izteica piezīmi, ka nav skaidrs, kad apmācības vajadzību analīze ir obligāta un kad tā nav obligāta.

66. daļas III papildinājuma 2.1. d) punktā Aģentūra skaidri norāda, ka apmācības vajadzību analīze ir vajadzīga vienmēr. Vienīgie izņēmumi ir minēti 7.panta 9. punkta f) apakšpunktā. Apmācības vajadzību analīzi nevajag veikt kursiem, kas apstiprināti 15 mēnešu laikā pēc šīs grozītās regulas stāšanās spēkā, ja to ilgums jau pārsniedz minimālo ilgumu, kas minēts 66. daļas III papildinājumā.

- (31) „AIRBUS SAS” izteica piezīmi par 66.A.45. iedaļas k) punkta AMC un 66.B.115. iedaļas AMC, kur Aģentūra nosaka, ka interfeiss starp dzinēja un korpusa sistēmām jāapskata vai nu tipa apmācībā par korpusu, vai spēka iekārtu. „Airbus SAS” uzskata, ka interfeiss ir jāietver spēka iekārtas tipa apmācībā.

Aģentūras uzskata, ka tas ir atkarīgs no gaisa kuģa tipa un kategorijas. Dažos gadījumos, piemēram, vispārējā aviācijā, jautājumus par interfeisu ir loģiski ietvert kursā par korpusu, jo ir liels dažādu gaisa kuģu skaits ar viena tipa dzinēju.

- (32) „AIR FRANCE” izteica piezīmi par 66. daļas III papildinājuma 3.punkta j) apakšpunktu. Viņi uzskata, ka jābūt AMC, kas 3. līmeņa eksaminācijai nosaka procentuālo jautājumu skaitu 1., 2., un 3. līmenī.

Aģentūra neuzskata, ka vajadzīga tik preskriptīva pieeja. Tomēr III papildinājuma 3. punkta j) apakšpunkts tika dzēsts un 3. punkta d) un f) apakšpunkti grozīti, lai precizētu, ka:

- zemākā līmeni var izmantoto ierobežotu jautājumu skaitu;
- kompetentā institūcijas izvērtēs jautājumu skaitu un līmeni, apstiprinot kursu.

- (33) EAMTC izteica piezīmi, ka MPD, SRM, RVSM dokumentus un citus nevajag iekļaut AMC 66.A.45. iedaļas k) punkta 1. un 2. apakšpunktā un ka tos nevajag ņemt vērā, kad tiek izstrādāts tipa apmācības kursa teorijas saturs. Viņi to pamato ar to, ka šie jautājumi neattiecas uz konkrētu gaisa kuģa tipu.

Aģentūra tam nepiekrīt, jo uz konkrētu gaisa kuģa tipu var attiekties ļoti īpaši remontu, kas iekļauti SRM (ieskaitot tehniskās apkopes darbības, kas izriet no RVSM prasībām) ko, iespējams, jāņem vērā, veidojot kursa saturu.

- (34) „EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT” ieteica mainīt 147.A.100. iedaļas f) punktu, lai samazinātu katra prakses vadītāja maksimālo apmācāmo skaitu no 15 līdz 7 praktiskās apmācības kursa laikā.

Aģentūra šo priekšlikumu nevar pieņemt, jo darba grupa šo sadaļu neapsprieda un šis jautājums neietilpa arī ārējā apspriešanās. Tāpēc to var risināt tikai turpmākā noteikumu izstrādes procesā.