



OPINIA nr 05/2009

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

z dnia 15 grudnia 2009 r.

**dotycząca rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE)
nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz
wyróbów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych
instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania**

***„Przywileje objęte licencjami B1 i B2 na obsługę techniczną statku powietrznego
ORAZ
Ratingi typu i grupy
ORAZ
Szkolenie ratingu typu”***

I. Uwagi ogólne

1. Celem niniejszej opinii jest zasugerowanie Komisji zmiany rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003¹. Uzasadnienie tego działania regulacyjnego przedstawiono poniżej.
2. Opinię przyjęto zgodnie z procedurą określoną przez zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencja)² na podstawie przepisów art. 19 rozporządzenia (WE) nr 216/2008³ (rozporządzenie podstawowe).

II. Konsultacje

3. Rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 ustanawia już w załączniku III (część 66) system licencjonowania personelu certyfikującego, jednak informacje zwrotne otrzymane od zainteresowanych stron i organów krajowych wskazały na potrzebę przeglądu tego rozporządzenia w odniesieniu do następujących zagadnień:
 - Przywileje objęte licencjami B1 i B2 na obsługę techniczną statku powietrznego.
 - Ratingi typu i grupy.
 - Szkolenie ratingu typu. klas?

Oto konkretne obawy związane z każdym z tych zagadnień:

Przywileje objęte licencjami B1 i B2 na obsługę techniczną statku powietrznego:

4. Obecnie w rozporządzeniu (WE) nr 2042/2003 załącznik III (część 66) przywileje związane z każdą z kategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego opisane są w następujący sposób:
 - Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii A pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu nieznacznej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych usterek w granicach zadań wyszczególnionych w zezwoleniu. Przywileje certyfikacyjne są ograniczone do prac, które posiadacz licencji wykonywał osobiście w organizacji z części 145.
 - Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1 pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu obsługi technicznej, wraz z obsługą konstrukcji statku powietrznego, urządzeniem napędowym oraz systemami mechanicznymi i elektrycznymi. Przywileje obejmują

¹ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 315 z 28.11.2003, str. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1056/2008 z dnia 27 października 2008 r. (Dz.U. L 283 z 28.10.2008).

² Decyzja Zarządu w sprawie procedury stosowanej przez Agencję w zakresie wydawania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych i materiałów zawierających wytyczne. EASA MB 08-2007 z 11.6.2007 („procedura regulacyjna”).

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, str. 1).

także zastąpienie wymienialnych elementów elektroniki lotniczej wymagające prostych testów dla sprawdzenia nadawania się do eksploatacji. Kategoria B1 automatycznie obejmuje właściwą podkategorię A.

- Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2 pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu obsługi technicznej systemów elektroniki lotniczej i elektrycznych.
 - Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii C pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu bazowej obsługi technicznej statku powietrznego. Przywileje mają zastosowanie do całego statku powietrznego w organizacji z części 145.
5. Z informacji zwrotnych otrzymanych przez Agencję od zainteresowanych stron i organów krajowych wynika, że obowiązujące rozporządzenie nie definiuje jasno, czym jest system elektryczny, a czym system elektroniki lotniczej. Ponadto obowiązujące materiały określające dopuszczalne sposoby określania zgodności i materiały zawierające wytyczne wydają się niewystarczające do wyjaśnienia, jakie zadania związane z elektroniką lotniczą mogą być wykonywane przez posiadacza licencji B1 i czym jest prosty test.
6. W dodatkowych informacjach zwrotnych otrzymanych przez Agencję od zainteresowanych stron i organów krajowych znalazła się sugestia, że przywileje przysługujące posiadaczom licencji B2 są zbyt ograniczone. Ponadto czas trwania podstawowego szkolenia w zakresie kategorii B2 (2400 godzin) jest taki sam jak w przypadku kategorii B1, podczas gdy z treści załącznika I do części 66 zdaje się wynikać, że szkolenie na licencję B2 powinno być krótsze niż na licencję B1.

Ratingi typu i grupy:

7. Obecnie w rozporządzeniu (WE) nr 2042/2003 załącznik III (część 66) do celów wyszczególniania ratingów typu statków powietrznych w licencjach na obsługę techniczną statku powietrznego statki powietrzne klasyfikuje się jako:
- Statki powietrzne, w przypadku których posiadacze licencji muszą mieć w licencji wyszczególniony indywidualny rating typu statku powietrznego. Dotyczy to wszystkich dużych statków powietrznych zdefiniowanych w rozporządzeniu (WE) nr 2042/2003 (tzn. samoloty o masie startowej powyżej 5700 kg i śmigłowce wielosilnikowe) oraz statków powietrznych, w odniesieniu do których Agencja stwierdziła, że ich złożoność wymaga ratingu typu statku powietrznego. W przypadku takich statków powietrznych wymagane jest szkolenie typu.
 - Statki powietrzne, w przypadku których posiadacze licencji mają możliwość uzyskania wyszczególnienia w licencji indywidualnego ratingu typu statku powietrznego bądź uzyskania odpowiedniego ratingu grupy lub ratingu grupy producenta. W tym przypadku szkolenie typu nie jest wymagane. Konieczne jest jednak zdanie egzaminu typu i posiadanie praktycznego doświadczenia (co najmniej 50% zadań wymienionych w załączniku II do materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności do części 66⁴).

⁴ Decyzja nr 2003/19/RM dyrektora wykonawczego Agencji z 28.11.2003 w sprawie materiałów określających dopuszczalne środki zgodności i zawierających wytyczne do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją 2009/016/R z dnia 1 grudnia 2009 r.

8. W informacjach zwrotnych otrzymanych przez Agencję od zainteresowanych stron i organów krajowych wyrażone zostały następujące obawy:
- Nie jest jasne, czym jest „typ statku powietrznego” pod względem obsługi technicznej i, w rezultacie, nie jest jasne, kiedy dwa różne modele/warianty są wystarczająco podobne, aby uznać je za objęte tym samym „ratingiem typu”. Doprowadziło to do nieprawidłowości w wykazie ratingów typu w dodatku I do materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności do części 66.
 - Obecnie nie istnieje polityka wskazująca, kiedy statek powietrzny należy uznać za złożony pod względem obsługi technicznej, przy czym definicja taka może różnić się od definicji „złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym”, zawartej w rozporządzeniu podstawowym.
 - Różne grupy statków powietrznych wyróżniane obecnie nie odzwierciedlają rzeczywistej złożoności statków powietrznych. Niektóre statki powietrzne są „nieproste” pod względem projektu, a wymaga się od nich tylko posiadania ratingu grupy, co jest sprzeczne z definicją.
 - Przywileje posiadaczy licencji B2 są zbyt ograniczone w odniesieniu do ratingów grupy producenta. Zasadne jest stwierdzenie, że ratingi grupy powinny być lepiej dostosowane do warunków pracy posiadaczy licencji B2, mających do czynienia z bardzo podobnymi technologiami różnych producentów.
 - Statki powietrzne kwalifikujące się do ratingów grupy producenta i pełnych ratingów grupowych wymagają obecnie egzaminu typu, obejmującego reprezentatywną liczbę statków powietrznych. W wielu przypadkach jednak trudno jest znaleźć organizatora takich egzaminów (uprawniona instytucja lub właściwy organ).

Szkolenie ratingu typu:

9. Obecnie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2042/2003 załącznik III (część 66), jeżeli nie określono inaczej w pkt 66.A.45 lit. g), posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1, B2 lub C korzysta z przywilejów certyfikacyjnych wyłącznie w odniesieniu do konkretnego typu statku powietrznego, gdy w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego (AML) jest wyszczególniony właściwy rating typu (TR) statku powietrznego.
10. Ponadto, jeżeli nie określono inaczej w pkt 66.A.45 lit. h), ratingi przyznaje się po satysfakcjonującym ukończeniu odpowiedniego szkolenia ratingu typu (TRT) statku powietrznego kategorii B1, B2 lub C, zatwierdzonego przez właściwy organ lub prowadzonego przez odpowiednio uprawnioną organizację szkoleniową, zgodną z częścią 147.
11. Ponadto, zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem i materiałami określającymi, dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, zatwierdzone szkolenia typu w zakresie kategorii B1 i B2 obejmują części teoretyczną i praktyczną, które muszą być zgodne z dodatkiem III do części 66. W celu zaspokojenia wymogu dotyczącego praktycznego szkolenia można opracować program zorganizowanego szkolenia w pracy (OJT). Szkolenie praktyczne musi obejmować okres czterech miesięcy w przypadku wnioskodawców bez udokumentowanego niedawnego doświadczenia praktycznego w zakresie statków powietrznych o porównywalnej konstrukcji i systemach, w tym silnikach, jednak w przypadku wnioskodawcy mającego takie uprzednie doświadczenie okres ten można skrócić do minimum wynoszącego dwa tygodnie.

12. W informacjach zwrotnych otrzymanych przez Agencję od zainteresowanych stron i organów krajowych wyrażone zostały następujące obawy:

- Części opisane w dodatku III do części 66 (wprawdzie dość obszernie) nie wydają się wystarczająco szczegółowe, aby uwzględnić wszystkie możliwości szkolenia dotyczącego typu statku powietrznego. Pozostawiono zbyt dużą swobodę interpretacji i zbyt wiele przypadków nierównego traktowania. Zgłaszano przypadki, w których ten sam kurs szkoleniowy różni się poziomem, długością i treścią pod względem szkolenia teoretycznego i praktycznego / szkolenia w pracy / doświadczenia praktycznego, a części praktyczne ograniczano do dwutygodniowego szkolenia, bez względu na doświadczenie wnioskodawcy. Ponadto w szkoleniach nie uwzględnia się w należyтым stopniu różnic.
- Poza tym z obowiązujących materiałów określających dopuszczalne sposoby zatwierdzania zgodności i materiałów zawierających wytyczne wynika, że właściwy organ ma ostatnie słowo w sprawie adekwatności czasu trwania części praktycznej dla danej osoby przed wyszczególnieniem ratingu (może on wynosić od 2 tygodni do 4 miesięcy). Prowadziło to do sytuacji, w których ukończenie zatwierdzonego kursu szkoleniowego w zakresie typu w organizacji zgodnej z częścią 147, obejmującego część teoretyczną i praktyczną, nie było uważane przez właściwy organ za wystarczające do wyszczególnienia ratingu i organ taki wymagał dodatkowego szkolenia praktycznego.

13. W celu rozwiązania tych problemów Agencja ustanowiła trzy zadania regulacyjne:

- 66.006: Przywileje objęte licencjami B1 i B2 na obsługę techniczną statku powietrznego;
- 66.009: Ratingi typu i grupy;
- 66.011: Szkolenie ratingu typu.

Na potrzeby każdego z tych zadań Agencja utworzyła odpowiednie grupy projektowe, obejmujące przedstawicieli organów krajowych i przemysłu. Celem była ocena sytuacji, przedstawienie wniosku i opracowanie wytycznych odnoszących się do wydania opinii dotyczącej zmiany części 66 i/lub decyzji w sprawie zmiany materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności i materiałów zawierających wytyczne dla tej części w związku z odnośną specyfikacją istotnych warunków. W szczególnym przypadku zadania 66.011 zakres prac ograniczono do statków powietrznych wymagających szkolenia ratingu typu.

14. Na podstawie wkładu wniesionego przez grupy projektowe, dnia 28 czerwca 2007 r. Agencja opublikowała powiadomienie o proponowanej zmianie (NPA) 2007-07 w swojej witrynie internetowej: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

15. Przed terminem zamknięcia, przypadającym dnia 28 października 2007 r. (przesuniętym o miesiąc w stosunku do pierwotnie ustalonego trzymiesięcznego terminu konsultacji), Agencja otrzymała 409 uwag od krajowych urzędów lotnictwa cywilnego, organizacji zawodowych oraz organizacji/osób prywatnych.

16. W celu dokonania przeglądu tych uwag Agencja powołała grupy przeglądowe na potrzeby każdego z trzech zadań, złożone z członków odpowiednich grup roboczych oraz z dodatkowej osoby z działu normalizacji i zatwierdzeń (Agencja), a także z przedstawiciela branży, który przedstawił zdanie odrębne w odniesieniu do powiadomienia o proponowanej zmianie 2007-07. W wyniku przeglądu dnia 6 października 2009 r. Agencja opublikowała

dokument reakcji na uwagi (CRD) 2007-07 zawierający odpowiedzi na każdą z uwag oraz proponowany tekst przepisów i materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności / materiałów zawierających wytyczne.

17. W tym miejscu należy zaznaczyć, że grupy przeglądowe uwzględniły również uwagi otrzymane podczas konsultacji dotyczących powiadomienia o proponowanej zmianie 2008-03.
18. Po opublikowaniu dokumentu reakcji na uwagi 2007-07, dnia 29 października 2009 r. Agencja zorganizowała w Kolonii warsztaty w celu wyjaśnienia jego treści i ułatwienia zainteresowanym stronom zrozumienia wniosku przed nadesłaniem uwag.
19. W wyniku konsultacji zewnętrznych dotyczących dokumentu reakcji na uwagi 2007-07, które zakończyły się dnia 5 grudnia 2009 r., Agencja otrzymała odpowiedzi od:
 - 4 właściwych organów: urzędu lotnictwa cywilnego Holandii, urzędu lotnictwa cywilnego Szwecji, urzędu lotnictwa cywilnego Wielkiej Brytanii oraz francuskiej dyrekcji generalnej lotnictwa cywilnego.
 - 12 organizacji i stowarzyszeń: Airbus SAS, British Airways Engineering, Flight Safety International, Helicopters Italia, KLM Engineering & Maintenance, Monarch, Thomas Cook Aircraft Engineering, Air France, stowarzyszenia holenderskich techników lotnictwa (NVLT), Tyrolean Airways, Europejskiego Komitetu ds. Szkoleń w zakresie Obsługi Technicznej Statków Powietrznych (EAMTC) oraz działu szkoleń technicznych EAT-DHL.
 - 4 osób fizycznych.

Odpowiedzi te omówiono szczegółowo w załączniku.

III. Treść opinii Agencji

20. Niniejsza opinia uwzględnia w miarę możliwości sugestie przedstawione przez wiele zainteresowanych stron i organów krajowych, które wzięły udział w konsultacjach i ustosunkowały się do dokumentu reakcji na uwagi.
 21. Ze względu na hierarchię przepisów EASA niniejsza opinia odnosi się jedynie do sugerowanych przez Agencję zmian w rozporządzeniu (WE) nr 2042/2003. Powiązane materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności (AMC) oraz materiały zawierające wytyczne (GM), które przedstawiono szczegółowo w dokumencie reakcji na uwagi, mogą być wydane i zostaną wydane przez Agencję tylko w przypadku przyjęcia przez Komisję wspomnianego powyżej rozporządzenia. Powinno być jednak jasne, że środki przedstawione w niniejszej opinii należy odczytywać w związku ze wspomnianymi materiałami określającymi dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności i materiałami zawierającymi wytyczne jako częścią uzgodnionego pakietu.
- a) *Zmiany związane z zadaniem 66.006: Przywileje objęte licencjami B1 i B2 na obsługę techniczną statku powietrznego***
22. W odniesieniu do przywilejów personelu certyfikującego kategorii B1 Agencja proponuje umożliwienie dopuszczania do eksploatacji po przeprowadzeniu „prac nad systemami elektroniki lotniczej” (zamiast obecnego „zastąpienia wymieniających elementów elektroniki

lotniczej”), o ile stosowany test jest prosty i nie ma potrzeby wykrywania i usuwania usterek.

Tę zmianę dodatkowo wyjaśnią materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności i materiały zawierające wytyczne, precyzujące:

- czym jest „system elektryczny”, a czym „system elektroniki lotniczej”;
- czym jest „prosty test”;
- czym jest „wykrywanie i usuwanie usterek”;
- że typowe czynności uwzględnione w module 7.7 uważa się za „zadania związane z systemami elektrycznymi”, co oznacza, że po ich wykonaniu do eksploatacji dopuszczać może personel certyfikujący kategorii B1 i B2.

23. W odniesieniu do personelu certyfikującego kategorii B2 Agencja proponuje uwzględnienie w jego przywilejach dopuszczania do eksploatacji po wykonaniu zadań związanych z systemami elektrycznymi i elektroniki lotniczej w obrębie zespołu silnikowego i systemów mechanicznych (pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3 pppkt i) części 66). W rezultacie dodatki I, II i III poddano przeglądowi pod względem odnośnych systemów w celu podniesienia poziomu wiedzy/szkolenia w zakresie kategorii B2 w sposób zrównujący go z poziomem dla kategorii B1 oraz dodano nowe pytania do odnośnych egzaminów.

24. Aby nie zmuszać wszystkich obecnych posiadaczy licencji B2 do ponownego szkolenia/egzaminu, Agencja proponuje w art. 7 ust. 9 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, aby uzyskiwali oni ten przywilej automatycznie. Chociaż jest to częściowo uzasadnione faktem, że od uprawnionej organizacji obsługowej zawsze wymaga się oceny kompetencji personelu certyfikującego przed wydaniem odpowiedniego upoważnienia, Agencja wprowadziła dodatkowy środek kompensujący w pkt 66.A.20 lit. b) ppkt 3 części 66, stanowiący, że personel certyfikujący nie może korzystać z przywilejów, jeśli nie jest kompetentny w zakresie danego statku powietrznego.

Uzupełni go pkt 66.A.20 lit. b) ppkt 3 materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, precyzujący, że posiadacz licencji powinien poczynić niezbędne kroki gwarantujące mu nabycie odpowiednich wiedzy i doświadczenia, wymaganych do dopuszczania do eksploatacji danego statku powietrznego. Ma to zasadnicze znaczenie, ponieważ niektóre systemy i technologie występujące w danym statku powietrznym mogą nie być uwzględnione w pkt 66.A.25, określającym wymagania w zakresie podstawowej wiedzy, ani w pkt 66.A.45, określającym wymagania w zakresie ratingu typu.

Ma to zwykle miejsce w przypadku:

- ratingów typu wyszczególnionych w licencji z użyciem określeń zdefiniowanych w dodatku I do materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności („Wykaz ratingów typu”) po szkoleniu/egzaminie typu, nieobejmującym wszystkich wariantów uwzględnionych w takim określeniu ratingu;
- prac przeprowadzonych na modelu, który przeszedł ewolucję technologiczną w stosunku do pierwotnego modelu, wykorzystanego podczas szkolenia/egzaminu typu;
- ewolucji wymagań w zakresie podstawowej wiedzy niewymagających od obecnych posiadaczy licencji ponownego poddania się egzaminowi;
- szczególnych technologii i opcji wybranych przez każdego klienta, które mogą być nieobjęte szkoleniem/egzaminem typu;

- wyszczególnienia ratingów grupy/podgrupy na podstawie doświadczenia w zakresie reprezentatywnej liczby zadań lub na podstawie szkolenia/egzaminu typu, obejmującego reprezentatywną liczbę samolotów.
25. Ponadto w odniesieniu do personelu certyfikującego kategorii B2 Agencja proponuje dopuszczenie możliwości, aby organizacja zgodna z częścią 145 upoważniała posiadaczy licencji B2 w zakresie certyfikowania zadań kategorii A (pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3 pppkt ii) części 66). Chociaż podstawowa wiedza wymagana na licencję kategorii B2 nie obejmuje całości podstawowej wiedzy wymaganej na licencję kategorii A i z pewnością Agencja jasno zaznaczyła, że licencja B2 nie obejmuje automatycznie żadnej podkategorii A, Agencja uważa za zasadne takie rozszerzenie przywilejów z zastrzeżeniem następujących środków kompensujących:
- Przywilej kategorii A obejmuje tylko typy statków powietrznych wyszczególnione już w licencji B2.
 - W organizacji zgodnej z częścią 145, wydającej upoważnienie, należy przeprowadzić odpowiednie szkolenie w zakresie zadań dla każdego typu statku powietrznego.
 - Organizacja zgodna z częścią 145, wydająca upoważnienie, wymaga sześciu miesięcy udokumentowanego doświadczenia praktycznego. Doświadczenie musi obejmować zakres upoważnienia, które zostanie wydane.
 - Zarówno efekty szkolenia w zakresie zadań, jak i doświadczenie praktyczne należy sprawdzić w drodze odpowiednich egzaminu/oceny.
26. W dodatku I do części 66 wprowadzono następujące zmiany:
- Uwzględniono nowe technologie, takie jak „Zintegrowane modułowe systemy elektroniki lotniczej (ATA 42)”, „Systemy kabinowe (ATA 44)” oraz „Systemy informatyczne (ATA 46)”.
 - Rozbudowano moduły 13 i 14, z uwzględnieniem rozszerzenia przywilejów wynikających z licencji B2 w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3 pppkt i) części 66.
- Taka rozbudowa załącznika I nie pociąga za sobą zmiany liczby godzin kursów szkolenia podstawowego wymaganych zgodnie z częścią 147 z następujących względów:
- Zmiana wprowadzona w programie szkolenia na licencję B1 (nowa technologia) jest nieistotna w odniesieniu do całego czasu trwania kursu.
 - Zmiana wprowadzona w celu uwzględnienia szerszych przywilejów wynikających z licencji B2, chociaż znacznie istotniejsza, jest kompensowana ograniczeniem liczby godzin, które Agencja planuje wprowadzić, gdy dojdzie do potwierdzenia, że prowadzone obecnie szkolenia na licencję B2 powinny być krótsze niż na licencję B1. To ograniczenie jest wynikiem szczegółowej analizy treści programu szkolenia (moduły, podmoduły i pozycje) oraz poziomu szkolenia w zakresie każdej konkretnej pozycji. W rezultacie ostateczny czas trwania kursu podstawowego na licencję B2 wynosi nadal 2400 godzin.
27. W dodatku II do części 66 wprowadzono następujące zmiany:
- Dostosowano liczbę pytań do zmian wprowadzonych w dodatku I.
 - Dopilnowano, aby liczba pytań dla każdego modułu była podzielna przez 4, dzięki czemu można uzyskać wynik 75%. Rozwiązuje to istniejący obecnie problem, przejawiający się tym, że w niektórych przypadkach na zaliczenie konieczne jest uzyskanie wyniku większego niż 75%.

28. W dodatku III do części 66 wprowadzono zmiany dostosowujące go do zmian wprowadzonych w dodatku I.
29. Pkt 145.A.30 lit. g) części 145 zmieniono przez dodanie wyrazów „stosownie do przypadku” w celu umożliwienia właściwemu organowi zatwierdzania organizacji mających tylko personel certyfikujący kategorii B1 lub tylko B2, jeśli zakres prac uzasadnia to w oczywisty sposób.

W pkt 145.A.30 materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności dodana zostanie lit. g), wyjaśniająca, że jest to możliwe tylko wówczas, gdy z zakresu prac, zdefiniowanego w opisie organizacji obsługowej, wynika, że nie jest potrzebna obecność personelu zarówno kategorii B1, jak i B2. Szczególną uwagę należy zwrócić na jasne ograniczenie zakresu zaprogramowanej i niezaprogramowanej obsługi liniowej (naprawa usterek) tylko do tych zadań, które mogą być certyfikowane przez personel certyfikujący dostępnej kategorii.

30. Ponadto Agencja wprowadziła odpowiednie przepisy w art. 7 ust. 9 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 w celu zapewnienia adekwatnej fazy przejściowej organizacjom zgodnym z częścią 147, organizującym podstawowe kursy szkoleniowe i egzaminy oraz właściwym organom organizującym podstawowe egzaminy.

b) Zmiany związane z zadaniem 66.009: Ratingi typu i grupy

31. Zasady ustalania, czy model/wariant statku wymaga osobnego „ratingu typu” czy też może być wprowadzony w ramach istniejącego „ratingu typu”, są obecnie przedmiotem przeglądu w ramach zadania 21.039 odnoszącego się do „danych dotyczących przydatności eksploatacyjnej”. Zadanie to przewiduje, oprócz innych zmian, zobowiązanie posiadaczy certyfikatów typu i uzupełniających certyfikatów typu do zdefiniowania minimalnego programu szkolenia ratingu typu dla personelu certyfikującego ds. obsługi technicznej.
32. W odniesieniu do kryteriów ustalania, kiedy statek powietrzny uważa się za „złożony” pod względem obsługi technicznej i w rezultacie wymagający indywidualnego ratingu typu na podstawie szkolenia w zakresie indywidualnego typu, Agencja zebrała je w grupie 1, zgodnie z nowym pkt 66.A.42 definiowanej jako:

Grupa 1: „Wszystkie złożone statki powietrzne z napędem silnikowym oraz niezłożone statki powietrzne z napędem silnikowym wymagające indywidualnego ratingu typu. Niezłożone statki powietrzne z napędem silnikowym wymagają ratingu typu statku powietrznego, jeśli tak ustali Agencja”.

W tej definicji termin „złożone statki powietrzne z napędem silnikowym” odpowiada definicji w rozporządzeniu podstawowym.

Agencja będzie klasyfikować niezłożone statki powietrzne z napędem silnikowym do grupy 1, jeśli:

- procedury obsługi technicznej wymagają specjalistycznego szkolenia (tzn. gdy jednego z elementów nie uwzględniono w wystarczającym stopniu w podstawowym programie szkolenia, określonym w dodatku I do części 66),
- maksymalna certyfikowana wysokość eksploatacyjna przekracza FL 290,
- są śmigłowcami wielosilnikowymi lub

- wyposażone są w elektroniczne układy sztucznej stateczności.

Są to proste kryteria, dzięki którym łatwo będzie ustalić, czy dany statek powietrzny należy do grupy 1 czy nie.

33. W odniesieniu do grup statków powietrznych, 13 grup ratingów typu obsługi technicznej wymienionych obecnie w dodatku I do materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności do części 66, zwanym tutaj „Wykazem ratingów typu”, zastępuje się 3 grupami (nowy pkt 66.A.42 części 66):
- Grupa 1: wszystkie złożone statki powietrzne z napędem silnikowym oraz niezłożone statki powietrzne z napędem silnikowym wymagające ratingu typu statku powietrznego, zdefiniowane przez Agencję.
 - Grupa 2: statki powietrzne inne niż należące do grupy 1, które należą do następujących podgrup:
 - podgrupa 2a: samoloty z pojedynczym silnikiem turbośmigłowym;
 - podgrupa 2b: śmigłowce z pojedynczym silnikiem turbinowym;
 - podgrupa 2c: śmigłowce z pojedynczym silnikiem tłokowym.
 - Grupa 3: samoloty z silnikiem tłokowym inne niż należące do grupy 1.
34. Z uwzględnieniem grupy i podgrupy zdefiniowane w pkt 66.A.42 części 66 Agencja wprowadziła w pkt 66.A.45 części 66 różne możliwości wyszczególniania ratingów w licencji, wraz z odpowiednimi wymaganiami w zakresie szkolenia/egzaminu/doświadczenia. W materiałach zawierających wytyczne (GM 66.A.45) wprowadzona zostanie tabela podobna do poniższej, podsumowująca wszystkie opcje i wymagania:

Wymagania w zakresie ratingu statków powietrznych			
	Licencja B1	Licencja B2	Licencja C
Grupa 1 Złożone statki powietrzne z napędem silnikowym + inne statki powietrzne zdefiniowane przez Agencję	Indywidualny RATING TYPU <i>Szkolenie typu:</i> – część teoretyczna + egzamin – część praktyczna + ocena <i>Szkolenie w pracy (na pierwszy statek powietrzny w podkategorii licencji)</i>	Indywidualny RATING TYPU <i>Szkolenie typu:</i> – część teoretyczna + egzamin – część praktyczna + ocena <i>Szkolenie w pracy (na pierwszy statek powietrzny w podkategorii licencji)</i>	Indywidualny RATING TYPU <i>Szkolenie typu:</i> – część teoretyczna + egzamin

<p>Grupa 2: (z wyjątkiem statków powietrznych należących do grupy 1)</p> <p>Podgrupy:</p> <p>2a: samoloty z pojedynczym silnikiem turbośmigłowym</p> <p>2b: śmigłowce z pojedynczym silnikiem turbinowym</p> <p>2c: śmigłowce z pojedynczym silnikiem tłokowym</p>	<p>(Posiadacze licencji B1.1, B1.3, B1.4)</p> <p>Indywidualny RATING TYPU (szkolenie typu + szkolenie w pracy) lub (egzamin typu + praktyczne doświadczenie)</p> <p>lub</p> <p>RATING PODGRUPY producenta (szkolenie typu + szkolenie w pracy) lub (egzamin typu + praktyczne doświadczenie) na co najmniej 2 reprezentatywnych statkach powietrznych podgrupy tego producenta</p> <p>lub</p> <p>Pełny RATING PODGRUPY (szkolenie typu + szkolenie w pracy) lub (egzamin typu + praktyczne doświadczenie) na co najmniej 3 reprezentatywnych statkach powietrznych tej podgrupy różnych producentów</p>	<p>Indywidualny RATING TYPU (szkolenie typu + szkolenie w pracy) lub (egzamin typu + praktyczne doświadczenie)</p> <p>lub</p> <p>RATING PODGRUPY producenta (na podstawie wykazania odpowiedniego doświadczenia)</p> <p>lub</p> <p>Pełny RATING PODGRUPY (na podstawie wykazania odpowiedniego doświadczenia)</p>	<p>Indywidualny RATING TYPU (szkolenie typu) lub (egzamin typu)</p> <p>lub</p> <p>RATING PODGRUPY producenta (szkolenie typu lub egzamin typu) na co najmniej 2 reprezentatywnych statkach powietrznych podgrupy tego producenta</p> <p>lub</p> <p>Pełny RATING PODGRUPY (szkolenie typu lub egzamin typu) na co najmniej 3 reprezentatywnych statkach powietrznych tej podgrupy różnych producentów</p>
<p>Grupa 3</p> <p>Samoloty z silnikiem tłokowym (inne niż należące do grupy 1)</p>	<p>(Posiadacze licencji B1.2)</p> <p>Indywidualny RATING TYPU (szkolenie typu + szkolenie w pracy) lub (egzamin typu + praktyczne doświadczenie)</p> <p>lub</p> <p>Pełny RATING GRUPY 3 (na podstawie wykazania odpowiedniego doświadczenia)</p> <p>Ograniczenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Samoloty z kabinami ciśnieniowymi ▪ Konstrukcje (metalowe / kompozytowe / drewniane / z rur metalowych pokrytych tkaniną) <p>(Ograniczenia usuwa się na podstawie wykazania odpowiedniego doświadczenia)</p>	<p>Indywidualny RATING TYPU (szkolenie typu + szkolenie w pracy) lub (egzamin typu + praktyczne doświadczenie)</p> <p>lub</p> <p>Pełny RATING GRUPY 3 (na podstawie wykazania odpowiedniego doświadczenia)</p>	<p>Indywidualny RATING TYPU (szkolenie typu) lub (egzamin typu)</p> <p>lub</p> <p>Pełny RATING GRUPY 3 (na podstawie wykazania odpowiedniego doświadczenia)</p>

35. Należy podkreślić, że w przypadku niektórych grup statków powietrznych i licencji możliwe jest uzyskanie ratingów grupy/podgrupy dzięki wykazaniu odpowiedniego doświadczenia, bez konieczności poddawania się szkoleniu typu lub egzaminom typu. Ma to miejsce w następujących przypadkach:

- Statki powietrzne grupy 3 — wszystkie licencje (B1.2, B2 i C).
- Statki powietrzne grupy 2 — licencja B2.

Ponieważ technologie z dziedziny elektroniki lotniczej są zwykle bardzo podobne w różnych typach statków powietrznych, w licencji B2 możliwe jest również wyszczególnienie ratingów podgrupy dotyczących statków powietrznych z grupy 2 na podstawie doświadczenia bez potrzeby przeprowadzania szkolenia typu / egzaminu typu na szeregu reprezentatywnych statków powietrznych.

W przypadku licencji B1 i C dostępne technologie w dziedzinie konstrukcji i systemów mechanicznych są znacznie bardziej zróżnicowane. W rezultacie ratingi podgrupy dotyczące statków powietrznych grupy 2, wyszczególnione na podstawie doświadczenia, nie są możliwe w licencjach B1 i C. Ponadto, nawet gdy możliwe jest wyszczególnienie pełnego ratingu grupy 3 w licencji B1.2 na podstawie doświadczenia, taki rating podlega poniższym ograniczeniom, jeśli dana osoba nie jest w stanie wykazać odpowiedniego doświadczenia:

- statki powietrzne z kabinami ciśnieniowymi;
- statki powietrzne o konstrukcji drewnianej;
- statki powietrzne o metalowej konstrukcji rurowej pokrytej tkaniną;
- statki powietrzne o konstrukcji metalowej;
- statki powietrzne o konstrukcji kompozytowej.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że w powiadomieniu o proponowanej zmianie 2007-07 liczba ograniczeń była większa i obejmowała ograniczenia dotyczące:

W przypadku licencji B1.2 i C:

- wciąganego podwozia;
- śmigła o zmiennym skoku;
- silnika z turbodoładowaniem;
- systemu FADEC.

W przypadku licencji B2:

- pilotów automatycznych do śmigłowców;
- pilotów automatycznych do samolotów;
- systemu EFIS;
- systemu FADEC.

Jednak te dodatkowe ograniczenia usunięto z ostatecznego wniosku w porozumieniu z grupą przeglądową ds. powiadomienia o proponowanej zmianie 2008-03, w którym podobne ograniczenia wprowadzono dla licencji B3 i L.

Powody usunięcia ograniczeń dotyczących tych systemów są następujące:

- Możliwe jest zakwestionowanie wyboru tych systemów, a nie innych.
- System wyszczególniania i usuwania ograniczeń może stanowić istotne obciążenie dla właściwych organów i posiadaczy licencji.
- Niemniej posiadacz licencji nadal musi spełniać wszystkie wymagania w zakresie podstawowej wiedzy i doświadczenia.

Ponadto jako środek kompensujący w pkt 66.A.20 lit. b) części 66 wprowadzono przepis, dzięki któremu jest zupełnie jasne, że personel certyfikujący nie może korzystać z przywilejów, jeśli nie jest kompetentny w zakresie danego statku powietrznego. Wzmacnia to obecną odpowiedzialność organizacji obsługowej lub niezależnego personelu

certyfikującego za posiadanie takich kompetencji przed dopuszczeniem statku powietrznego do eksploatacji.

36. Ograniczenia wyszczególnione w licencji:
- Oznaczają „wyłączenia” z niektórych przywilejów certyfikacyjnych.
 - Dotyczą całego statku powietrznego. Nie można dopuścić do eksploatacji żadnych części statku powietrznego ani aspektów jego użycia, z wyjątkiem zadań obsługi technicznej wykonywanych przez pilota-właściciela.
 - Mogą zostać usunięte w drodze:
 1. wykazania stosownego doświadczenia (dodatkowe wyjaśnienia znajdują się w materiałach określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności) lub
 2. wykazania odpowiedniego doświadczenia lub przeprowadzenia przez właściwy organ oceny umiejętności praktycznych z zadowalającym wynikiem.
37. Pkt 66.B.125 części 66 został zmieniony, zapewniając właściwym organom instrukcje dotyczące konwersji licencji zgodnych z częścią 66 na nowe ratingi opisane w pkt 66.A.45 części 66. Niemniej ta konwersja nie jest obowiązkowa, dopóki licencja zgodna z częścią 66 nie wygaśnie bądź nie będzie wymagać zmiany (patrz art. 7 ust. 9 lit. h) rozporządzenia (WE) nr 2042/2003). Ponadto indywidualne ratingi typu statku powietrznego wyszczególnione w licencji zgodnej z częścią 66 nie będą podlegać konwersji i pozostaną w licencji.

c) *Zmiany związane z zadaniem 66.011: Szkolenie typu*

38. Szkolenie ratingu typu (TRT) i szkolenie w pracy (OJT)

Szkolenie ratingu typu zawsze obejmuje:

- część teoretyczną i egzamin;
- część praktyczną i ocenę.

Szkolenia w pracy nie uważa się za część szkolenia ratingu typu. Szkolenie w pracy będzie stanowić uzupełnienie szkolenia ratingu typu i będzie obowiązkowe tylko w przypadku uzyskania pierwszego ratingu typu (TR) w danej kategorii/podkategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego (AML), dzięki czemu mechanik może zdobyć doświadczenie wykraczające poza część praktyczną szkolenia ratingu typu.

Szkolenie w pracy to program, który będzie realizowany w rzeczywistym środowisku obsługi technicznej i pod nadzorem wyznaczonego kontrolującego. Ponadto takie szkolenie kończy się oceną. Wszystkie te części powinny być akceptowalne dla właściwego organu odpowiedzialnego za wyszczególnienie ratingu typu.

Z tych wszystkich powodów szkolenie ratingu typu opisane jest obecnie w pkt 66.A.45 lit. k) części 66, oddzielnie od szkolenia w pracy, opisanego w pkt 66.A.45 lit. l) części 66.

39. Typ statku powietrznego właściwy dla szkolenia w pracy

Szkolenie w pracy można przeprowadzać tylko na statkach powietrznych typu, który zostanie wyszczególniony, a nie na innych statkach powietrznych należących do tej samej lub innej podkategorii. Wynika to z faktu, że jest to pierwszy typ statku powietrznego

w podkategorii i posiadacz licencji potrzebuje doświadczenia w zakresie takiego statku powietrznego, aby móc certyfikować.

40. Szkolenie ratingu typu i przywileje certyfikacyjne

Wyszczególnienie ratingu typu w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego nie jest wystarczające do korzystania z przywilejów certyfikacyjnych. Konieczne jest spełnienie wymogów opisanych w pkt 66.A.20 lit. b) części 66 i w pkt 145.A.35 części 145. Aby wyjaśnić tę kwestię, dodano nowy pkt 66.A.20 lit. b) ppkt 3 w części 66 oraz wydane zostaną odpowiednie materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, zarówno dla pkt 66.A.20 lit. b) ppkt 3, jak i dla pkt 145.A.35 lit. a).

41. Część teoretyczna szkolenia ratingu typu (TRT): minimalny czas trwania

W celu uniknięcia zbyt krótkich szkoleń ratingu typu (TRT), jakie zgłaszały zespoły normalizacyjne EASA, wprowadzono koncepcję minimalnego czasu trwania części teoretycznej takiego szkolenia, stanowiącą optymalny kompromis. Nie było jednak możliwe zaproponowane czasu trwania w pełni obejmującego szerokie zróżnicowanie technologii, złożoności technicznej i masy. Dlatego też konieczne było ograniczenie zmian do kategorii rodzajowych i szerokich.

Oprócz kategorii wiroplątów, w odniesieniu do samolotów proponuje się trzy kategorie rodzajowe, ustanowione na podstawie maksymalnej masy startowej:

- poniżej 5700 kg;
- od 5700 kg do 30 000 kg;
- powyżej 30 000 kg.

Ponadto szczególną uwagę zwrócono na typy statków powietrznych o masie poniżej 2 t (lekkie statki powietrzne): w przypadku samolotów z silnikiem tłokowym i kabiną nieciśnieniową oraz o maksymalnej masie startowej poniżej 2000 kg minimalny czas trwania można ograniczyć o 50%.

W przypadku śmigłowców należących do grupy 2, zdefiniowanych obecnie w pkt 66.A.42, minimalny czas trwania można ograniczyć o 30%.

Wszystkie minimalne czasy trwania części teoretycznej szkolenia ratingu typu określa się odpowiednio do rodzajowych kategorii statków powietrznych i minimalnego standardowego zestawu wyposażenia, a także z uwzględnieniem, między innymi, następujących aspektów:

- czasu trwania szkoleń ratingu typu zgodnych z częścią 147 prowadzonych obecnie w Europie przez Europejski Komitet ds. Szkoleń w zakresie Obsługi Technicznej Statków Powietrznych (EAMTC);
- czasu trwania szkoleń ratingu typu zgodnych z częścią 147, prowadzonych przez organizacje zagraniczne pod nadzorem Agencji.

42. Przepisy dotyczące elastyczności minimalnego czasu trwania — uzasadnienie czasu trwania szkoleń ratingu typu

Określenie treści i czasu trwania szkolenia ratingu typu będzie musiało być oparte na szczegółowej analizie potrzeb szkoleniowych (TNA).

Metodologia umożliwiająca identyfikację potrzeb szkoleniowych zostanie przedstawiona w materiałach zawierających wytyczne (GM) do dodatku III do części 66.

Ponieważ nie jest możliwe uwzględnienie całej różnorodności statków powietrznych, technologii itd. oraz ponieważ zgodność z dodatkiem III do części 66 określającym czas trwania, jest obowiązkowa, wszelkie odchylenia wymagałyby zastosowania art. 14 rozporządzenia podstawowego.

Aby uniknąć takiego impasu, Agencja proponuje przepisy dotyczące elastyczności, które są:

- dopuszczalne tylko w wyjątkowych okolicznościach;
- uzasadnione, zaakceptowane i zarchiwizowane przez właściwy organ;
- oparte na analizie potrzeb szkoleniowych.

Kurs może być krótszy od proponowanego minimum, jeśli wynika to ze szczegółowego uzasadnienia, lub dłuższy, jeśli jest to konieczne w celu uwzględnienia wszystkich wymaganych tematów i wszystkich potrzeb szkoleniowych oraz celów szkolenia.

W dokumencie tym proponuje się także definicję godziny szkolenia.

43. Maksymalna liczba godzin szkolenia na dzień

Ze względu na efektywność „szkolenia” oraz kwestię „czynnika ludzkiego” liczba godzin szkolenia teoretycznego na dzień nie może przekraczać 6 godzin; w wyjątkowych przypadkach właściwy organ może dopuścić, jeśli przedstawione zostanie odpowiednie uzasadnienie, odstępstwo od tej normy. Maksymalna liczba godzin dotyczy także:

- sytuacji, w których jednocześnie prowadzone jest szkolenie teoretyczne i praktyczne;
- sytuacji, w których jednocześnie prowadzone jest szkolenie i standardowe codzienne czynności obsługowe (takie jak zadania obsługi technicznej lub szkolenie w pracy).

44. Obecność (dopuszczalne nieobecności)

Minimalny czas udziału w szkoleniu to co najmniej 90 godzin szkolenia w przypadku kursu teoretycznego. W razie niespełnienia tego kryterium nie wydaje się świadectwa uznania. Organizacja szkoleniowa może zapewnić dodatkowe szkolenie w celu spełnienia wymogu minimalnego czasu udziału w szkoleniu.

45. Poprawa treści i poziomu obecnej części teoretycznej szkolenia ratingu typu

Obecną tabelę (Rodzaj standardu szkolenia / Elementy teoretyczne) w części 66 dodatku III poddano przeglądowi i zaktualizowano z uwzględnieniem nowych systemów, nowych technologii itd. oraz dostosowano do specyfikacji ATA 104 (specyfikacja 104 Stowarzyszenia Transportu Lotniczego) w maksymalnym praktycznym stopniu. Ponadto do celów egzaminu każdą tabelę o osobnym numerze uważa się za odrębny rozdział.

Prowadzone prace skoordynowano z pracami w ramach zadania regulacyjnego 66.006, obejmującego przegląd przywilejów posiadaczy licencji B1 i B2.

Uruchamiania silnika na ziemi nie uważa się za część szkolenia ratingu typu.

46. Część praktyczna szkolenia ratingu typu (treść)

Szkolenie praktyczne ma obecnie stałą treść, opartą na szczegółowej liście zadań praktycznych, zawartej w dodatku III do części 66.

Elementy praktyczne, które należy zaliczyć, muszą być reprezentatywne dla statków powietrznych i systemów, zarówno pod względem złożoności technicznej, jak i wymaganej wiedzy technicznej. Szkolenie może obejmować względnie proste zadania, ale w jego zakres musi również wchodzić wykonywanie innych, bardziej złożonych zadań obsługi technicznej.

Proponowana tabela obejmuje następujące kategorie zadań:

- LOK: lokalizacja;
- TFO: test funkcjonalny/operacyjny;
- SON: serwis i obsługa naziemna;
- D/M: demontaż/montaż;
- WMW: wykaz minimalnego wyposażenia;
- WUU: wykrywanie i usuwanie usterek.

W materiałach określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności omówione zostaną następujące aspekty:

- dokonanie oceny oraz rola oceniającego szkolenie praktyczne w części praktycznej szkolenia ratingu typu;
- zgodność z wymogiem, aby część praktyczna opierała się na szczegółowym programie szkolenia lub praktycznych formularzach pracy / rejestrze pracy (dokumentacja, którą należy przedstawić, aby uzyskać wyszczególnienie typu w licencji);
- przechowywanie dokumentacji przeprowadzenia szkolenia praktycznego.

47. Część praktyczna szkolenia ratingu typu (czas trwania)

Chociaż praktyczna część szkolenia ratingu typu jest zorientowana na „treść” (tabela w dodatku III do części 66) bez względu na czas potrzebny do wykonania takich zadań, w przypadku samolotów o maksymalnej masie startowej powyżej 30 000 kg czas trwania powinien wynosić co najmniej 2 tygodnie (10 dni roboczych), o ile inny czas trwania nie zostanie odpowiednio uzasadniony wobec właściwego organu. Kwestia ta zostanie poruszona w materiałach określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności.

48. Szkolenie w pracy

Jak wyjaśniono powyżej, w przypadku pierwszego ratingu typu w danej (pod)kategorii licencji od słuchacza wymagać się będzie przejścia szkolenia w pracy w rzeczywistym środowisku obsługi technicznej. Zadania w ramach szkolenia w pracy, które należy zaliczyć, muszą być reprezentatywne dla statków powietrznych i systemów zarówno pod względem złożoności technicznej, jak i wymaganej wiedzy technicznej niezbędnej do wykonania takich zadań.

Agencja wyda odpowiednie materiały określające dopuszczalne sposoby określania zgodności, precyzujące znaczenie wyrazu „reprezentatywne”. Cel ten zostanie osiągnięty w ramach załącznika II do materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności do części 66, który będzie mieć zastosowanie również do statków powietrznych wymagających szkolenia ratingu typu.

Przebieg szkolenia w pracy rejestrowany będzie w formularzach pracy / rejestrach pracy, prowadzonych przez słuchaczy.

Ponadto wyznaczony oceniający potwierdzi w raporcie zgodności, że przebieg szkolenia w pracy, które przeszedł słuchacz, był zgodny z wymaganiami. Oceniający dokona oceny na podstawie dokumentacji kontrasygnowanej każdego dnia szkolenia przez niego samego lub przez wyznaczonych kontrolujących, bezpośrednio nadzorujących każde zadanie w ramach szkolenia w pracy. Rola i kwalifikacje wyznaczonego oceniającego i kontrolujących zostaną dodatkowo opisane w materiałach określających dopuszczalne sposoby określania zgodności.

49. Obowiązki urzędu lotnictwa cywilnego związane z wyszczególnieniem typu

Pkt 66.B.115 części 66 zmieniono, poprawiając definicję obowiązków właściwego organu w związku z wyszczególnieniem ratingu typu.

Sprecyzowano m.in., że w przypadku drugiego lub kolejnego ratingu typu w danej kategorii/podkategorii licencji, do wyszczególnienia ratingu typu wystarczające jest świadectwo uznania wydane przez organizację zgodną z częścią 147, obejmujące pełne szkolenie ratingu typu. Punkt ten dodano w związku z brakiem wzajemnego uznawania między państwami członkowskimi, gdyż świadectwo nie było akceptowane automatycznie.

Jeśli szkolenie typu jest podzielone i prowadzone w różnych organizacjach (zgodnych z częścią 147 i/lub uprawnionych organizacjach obsługowych bądź w ramach bezpośrednio zatwierdzonego kursu), właściwy organ musi się upewnić, że odpowiednio traktowane są elementy łączące poszczególne części szkolenia.

50. Egzamin — dodatkowe drobne poprawki zapewniające zgodność z ogólnymi zmianami

Uwzględniono kilka usprawnień:

- Zmieniono czas odpowiedzi na pytania w ramach egzaminu ratingu typu z dotychczasowych 75 lub 120 sekund do 90 sekund na wszystkich poziomach w celu unormowania tworzenia pytań.
- Zmieniono liczbę pytań przypadających na rozdział:
 - w celu uproszczenia obecnego systemu oraz
 - w celu proporcjonalnego dostosowania liczby pytań do czasu poświęconego danemu zagadnieniu podczas szkolenia.
- Poziom pytań egzaminacyjnych musi odpowiadać poziomowi przeprowadzonego szkolenia.

W odniesieniu do egzaminu zlikwidowano poprzednio proponowany wymóg zadania minimalnej liczby pytań na jeden rozdział, gdyż niektóre zainteresowane strony stwierdziły, że nie ma potrzeby systematycznego zadawania po jednym pytaniu na rozdział, jeśli dane zagadnienie jest proste: dlatego też liczba pytań musi wynosić co najmniej 1 pytanie na godzinę szkolenia i odpowiadać:

- rzeczywistej liczbie godzin szkolenia poświęconej danemu rozdziałowi na danym poziomie;
- celom szkolenia wynikającym z analizy potrzeb szkoleniowych.

Ponadto minimalny wynik umożliwiający zaliczenie egzaminu to 75%. Oznacza to, że jeśli egzamin po szkoleniu typu podzielony jest na kilka części, w każdej z nich na zaliczenie należy uzyskać co najmniej 75%. Aby możliwe było uzyskanie wyniku wynoszącego dokładnie 75%, liczba pytań w ramach egzaminu musi być podzielna przez 4.

Organizacja prowadząca kurs proponuje rozkład pytań i poziom zgodnie z podanymi zasadami. Zatwierdzając kurs, właściwy organ państwa członkowskiego oceni liczbę i poziom pytań, zwłaszcza gdy czas trwania szkolenia wynosi mniej niż godzinę na określony rozdział.

51. Szkolenie w zakresie różnic

Szkolenie w zakresie różnic definiuje się obecnie jako szkolenie wymagane w związku z różnicami między dwoma różnymi ratingami typu statku powietrznego tego samego producenta, ustalonymi przez Agencję.

Szkolenie w zakresie różnic opracowuje się indywidualnie dla każdego przypadku, uwzględniając załącznik III w odniesieniu do zarówno teoretycznych, jak i praktycznych elementów szkolenia ratingu typu.

Rating typu wyszczególnia się w licencji dopiero po szkoleniu w zakresie różnic, gdy wnioskodawca dodatkowo spełnia jeden z następujących warunków:

- posiadanie w licencji już wyszczególnionego ratingu typu statku powietrznego, w stosunku do którego określa się różnice, lub
- spełnienie wymagań w zakresie szkolenia dotyczącego typu statku powietrznego, w stosunku do którego określa się różnice.

Przepisy te, których dotychczas brakowało, są obecnie zawarte w pkt 66.A.45 lit. k) jako część wymagań w zakresie ratingu typu.

52. Procedura bezpośredniego zatwierdzania szkolenia typu statku powietrznego

Część 147 zawiera już wprowadzone wymagania w zakresie organizacji zgodnych z częścią 147, odnoszące się do przygotowania kursów szkoleniowych w zakresie typu, nie dotyczy to jednak kursów zatwierdzanych bezpośrednio przez właściwy organ. Dlatego też do części 66 dodano nowy pkt 66.B.130, wymagający od właściwego organu stosowania procedur zapewniających zgodność bezpośrednio zatwierdzanych kursów w zakresie ratingu typu statku powietrznego z dodatkiem III do części 66.

Agencja wyda dodatkowe materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności.

53. Przepisy przejściowe

Konieczne będzie poddanie przeglądowi wszystkich prowadzonych obecnie szkoleń ratingu typu (treść, egzamin i czas trwania, w stosownych przypadkach), obejmujących wyjaśnione powyżej elementy, w celu weryfikacji ich zgodności z nowymi wymaganiami. Jednak w celu zapewnienia bezproblemowego przejścia Agencja proponuje wprowadzenie tego wymogu 15 miesięcy po wejściu w życie przedmiotowego rozporządzenia zmieniającego. Po tym terminie wspomniane kursy muszą być w pełni zgodne z wymaganiami przedmiotowego rozporządzenia zmieniającego, z tym że nie ma konieczności przygotowania analizy potrzeb szkoleniowych (TNA) w przypadku kursów zatwierdzonych przed tym terminem, jeśli ich czas trwania przekracza już minimalny czas trwania opisany w dodatku III do części 66.

Dla wszystkich kursów opracowanych po terminie 15 miesięcy konieczne będzie przygotowanie analizy potrzeb szkoleniowych i celów szkoleniowych.

Zgodne z częścią 147 zatwierdzone organizacje szkoleniowe ubiegające się o zatwierdzenie nowych kursów w zakresie ratingu typu mogą zdecydować się na niestosowanie przedmiotowego rozporządzenia zmieniającego przez 15 miesięcy po jego wejściu w życie. Nie dopuszcza się częściowego wdrożenia wybranych przepisów przedmiotowego rozporządzenia zmieniającego.

Kursy w zakresie ratingu typu zatwierdzone zgodnie z wymaganiami mającymi zastosowanie przed wejściem w życie przedmiotowego rozporządzenia zmieniającego mogą być prowadzone tylko przez 15 miesięcy po jego wejściu w życie. Jednak świadectwa ukończenia takich kursów w zakresie typu wydane nie później niż 15 miesięcy po wejściu w życie przedmiotowego rozporządzenia zmieniającego uważa się za wydane zgodnie z nim, co oznacza, że nie ma konieczności powtarzania kursu.

Wnioskujących o wstępne zatwierdzenie przez zgodną z częścią 147 organizację szkoleniową, podlegających już właściwemu procesowi kontroli w dniu wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia zmieniającego, nadal obowiązują wymagania mające zastosowanie przed wejściem w życie przedmiotowego rozporządzenia zmieniającego.

IV. Ocena wpływu regulacji

54. Pełną ocenę wpływu regulacji zawarto w powiadomieniu o proponowanej zmianie 2007-07.

Kolonia, dnia 15 grudnia 2009 r.

P. GOUDOU
Dyrektor wykonawczy

ZAŁĄCZNIK. Odpowiedzi na dokument reakcji na uwagi 2007-07**Odpowiedzi dotyczące zadania 66.006 „Przywileje objęte licencjami B1 i B2”:**

1) Firma MONARCH przedstawiła następujące uwagi:

- Zwraca się ona z pytaniem, dlaczego tabele określające wymagania szkoleniowe w części 66 nie odpowiadają specyfikacji 104 Stowarzyszenia Transportu Powietrznego (ATA 104).

Agencja zauważa, że w odniesieniu do szkolenia typu i szkolenia w pracy (dodatek III do części 66) specyfikację ATA 104 uwzględniono w maksymalnym praktycznym stopniu. Jednak w odniesieniu do podstawowej wiedzy (dodatek I do części 66) postąpiono inaczej w celu zachowania obecnej struktury dodatku I.

- Stwierdzono, że propozycja Agencji pozwala, aby licencja B2 obejmowała licencję A, podczas gdy program szkolenia na licencję B2 nie obejmuje całości programu szkolenia na licencję A.

Agencja zauważa tutaj, że licencja B2 nie obejmuje żadnej z podkategorii licencji A (patrz pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3). W pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3 pppkt ii) uwzględniono przywilej objęty licencją B2, przyznawany z zastosowaniem pewnych środków kompensujących.

- Nie zgodzono się z obowiązkiem powtórzenia sześciomiesięcznego doświadczenia w celu zachowania przywilejów opisanych w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3 pppkt ii) w przypadku zmiany pracodawcy przez posiadacza licencji B2. Taką uwagę otrzymano również od HOLENDERSKIEGO URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO.

Agencja jest zdania, że to absolutnie konieczne, gdyż jest to jeden ze środków kompensujących brak pełnej podstawowej wiedzy dla kategorii A. Intencją tego wymogu jest zagwarantowanie, aby posiadacz licencji miał 6 miesięcy doświadczenia w zakresie konkretnych zadań, które ma wykonywać u nowego pracodawcy, mogących się różnić od zadań wykonywanych u poprzedniego pracodawcy.

2) Jedna osoba fizyczna przedstawiła następujące uwagi:

- Zażądano, aby przywilej określony w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3 pppkt ii) rozszerzono na organizacje obsługowe zgodne z podczęścią F.

Agencja jest zdania, że ten przywilej jest ograniczony do organizacji zgodnych z częścią 145, tak samo jak przywilej dla personelu certyfikującego kategorii A, określony w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 1. Organizacje obsługowe zgodne z podczęścią F nie są uprawnione do zatrudniania personelu certyfikującego kategorii A z następujących względów:

- W podczęści F części M nie występuje koncepcja liniowej ani bazowej obsługi technicznej.
- W podczęści F części M nie występuje koncepcja portu międzylądowania.
- Organizacje obsługowe zgodne z podczęścią F nie są zobowiązane do posiadania systemu jakości umożliwiającego kontrolę tego rodzaju kwalifikacji i upoważnień.
- Ze względu na złożoność wymaganych testów systemów instrumentów lotniczych EFIS połączonych z transponderem i pilotem automatycznym zasugerowano przeniesienie

z kategorii B1 do kategorii B2 przywileju zawartego w pkt 66.A.20 lit. a) materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, umożliwiającego wykonywanie testów urządzeń pilotażowych.

Agencja zgadza się z tą uwagą i pkt 66.A.20 lit. a) materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności otrzyma następujące brzmienie:

„Formalnie instrumenty są objęte przywilejami posiadaczy licencji B2. Jednak podzespoły elektromechaniczne i pilotażowe mogą być dopuszczane do eksploatacji przez posiadacza licencji B1.”.

- Stwierdzono, że przywileje posiadaczy licencji B2 zostały ograniczone ze względu na wprowadzenie przywilejów określonych w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3 pppkt ii), pozwalających na wykonywanie „nieznaczonej liniowej obsługi technicznej i naprawianie prostych usterek”.

Agencja zauważa, że przywileje nie zostały ograniczone, lecz rozszerzone. Posiadacz licencji zachowuje wszystkie przywileje, jakie miał dotychczas w ramach licencji B2, a ponadto, w odniesieniu do zadań, których nie uwzględniały jego przywileje, zyskuje uprawnienie do wykonywania „nieznaczonej liniowej obsługi technicznej i naprawiania prostych usterek”.

- 3) Firma THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING zauważyła, że nowy przywilej określony w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3 pppkt i) dla posiadaczy licencji B2, umożliwiający im dopuszczanie do eksploatacji po wykonaniu zadań związanych z systemami elektrycznymi i elektroniki lotniczej w obrębie zespołu silnikowego i systemów mechanicznych, jest ograniczony do zadań wymagających prostych testów sprawdzających zdatność do użytku. Organizacja ta stwierdza również, że jeśli wymagany test nie jest prosty, po wykonaniu zadania statku powietrznego nie może dopuścić do eksploatacji posiadacz licencji B2 ani B1, gdyż posiadacz licencji B1 może dopuszczać do eksploatacji tylko po wykonaniu zadań związanych z systemami elektroniki lotniczej wymagających prostego testu.

Agencja wyjaśnia niniejszym, że posiadacz licencji B1 może dopuszczać statki powietrzne do eksploatacji po wykonaniu takich zadań. Proszę zauważyć, że mowa tu o „zadaniach związanych z systemami elektrycznymi i elektroniki lotniczej w obrębie urządzenia napędowego i systemów mechanicznych”. Przywileje posiadacza licencji B1 obejmują dopuszczanie do eksploatacji po przeprowadzeniu prac nad zespołem silnikowym i systemami mechanicznymi, niezależnie od szczególnego charakteru zadania. Ograniczenie nałożone na posiadaczy licencji B1 odnosi się do dopuszczania do eksploatacji systemów elektroniki lotniczej, gdy zadanie nie jest proste, jednak w tym przypadku nie chodzi o systemy elektroniki lotniczej, lecz o zespół silnikowy i systemy mechaniczne.

- 4) Jedna osoba fizyczna zażądała, aby w module 13 dodatku I do części 66 poziom szkolenia posiadacza licencji B2 w zakresie „urządzeń kontroli lotu” zmieniono z 1 na 2, dostosowując go do poziomu wymaganego w części teoretycznej szkolenia typu.

Agencja zgodziła się z tą uwagą i zmieniła poziom w odniesieniu do tego zagadnienia na 2.

- 5) Jedna osoba fizyczna zaproponowała dodanie do modułu 11.11 „Siła hydrauliczna” tematu „Filtry”, a w module 11.13 „Podwozie samolotu” tematu „Czujniki powietrze-ziemia”.

Agencja zgodziła się z tą uwagą i w dodatku I do części 66 wprowadziła zmiany w module 11A (podmoduły 11.11 i 11.13), w module 11B (podmoduły 11.11 i 11.13), w module 12 (podmoduły 12.12 i 12.14) oraz w module 13 (podmoduły 13.14 i 13.16).

- 6) Firma TYROLEAN AIRWAYS zażądała zastąpienia w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3 pppkt i) wyrażenia „części elektroniki lotniczej” wyrażeniem „urządzenia elektroniki lotniczej”. HOLENDESKI URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO zaproponował użycie wyrazu „zadania”.

Aby wyjaśnić, że dodatkowy przywilej ma związek z charakterem zadań, Agencja postanowiła nadać odnośnemu ustępowi następujące brzmienie:

„zadań związanych z systemami elektrycznymi i elektroniki lotniczej w obrębie urządzenia napędowego i systemów mechanicznych, wymagających prostych testów dla sprawdzenia nadawania się do eksploatacji”.

- 7) Jedna osoba fizyczna zażądała usunięcia ograniczenia liczby etapów zawartych w definicji „prostego testu” w pkt 66.A.20 lit. a) materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności. Osoba ta zażądała również wyjaśnienia, czy za prosty uważa się test, którego wynik obejmuje odczyt wartości mieszczącej się w określonym zakresie tolerancji.

Agencja jest zdania, że w większości przypadków ze złożonością testu związany jest czas jego trwania. W tych szczególnych przypadkach, gdy trwający dłużej test jest ewidentnie prosty, można to uzgodnić z właściwym organem, gdyż mowa tu o materiałach określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, a właściwy organ lub organizacja mogą zaproponować inne tego rodzaju materiały.

W odniesieniu do drugiego pytania, fakt, że test obejmuje odczyt wartości mieszczącej się w określonym zakresie tolerancji nie oznacza, że test nie jest prosty, o ile taki zakres tolerancji został ustalony na podstawie danych dotyczących obsługi technicznej i nie przez posiadacza licencji. Kwestia ta zostanie dodatkowo wyjaśniona w pkt 66.A.20 lit. a) materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności.

- 8) URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO SZWECJI wyraża sprzeciw wobec przywileju zaproponowanego przez Agencję w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3 pppkt ii), pozwalającego posiadaczom licencji B2 na wykonywanie „nieznacznej liniowej obsługi technicznej i naprawianie prostych usterek”. Sprzeciw uzasadniony jest tym, że licencja kategorii B2 nie ma podkategorii, w przeciwieństwie do licencji kategorii A. Ponadto zdaniem Urzędu może to być równoznaczne z eliminacją licencji kategorii A i przyznaniem związanych z nią przywilejów dowolnej osobie mającej licencję zgodną z częścią 66 według wyłącznego uznania organizacji obsługowej wydającej upoważnienie.

Agencja zauważa, że nowe przywileje udzielone posiadaczom licencji B2 są bardziej ograniczone i przyznaje się je pod surowszymi warunkami niż w przypadku licencji kategorii A. W związku z tym nie zamierza eliminować licencji kategorii A.

Ponadto Agencja jest świadoma, że licencja B2 nie ma podkategorii. Jest to jeden z powodów ograniczenia przywilejów tylko do typów statków powietrznych wyszczególnionych już w licencji B2. Poza tym zastosowanie mają dodatkowe środki kompensujące, gwarantujące, że posiadacz licencji B2 dysponuje wiedzą i doświadczeniem niezbędnymi do zrównoważenia początkowych niedociągnięć w zakresie podstawowej wiedzy.

Ponadto zmieniono wymagania w zakresie podstawowej wiedzy zawarte w module 13 dodatku I do części 66 z uwzględnieniem systemów mechanicznych.

- 9) URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO SZWECJI zażądał wyjaśnienia, co powinno obejmować sześciomiesięczne doświadczenie, którego wymaga się w pkt 66.A.45 lit. b) (zatrudnienie w pełnym wymiarze godzin, czy tylko wykonywanie co pewien czas określonych zadań we wskazanych ramach czasowych).

Agencja wyjaśni tę kwestię dokładniej w pkt 66.A.45 lit. b) materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności.

- 10) HOLENDERSKI URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO uważa, że system licencjonowania wynikający z dokumentów reakcji na uwagi 2008-03 i 2007-07 jest bardzo skomplikowany, proponuje zatem ustanowienie zadania obejmującego restrukturyzację i uproszczenie całego systemu licencjonowania.

Agencja odnotowuje tę uwagę.

- 11) HOLENDERSKI URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO zauważył, że nowy przywilej udzielony posiadaczom licencji B2, umożliwiający dopuszczanie do eksploatacji po wykonaniu zadań związanych z systemami elektrycznymi i elektroniki lotniczej w obrębie zespołu silnikowego i systemów mechanicznych, powinien mieć zastosowanie tylko do systemów objętych szkoleniem typu poziom 3, aczkolwiek stwierdził także, że ograniczenie przywilejów do zadań wymagających prostych testów może uzasadniać szkolenie na niższym poziomie.

Agencja zaznacza, że zarówno dodatek I, jak i dodatek III do części 66 zmieniono z uwzględnieniem szerszych przywilejów. Poziom 3 wymagany był w przypadku wszystkich zagadnień, z którymi posiadacz licencji B2 zwykle ma do czynienia, takich jak „Oznaczenia i ostrzeżenia”, „Sterowanie” itd. Szkolenia dotyczące pozostałych zagadnień związanych w większym stopniu z konstrukcją i fizyczną konfiguracją takich systemów pozostają na poziomie 1 lub 2. Ponadto, jak zauważył URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO KRÓLESTWA NIDERLANDÓW, przywileje są ograniczone do zadań wymagających tylko prostych testów.

- 12) HOLENDERSKI URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO zaproponował przeformułowanie pkt 66.A.45 lit. a) i b), aby były do siebie bardziej podobne.

Agencja zauważa, że wzajemne upodobnienie do siebie tych liter nie jest możliwe ze względu na środki kompensujące wprowadzone w pkt 66.A.45 lit. b) w celu udzielenia posiadaczom licencji B2 przywileju umożliwiającego dopuszczanie do eksploatacji po wykonaniu „nieznaczonej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych usterek”.

- 13) HOLENDERSKI URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO zażądał dodatkowego wyjaśnienia, czy uzyskanie nowych przywilejów wymaga ponownego poddania się egzaminowi. W szczególności dotyczy to przypadków, gdy np. posiadacz licencji B1.1 ubiega się o rozszerzenie do B1.2.

Agencja zmieniła dodatkowo art. 7.9 lit. a), nadając mu brzmienie:

*„Osoby posiadające zgodną z częścią 66 ważną licencję danej kategorii/podkategorii przed **(15 miesięcy po dacie wejścia w życie)** automatycznie otrzymują przywileje opisane w zmienionym pkt 66.A.20 lit. a), odpowiadające takiej kategorii/podkategorii. Wymagania*

w zakresie podstawowej wiedzy odpowiadające tym nowym przywilejom uważa się za spełnione do celów rozszerzenia takiej licencji na nową kategorię/podkategorię”.

W rezultacie, jeśli dana osoba ma już licencję B1.1 przed wskazanym powyżej terminem, zachowa ona przywileje związane z licencją B1.1 bez konieczności poddawania się egzaminowi w zakresie różnic wprowadzonych w dodatku I do części 66. Ponadto takie różnice zostaną uznane za zaliczone do celów rozszerzenia licencji B1.1 na inne kategorie/podkategorie, nawet jeśli takie rozszerzenie będzie mieć miejsce po wskazanym powyżej terminie.

- 14) HOLENDESKI URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO zauważył, że posiadacze licencji B2 powinni otrzymać pełne przywileje kategorii A, nieograniczone do ratingów typu wyszczególnionych już w licencji. Uzasadnia to faktem, że niewystarczające kwalifikacje posiadaczy licencji B2 dotyczą podstawowej wiedzy, która nie ma związku z typem statku powietrznego.

Agencja nie zgadza się z tą propozycją, ponieważ ograniczenie wprowadzono jako jeden ze środków kompensujących. Agencja uważa za bardziej prawdopodobne, że posiadacz licencji B2 lepiej rozumie zadania mechaniczne dotyczące typów statków powietrznych wyszczególnionych już w licencji, w odniesieniu do których przeszedł szkolenie typu i zwykle zajmuje się ich obsługą techniczną.

- 15) HOLENDESKI URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO zażądał, aby przywileje personelu certyfikującego kategorii A obejmowały wykrywanie i usuwanie usterek, o ile jest to objęte przywilejami dotyczącymi prostych zadań. Uzasadnia to faktem, że wszystkie awarie w pewnym stopniu wymagają wykrywania i usuwania usterek przed dokonaniem naprawy.

Agencja nie zgadza się ze stwierdzeniem, że wszystkie awarie wiążą się z wykrywaniem i usuwaniem usterek. Nie ma ono miejsca na przykład w następujących przypadkach:

- Wymiana kół (jeśli opony są zużyte).
- Wymiana zespołów hamulcowych w kołach (jeśli hamulce są zużyte).
- Wymiana wycieraczek szyby przedniej (jeśli nie wycierają prawidłowo).
- Wymiana odgromników (w razie uszkodzenia lub utraty).

- 16) STOWARZYSZENIE HOLENDESKICH TECHNIKÓW LOTNICTWA (NFLT) przedstawiło następujące uwagi i pytania:

- Stowarzyszenie NFLT stwierdziło, że na stronie z często zadawanymi pytaniami (FAQ) w witrynie internetowej Agencji znajduje się następująca informacja: „personel certyfikujący kategorii A jest uprawniony do wszelkich działań w zakresie wykrywania i usuwania usterek lub przesunięcia naprawy na późniejszy termin zgodnie z zakresem upoważnienia personelu certyfikującego”, natomiast z proponowanego tekstu dokumentu reakcji na uwagi 2007-07 wynika, że nie należy dopuszczać wykrywania i usuwania usterek.

Agencja zwraca uwagę, że odpowiedź na często zadawane pytanie nr 34 w witrynie internetowej EASA odnosi się tylko do „przesunięcia naprawy na późniejszy termin”, a nie do „wykrywania i usuwania usterek”.

- Stowarzyszenie nie zgodziło się z odpowiedzią udzieloną w dokumencie reakcji na uwagi 2007-07 na jego uwagę nr 311. Zapytano, dlaczego Agencja uznała uwagę za „ODNOTOWANĄ”, i zażądano od niej udzielenia odpowiedzi na wszystkie pytania zawarte w uwadze.

Agencja uznała uwagę za „ODNOTOWANĄ”, ponieważ nie zawierała żadnych żądań zmian przepisów ani materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności / materiałów zawierających wytyczne.

Ponadto w uwadze zawarte było tylko jedno pytanie, na które Agencja odpowiedziała. Resztę uwagi stanowiły pytania i odpowiedzi skopiowane z witryny internetowej EASA.

- Stowarzyszenie NVLT zauważyło, że jeśli nowa propozycja nie dopuści wykrywania i usuwania usterek, personel certyfikujący kategorii A nie będzie w stanie zidentyfikować źródła awarii, przesuwając na późniejszy termin naprawę dotyczącą pozycji opisanej w wykazie minimalnego wyposażenia.

Agencja jest zdania, że personel certyfikujący kategorii A nie powinien przesuwać naprawy na późniejszy termin w przypadku awarii wymagających identyfikacji źródła. Osoby takie powinny przesuwać naprawy na późniejszy termin w przypadku awarii dotyczących pozycji opisanych w wykazie minimalnego wyposażenia tylko wówczas, gdy nie wymaga to wykrywania i usuwania usterek, co dotyczy np.:

- przesunięcia na późniejszy termin wymiany odgromników (w razie uszkodzenia lub utraty);
- przesunięcia na późniejszy termin wymiany uszkodzonego wyposażenia awaryjnego (jeśli zezwala na to wykaz minimalnego wyposażenia).

Niemniej stwierdzenie, że „nie należy dopuszczać wykrywania i usuwania usterek” jest zawarte w pkt 145.A.30 lit. g) materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, co oznacza, że właściwy organ lub organizacje mogą zaproponować inne materiały tego typu, jeśli dane zadanie ewidentnie mieści się w zakresie kompetencji personelu certyfikującego kategorii A.

- Stowarzyszenie NVLT zwróciło się o wyjaśnienia w odniesieniu do personelu certyfikującego kategorii A, dotyczące różnicy między przesunięciem naprawy na późniejszy termin i wykonaniem naprawy.

Stanowisko Agencji przedstawiono jasno w pkt 145.A.30 lit. g) materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności:

- Przesunięcie naprawy na późniejszy termin jest dopuszczalne zgodnie z lit. q) w pkt 2, tzn. gdy nie ma potrzeby wykrywania i usuwania usterek, zadanie jest wymienione w wykazie minimalnego wyposażenia, a właściwy organ uznaje czynność obsługową wymaganą w wykazie za prostą.
- Dopuszczenie do eksploatacji po dokonanej w późniejszym terminie naprawie jest możliwe, o ile zadanie jest zawarte w wykazie podanym w pkt 2, obejmującym lit. q). Litera ta umożliwi dopuszczanie do eksploatacji po wykonaniu dowolnego innego zadania uznanego za proste przez właściwy organ.

Oznacza to, że nawet jeśli właściwy organ uzna za prostą czynność obsługową skutkującą przesunięciem naprawy na późniejszy termin, nie musi uznać za prostą czynności obsługowej skutkującej naprawą.

- Stowarzyszenie NVLT zwróciło się z pytaniem, czy personel certyfikujący kategorii B1 może przesuwać na późniejszy termin naprawy systemów/podzespołów elektroniki lotniczej oraz czy personel certyfikujący kategorii B2 może przesuwać na późniejszy termin naprawy systemów/podzespołów mechanicznych.

Agencja jest zdania, że nie jest to możliwe.

- Stowarzyszenie NVLT zwróciło się o wyjaśnienie, czy pilot może przesuwać na późniejszy termin naprawę dotyczącą pozycji opisanych w wykazie minimalnego wyposażenia, wymagającą czynności obsługowej oraz czy „wykrywanie i usuwanie usterek” uważa się za „obsługę techniczną”. Stowarzyszenie zwróciło się także o wyjaśnienie, czy „prosty test” uważany jest za część „wykrywania i usuwania usterek”.

Agencja jest zdania, że gdy wykaz minimalnego wyposażenia wymaga wykonania czynności określonej w wykazie jako „obsługowa”, konieczne jest dopuszczenie do eksploatacji przez odpowiedni personel certyfikujący. Agencja zauważa tutaj, że pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 4) materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności umożliwia udzielenie kapitanowi ograniczonego upoważnienia personelu certyfikującego.

Ponadto „wykrywanie i usuwanie usterek” traktuje się jako „obsługę techniczną”, i w związku z tym wymaga ono dopuszczenia do eksploatacji. Nie jest ono jednak wymagane, jeśli taka czynność wyszczególniona jest w wykazie minimalnego wyposażenia, ale nie została w nim określona jako „obsługowa”. Kapitan może przesunąć na późniejszy termin naprawę dotyczącą dowolnej pozycji, jeśli dopuszcza to wykaz minimalnego wyposażenia, o ile nie wiąże się to z żadną czynnością określoną w wykazie jako „obsługowa”.

W odniesieniu do „prostego testu” Agencja jest zdania, że w niektórych przypadkach nie należy uważać go za część „wykrywania i usuwania usterek”, np. gdy jest on wykonywany po zastąpieniu wymienialnego elementu w celu określenia jego zdatności do użytku.

- Stowarzyszenie NVLT stwierdziło, że definicja „obsługi liniowej” zawarta w pkt 66.A.20 lit. a) materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności obejmuje wyrazy „wszelka obsługa techniczna przeprowadzana przed wylotem w celu zagwarantowania zdolności statku powietrznego do wykonania zamierzonego lotu”. Jego zdaniem jest to niespójność, ponieważ definicja „kontroli przed startem” podana w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2042/2003, art. 2 lit. j) również zawiera wyrazy „kontrola przeprowadzana przed wylotem w celu zagwarantowania zdolności statku powietrznego do wykonania zamierzonego lotu”. Ponadto „kontroli przed startem” nie uważa się za obsługę techniczną.

Agencja jest zdania, że nie występuje tu żadna niespójność ani sprzeczność. W celu zagwarantowania „zdolności statku powietrznego do wykonania zamierzonego lotu” wymagane są także inne czynności, poprzedzające „kontrolę przed startem”. Konieczne jest spełnienie wymagań pkt M.A.201 lit. a) i M.A.708 lit. b), obejmujących m.in. przeprowadzenie całości obsługi technicznej wymaganej przez program obsługi technicznej oraz usunięcie awarii.

„Kontrola przed startem” to ostatni etap gwarantujący „zdolność statku powietrznego do wykonania zamierzonego lotu”, obejmujący również weryfikację rejestru technicznego i zgodności z procedurami operatora, mającą na celu sprawdzenie, czy wszystkie poprzednie etapy zostały zakończone (w tym obsługa techniczna).

Zgodnie z dokumentem EU-OPS 1.290, ostateczną odpowiedzialność za dopuszczenie statku powietrznego do lotu ponosi kapitan. Właśnie z tego powodu w rejestrze technicznym znajduje się pole, w którym kapitan odnotowuje „zdolność statku powietrznego do wykonania zamierzonego lotu”.

Odpowiedzi dotyczące zadania 66.009 „Ratingi typu i grupy”:

- 17) Firma HELICOPTERS ITALIA stwierdziła, że zgodnie z wnioskiem Agencji w licencji B2 dla statków powietrznych grupy 2 można wyszczególnić tylko „indywidualne ratingi typu” i „ratingi całej podgrupy”. Proponuje ona wyszczególnianie „ratingów podgrupy producenta”, ponieważ niektórzy posiadacze licencji B2 mogą pracować tylko na statkach powietrznych określonego producenta i z trudem przyszłoby im wykazanie doświadczenia reprezentatywnego dla całej podgrupy.

Agencja zgodziła się z tą propozycją i zmieniła odpowiednio pkt 66.A.45 lit. d). W związku z tym dotychczasowy pkt 66.A.45 lit. e) stał się zbędny. Dokonano pełnej zmiany numeracji poszczególnych podpunktów w pkt 66.A.45. W tabeli znajdującej się w pkt 66.A.45 materiałów zawierających wytyczne zostaną wprowadzone odpowiednie zmiany uzgadniające ją z tabelą zawartą w tym wyjaśnieniu.

- 18) URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO WIELKIEJ BRYTANII odniósł się do reakcji Agencji na uwagę nr 331 w dokumencie reakcji na uwagi 2007-07. Agencja stwierdza tam, że szkolenie w zakresie określonych urządzeń elektroniki lotniczej jest obowiązkiem organizacji obsługowej, co, zdaniem Urzędu, stoi w sprzeczności z pkt 147.A.300 materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, zezwalającym, aby część szkolenia typu obejmowała „systemy elektroniki lotniczej”.

Agencja zauważa, że propozycja zawarta przez URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO WIELKIEJ BRYTANII w uwadze nr 331 przewidywała wprowadzenie ratingów typu B2 odpowiadających instalacjom urządzeń w statkach powietrznych w węższym zakresie. Przykładem jest zintegrowany system elektroniki lotniczej Primus 1000.

Agencja podtrzymuje swoje stanowisko. Nie jest konieczne wprowadzanie różnych ratingów odpowiadających instalacjom w grupie 2 i grupie 3, gdyż w większości przypadków urządzenia różnych producentów są podobne, co uważa się za wystarczające do wykazania doświadczenia reprezentatywnego dla odpowiedniej grupy/podgrupy. W związku z tym obowiązkiem organizacji obsługowej zatrudniającej taką osobę jest ocena jej kompetencji i zapewnienie ewentualnego dodatkowego szkolenia, jeśli zostanie uznane za niezbędne. Szkolenie może przeprowadzić organizacja zgodna z częścią 147, nie odnoszą się do niego jednak wymagania w zakresie licencjonowania, lecz wymagania w zakresie udzielania upoważnienia personelu certyfikującego.

- 19) Firma BRITISH AIRWAYS ENGINEERING zaproponowała uznanie statków powietrznych eksploatowanych w transporcie publicznym za grupę odrębną od statków powietrznych eksploatowanych w transporcie towarowym do celów definicji ratingów zawartych w „Wykazie ratingów typu” w dodatku I do materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności do części 66. Uważa ona, że objęcie tym samym ratingiem wariantów eksploatowanych w transporcie towarowym i publicznym, co zdarza się obecnie,

utrudnia lub wręcz uniemożliwia liniom lotniczym prowadzenie szkoleń dotyczących wariantów, których nie używają.

Agencja jest zdania, że wyszczególnienie pełnego ratingu nie wymaga przeprowadzenia szkolenia typu obejmującego wszystkie warianty uwzględnione w konkretnym ratingu typu. Gdy bowiem Agencja decyduje, że ten sam rating typu określony w dodatku I do materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności do części 66 może obejmować dwa warianty, dzieje się tak dlatego, że zdaniem Agencji oba warianty są wystarczająco do siebie podobne z punktu widzenia obsługi technicznej, a zatem do celów licencjonowania nie ma potrzeby szkolenia w zakresie różnic. Jeśli tylko w licencji zostanie wskazany jeden wariant, drugi wariant może zostać wyszczególniony automatycznie.

Niemniej nie oznacza to, że można uzyskać upoważnienie personelu certyfikującego w odniesieniu do wariantu, w zakresie którego nie odbyło się szkolenie. Odpowiada za to organizacja obsługowa zatrudniająca taką osobę lub sam posiadacz licencji, jeśli prowadzi działalność w charakterze niezależnego personelu certyfikującego. Wyjaśniono to w nowym pkt 66.A.20 lit. b) ppkt 3 oraz w powiązanim pkt 66.A.20 lit. b) ppkt 3 materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności.

W związku z tym Agencja uważa, że nie jest konieczne rozdzielanie wariantów, jak to proponuje firma BRITISH AIRWAYS ENGINEERING.

- 20) FRANCUSKA DYREKCJA GENERALNA LOTNICTWA CYWILNEGO zaproponowała usunięcie odniesienia zawartego w pozycji 15 dodatku V do części 66, gdzie mowa jest o tym, że ograniczenia wyszczególnione w licencji to wyłączenia z przywilejów certyfikacyjnych. Proponuje ona zastąpienie go materiałami określającymi dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, wyjaśniającymi, że ograniczenia powinny być formułowane w sposób precyzyjny, czy są przywilejami certyfikacyjnymi czy wyłączeniami z przywilejów certyfikacyjnych. Propozycję uzasadnia tym, że niektóre właściwe organy mogły już wydać licencje, w których ograniczenia wynikające z konwersji kwalifikacji krajowych oznaczają przywileje certyfikacyjne.

Niemniej FRANCUSKA DYREKCJA GENERALNA LOTNICTWA CYWILNEGO opowiada się za tym, aby ograniczenia wyszczególniane w ramach zastosowania pkt 66.A.45 były uważane za zadania wyłączone z zakresu przywilejów certyfikacyjnych.

Podobna uwaga wpłynęła również od HOLENDERSKIEGO URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO.

Agencja zgadza się, że rozporządzenie zawiera pewne nieścisłości. Na przykład:

- W pkt 66.B.305 mowa o „*egzaminie koniecznym w celu zapewnienia konwersji bez ograniczenia*”, co oznacza, że ograniczenie odnosi się do zadań, których nie można certyfikować.
- Pozycja 15 w licencji zgodnej z częścią 66 (dodatek V do części 66) brzmi: „*W przypadku braku ograniczeń, strona określająca OGRANICZENIA wydawana jest z adnotacją „Brak ograniczeń”*”. Oznacza to, że ograniczenie odnosi się do zadań, których nie można certyfikować.
- Część 145 wykorzystuje ograniczenia do zawężenia zakresu działań, co oznacza, że ograniczenie odnosi się do zadań, które mogą być certyfikowane.

Chociaż Agencja postanowiła ustalić, że ograniczenia wyszczególnione w licencji B3 są zadaniami, których nie można certyfikować, zgadzamy się, że w niektórych przypadkach bardziej praktyczne może być odniesienie się do zadań, które można certyfikować, np. gdy

przywileje są bardzo ograniczone w porównaniu z zadaniami niewymagającymi zatwierdzenia. W takich przypadkach praktycznym rozwiązaniem jest wyszczególnienie wszystkich zadań, które nie mogą być certyfikowane.

W przyszłości mogą być konieczne dalsze działania regulacyjne mające na celu eliminację tych nieścisłości.

- 21) HOLENDESKI URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO zwrócił się do Agencji o zagwarantowanie odpowiedniej normalizacji w całej UE przez zdefiniowane w „Wykazie ratingów typu” wszystkich ratingów i ratingów grup, które będą wyszczególniane w licencjach zgodnych z częścią 66.

Agencja rozpatrzy ten wniosek w związku z kolejnym corocznym przeglądem „Wykazu ratingów typu” (dodatek I do materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności do części 66).

- 22) HOLENDESKI URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO zaproponował eliminację opcji wyszczególniania „indywidualnych ratingów typu” dla statków powietrznych grupy 3. Zakłada on, że takie „indywidualne ratingi typu” będą podlegać ograniczeniom właściwym dla grupy 3.

Agencja zauważa, że ograniczenia mają zastosowanie tylko do licencji B1.2 na statki powietrzne grupy 3, nie mają natomiast zastosowania w przypadku „indywidualnych ratingów typu”. Wynika to z faktu, że uzyskanie „indywidualnego ratingu typu” wymaga ukończenia części praktycznej szkolenia typu lub, jeśli nie przeprowadza się takiego szkolenia, wykazania doświadczenia praktycznego wymaganego po egzaminie typu.

Ponadto Agencja zauważa, że opcję wyszczególniania „indywidualnych ratingów typu” zachowano w celu zapewnienia elastyczności posiadaczom licencji pracującym tylko na statkach powietrznych określonego typu, który nie jest reprezentatywny dla całej grupy 3.

- 23) HOLENDESKI URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO zażądał, aby doświadczenie zdobyte na statkach powietrznych grupy 1 i 2 można było zaliczać na poczet doświadczenia wymaganego w celu uzyskania ratingu grupy 3.

Agencja zgadza się z wnioskiem i wprowadzi odpowiednie zmiany w pkt 66.A.45 lit. g) ppkt 3) i lit. h) materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności.

Odpowiedzi dotyczące zadania 66.011 „Szkolenie typu”:

- 24) Firmy AIRBUS SAS i AIR FRANCE, FRANCUSKA DYREKCJA GENERALNA LOTNICTWA CYWILNEGO, firma BRITISH AIRWAYS ENGINEERING, organizacja FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL oraz firma KLM ENGINEERING & MAINTENANCE zgłosiły kilka uwag odnoszących się do treści części teoretycznej i praktycznej szkolenia ratingu typu (TRT), o którym mowa w pkt 2.1 lit. e) i pkt 2.2 lit. b) dodatku III do części 66.

W odniesieniu do poziomu szkolenia i charakteru zadań Agencja zgodziła się z większością sugestii i wprowadziła odpowiednie zmiany w zadaniach.

W odniesieniu do treści części praktycznej trzy organizacje stwierdziły, że zakres zadań jest zbyt szeroki i w związku z tym nierealistyczny, co dotyczy w szczególności czasochłonnych

zadań demontażu i montażu. Agencja zgodziła się z tą uwagą i złagodziła wymagania, wprowadzając pewną elastyczność: w ramach szkolenia praktycznego zamiast wszystkich zaznaczonych pozycji wymaga się obecnie zaliczenia 50%.

Dodano także zapis stanowiący, że zaliczone muszą zostać tylko pozycje istotne dla danego typu statku powietrznego.

- 25) EUROPEJSKI KOMITET DS. SZKOLEŃ W ZAKRESIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ STATKÓW POWIETRZNYCH (EAMTC), organizacja FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL oraz jedna osoba fizyczna zwróciły się o wyjaśnienia i wyraziły pewne obawy dotyczące czasu trwania części teoretycznej szkolenia ratingu typu, w szczególności maksymalnej liczby godzin szkolenia na dzień. Biorąc pod uwagę uzasadnienie uwag, Agencja postanowiła:

- Ograniczyć liczbę godzin szkolenia do 6 na dzień. W tym przypadku „na dzień” należy rozumieć jako „na 24 godziny”.
- Potwierdzić, że godziny szkolenia nie obejmują przerw, prac przygotowawczych, egzaminów itd.
- Usunąć ograniczenie do „normalnych godzin urzędowania”, gdyż w pewnych okolicznościach możliwe jest prowadzenie szkoleń w nocy lub podczas weekendu.

Są to zmiany zgodne z pkt 147.A.200 obowiązujących materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności.

- 26) STOWARZYSZENIE HOLENDERSKICH TECHNIKÓW LOTNICTWA (NVLTL) zwróciło się o potwierdzenie, że w trakcie szkolenia, gdy zadania praktyczne traktuje się jako rzeczywiste zadania obsługowe, takie jak otwieranie i zamykanie z paneli, demontaż/montaż podzespołów itd., wykonanie takich zadań prowadzi do wydania certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji (CRS) przez personel certyfikujący, nawet gdy zadania takie wykonywane są pod nadzorem instruktorów lub kontrolujących.

W tej sprawie Agencja stoi na stanowisku, że słuchacze w sposób oczywisty nie mają przywilejów personelu certyfikującego i dlatego tylko personel certyfikujący organizacji obsługowej może wydawać certyfikaty dopuszczenia do eksploatacji. To stanowisko jest jeszcze jaśniejsze w przypadku zadań wykonywanych podczas szkolenia w pracy, które zawsze wykonuje się w rzeczywistym środowisku obsługi technicznej i pod nadzorem kontrolującego.

Z drugiej strony komitet EAMTC zażądał, aby praktyczna część szkoleń prowadzonych przez organizację zgodną z częścią 147 nigdy nie obejmowała rzeczywistych czynności obsługowych. Agencja odrzuciła tę sugestię, ponieważ w niektórych przypadkach takie szkolenie praktyczne obejmuje czynności obsługowe, np. gdy organizacja zgodna z częścią 147 podzleca czynność organizacji zgodnej z częścią 145. Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji musi zostać wydany, ponieważ nieprzerwana zdolność statku powietrznego do lotu musi być przywracana każdorazowo po, przykładowo, demontażu i ponownym montażu podzespołu.

- 27) STOWARZYSZENIE HOLENDERSKICH TECHNIKÓW LOTNICTWA (NVLTL) i jedna osoba niezależna przedstawiły uwagi dotyczące definicji, roli i kwalifikacji wyznaczonych ocenających:

Agencja przeanalizowała tę kwestię i poprawiła tekst. Ponadto Agencja opracuje materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności w celu zapewnienia lepszych

wyjaśnień dotyczących ról i kwalifikacji oceniających i kontrolujących. Będą się one odnosić do części praktycznej szkolenia ratingu typu i szkolenia w pracy.

- 28) Firma KLM ENGINEERING & MAINTENANCE stwierdziła, że przy obecnym brzmieniu wniosku organizacje zgodne z częścią 145, zatrudniające personel mający licencje wydane przez różne właściwe organy, w celu wyszczególnienia po raz pierwszy określonego typu, musiałyby uzyskać zatwierdzenie programu szkolenia w pracy od każdego z tych organów. Firma zaproponowała nową opcję dotyczącą szkolenia w pracy, przewidującą zatwierdzenie programu takiego szkolenia przez właściwy organ nadzorujący organizację obsługową i uznanie takiego programu szkolenia w pracy przez wszystkie państwa członkowskie.

Przed wszystkim Agencja chciałaby zaznaczyć, że szkolenie w pracy wymagane jest tylko w związku z wyszczególnieniem pierwszego ratingu typu dla danej kategorii/podkategorii, a nie w związku z wyszczególnieniem pierwszego ratingu typu dla określonego typu, jak stwierdziła firma KLM. W rezultacie problem dotyczyłby tylko organizacji zatrudniających personel z różnych państw członkowskich, mający tylko licencje podstawowe (bez wyszczególnionych ratingów). Jest sprawą dyskusyjną, czy taka praktyka jest normalna.

Ponadto propozycja przedstawiona przez firmę KLM jest sprzeczna z wymaganiami art. 6 rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, nienadającego przywilejów organizacji obsługowej, która ma być uprawniona do celów szkoleniowych. Tylko organizacje zgodne z częścią 147 mogą mieć taki przywilej.

Chociaż jest prawdą, że kursy mogą być bezpośrednio zatwierdzane przez sam właściwy organ, gdy nie są prowadzone przez organizację zgodną z częścią 147, chodzi tu o zatwierdzanie w indywidualnych przypadkach, niewiążące się ze wzajemnym uznawaniem przez państwa członkowskie. Kurs zatwierdzony bezpośrednio przez właściwy organ jest ważny tylko do celów licencjonowania przez taki organ.

- 29) Organizacja FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL oraz jedna osoba fizyczna przedstawiły dwa zalecenia odnoszące się do egzaminu po szkoleniu typu:

- Pierwsza uwaga, przedstawiona przez organizację FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL, podaje w wątpliwość wymóg podzielności liczby pytań przez 4 i sugeruje zastąpienie tego wymogu wprowadzeniem zakazu zaokrąglania wyników w górę.

Agencja zauważa, że ta propozycja nie rozwiązuje bieżącego problemu. Jeśli liczba pytań nie jest podzielna przez 4, w celu zaliczenia egzaminu konieczne jest uzyskanie wyniku wyższego niż 75%, co jest sprzeczne z odnośną zasadą. Ta sprawa była już przedmiotem rozstrzygnięć sądowych.

W rezultacie Agencja podtrzymuje wymóg, aby liczba pytań była podzielna przez 4, nie tylko w dodatku III do części 66 w odniesieniu do standardu szkolenia typu, ale także w dodatku II do części 66 w odniesieniu do podstawowego standardu egzaminacyjnego.

- Druga uwaga, przedstawiona przez osobę fizyczną, sugeruje określenie w dodatku III do części 66 liczby pytań wymaganych w odniesieniu do każdego rozdziału.

Agencja odrzuciła tę propozycję, ponieważ liczba pytań zależy od liczby godzin szkolenia poświęconych każdemu rozdziałowi, która jest wynikiem odnośnych celów szkolenia i analizy potrzeb szkoleniowych, jest zatem inna dla każdego typu statku powietrznego.

- 30) Firma AIRBUS SAS, organizacja FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL oraz komitet EAMTC stwierdziły, że nie jest jasne, w których przypadkach analiza potrzeb szkoleniowych jest obowiązkowa, a w których nie jest.

Agencja wyjaśniła w pkt 2.1 lit. d) dodatku III do części 66, że ocena potrzeb szkoleniowych jest zawsze wymagana. Jedyne wyjątki opisano w art. 7.9 lit. f). W rezultacie nie ma konieczności przygotowania analizy potrzeb szkoleniowych (TNA) w przypadku kursów zatwierdzonych przed upływem 15 miesięcy od wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia zmieniającego, jeśli ich czas trwania przekracza już minimalny czas trwania opisany w dodatku III do części 66.

- 31) Firma AIRBUS SAS przedstawiła uwagę dotyczącą pkt 66.A.45 lit. k) i pkt 66.B.115 materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, w których Agencja stwierdza, że szkolenie dotyczące typu zespołu silnikowego lub płatowca musi uwzględniać połączenie między systemami silnika i płatowca. Zdaniem firmy Airbus SAS to połączenie powinno być uwzględnione w szkoleniu dotyczącym typu zespołu silnikowego.

Agencja jest zdania, że zależy to od typu/kategorii statku powietrznego. W niektórych przypadkach, np. statków powietrznych przeznaczenia ogólnego, bardziej zasadne może być uwzględnienie tego połączenia w szkoleniu dotyczącym płatowca ze względu na dużą różnorodność statków powietrznych, w których może być zainstalowany ten sam typ silnika.

- 32) Firma AIR FRANCE przedstawiła uwagę dotyczącą pkt 3 lit. j) w dodatku III do części 66. Jej zdaniem powinny zostać opracowane materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, ustalające dla egzaminu poziomu 3 odsetek pytań poziomu 1, 2 i 3.

Agencja nie zgadza się, że charakter pytań egzaminacyjnych powinien być tak ściśle określony. Niemniej w dodatku III usunięto pkt 3 lit. j) i zmieniono pkt 3 lit. d) i pkt 3 lit. f), wyjaśniając, że:

- Dopuszczalna jest ograniczona liczba pytań niższego poziomu.
- Zatwierdzając kurs, właściwy organ ocenia liczbę i poziom pytań.

- 33) Komitet EAMTC stwierdził, że dokument planowania obsługi technicznej (MPD), podręcznik napraw konstrukcyjnych (SRM), zredukowane minima separacji pionowej (RVSM) i inne pozycje nie powinny być wymienione w pkt 66.A.45 lit. k) ppkt 1 i lit. k) ppkt 2 materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności ani brane pod uwagę podczas opracowywania treści teoretycznego szkolenia typu. Propozycję tę uzasadniono stwierdzeniem, że pozycje te nie są właściwe dla określonego typu statku powietrznego.

Agencja nie zgadza się z tą propozycją, ponieważ dany typ statku powietrznego może mieć określone w podręczniku napraw konstrukcyjnych bardzo szczególne naprawy (w tym czynności obsługowe wynikające z wymagań dotyczących zredukowanych minimów separacji pionowej), których uwzględnienie może być konieczne podczas opracowywania treści kursu.

- 34) DZIAŁ SZKOLEŃ TECHNICZNYCH EAT-DHL zasugerował zmianę pkt 147.A.100 lit. f) w celu zmniejszenia z 15 do 7 maksymalnej liczby przypadających na kontrolującego słuchaczy przechodzących szkolenie praktyczne podczas każdego kursu.

Agencja nie może przyjąć tej propozycji, ponieważ ten punkt nie stanowił przedmiotu dyskusji w ramach grupy roboczej i nie uwzględniono go w żadnych konsultacjach zewnętrznych. W rezultacie sprawą tą będzie można zająć się dopiero w związku z przyszłym działaniem regulacyjnym.