



AVIZUL NR. 05/2009

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 15 decembrie 2009

**referitor la un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE)
nr. 2042/2003 al Comisiei privind menținerea navigabilității aeronavelor
și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor
și a personalului cu atribuții în domeniu**

***„Prerogativele licențelor de întreținere a aeronavelor categoriile B1 și B2
ȘI
Calificările de tip și de grupă
ȘI
Instruirea pentru calificările pe tipuri de aeronave”***

I. Generalități

1. Scopul prezentului aviz este de a propune Comisiei să modifice Regulamentul (CE) nr. 2042/2003¹ al Comisiei. Motivele pentru această activitate de reglementare sunt descrise mai jos.
2. Avizul a fost adoptat pe baza procedurii stabilite de Consiliul de administrație al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (agenția)², în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008³ (regulamentul de bază).

II. Consultare

3. Deși Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 stabilește deja la anexa III (partea 66) un sistem de licențiere a personalul autorizat pentru certificare, reacțiile primite de la părțile interesate și autoritățile naționale au indicat necesitatea revizuirii acestui regulament în ceea ce privește următoarele subiecte:
 - Prerogativele licențelor de întreținere a aeronavelor categoriile B1 și B2.
 - Calificările de tip și de grupă.
 - Instruirea pentru calificările pe tipuri de aeronave.

Preocupările specifice fiecărui subiect sunt următoarele:

Prerogativele licențelor de întreținere a aeronavelor categoriile B1 și B2:

4. În prezent, în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, anexa III (partea 66), prerogativele asociate fiecărei categorii de licențe de întreținere a aeronavelor sunt descrise după cum urmează:
 - O licență de întreținere a aeronavelor de categoria A îl autorizează pe titularul său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere de linie, minore, programate, și remedieri ale unor defecte simple, în limitele sarcinilor menționate în mod expres în aprobare. Prerogativele de certificare se limitează la acele lucrări pe care titularul licenței le-a efectuat personal într-o întreprindere conformă cu dispozițiile părții 145.
 - O licență de întreținere a aeronavelor de categoria B1 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere, inclusiv asupra structurii aeronavelor, grupurilor motopropulsoare și asupra sistemelor mecanice și electrice. Înlocuirea unor unități ce pot fi înlocuite ale sistemelor

¹ Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 315, 28.11.2003, p. 1). Regulament astfel cum a fost modificat ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 1056/2008 al Comisiei din 27 octombrie 2008 (JO L 283, 28.10.2008).

² Decizia Consiliului de administrație privind procedura care trebuie aplicată de către agenție în vederea eliberării de avize, certificate, specificații și materiale de îndrumare („Procedura de reglementare”). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

³ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p. 1)

electronice de bord, care necesită doar teste simple pentru a dovedi buna stare de funcționare, este de asemenea inclusă în prerogativele sale. Categoria B1 include în mod automat sub-categoria A corespunzătoare.

- O licență de întreținere a aeronavelor de categoria B2 îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere efectuate asupra sistemelor electronice de bord și asupra celor electrice.
 - O licență de întreținere a aeronavelor de categoria C îi permite titularului său să elibereze certificate de dare în exploatare după operațiuni de întreținere de bază pentru aeronave. Prerogativele se aplică aeronavei în integralitatea sa, în cazul unei întreprinderi conforme cu dispozițiile părții 145.
5. Reacțiile primite de agenție de la părțile interesate și autoritățile naționale au arătat că regulamentul existent în prezent nu definește clar ce este un sistem electric și un sistem electronic de bord. Mai mult, materialul de îndrumare și AMC existente nu par suficiente pentru a clarifica sarcinile care pot fi executate la sistemul electronic de bord de către un titular de licență categoria B1 și ce este un test simplu.
6. Reacțiile suplimentare primite de agenție de la părțile interesate și autoritățile naționale au sugerat că prerogativele personalului licențiat în cadrul categoriei B2 sunt reduse exagerat. În plus, durata instruirii de bază pentru categoria B2 (2 400 de ore) este aceeași ca și cea pentru categoria B1, în timp ce conținutul apendicelui I la partea 66 pare să arate că instruirea pentru categoria B2 trebuie să dureze mai puțin decât cea pentru categoria B1.

Calificările de tip și de grupă:

7. În prezent, în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, anexa III (partea 66), în scopul omologării calificărilor pe tip de aeronavă pentru licențele de întreținere a aeronavelor, aeronavele se clasifică după cum urmează:
- Aeronave pentru care titularii de licențe trebuie să aibă o singură calificare de tip omologată pentru licența în cauză. Este vorba despre toate aeronavele mari, așa cum sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 (adică avioane cu MTOM de cel puțin 5 700 kg și elicoptere cu mai multe motoare) și aeronave pentru care agenția a ajuns la concluzia că necesitatea unei calificări pe tip de aeronavă este dată de complexitatea aeronavei în cauză.
 - Aeronave pentru care titularii de licențe au posibilitatea fie de a avea o singură calificare de tip omologată pentru licență, fie de a avea o calificare de grupă corespunzătoare sau o calificare de grupă de producător corespunzătoare. În acest caz, instruirea de tip nu este necesară. Cu toate acestea, ea este necesară pentru completarea examinării de tip și a experienței practice (cel puțin 50% din sarcinile conținute în apendicele II la AMC la partea 66⁴).
8. Reacțiile primite de agenție de la părțile interesate și autoritățile naționale au arătat următoarele preocupări:
- Nu este clar ce este un „tip de aeronavă” în termeni de întreținere și, ca o consecință, nu este clar când două modele/varianțe diferite de aeronavă se aseamănă suficient

⁴ Decizia nr. 2003/19/RM a directorului executiv al agenției din 28.11.2003 privind mijloacele acceptabile de conformare și material de îndrumare pentru Regulamentul Comisiei (CE) nr. 2042/2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu. Decizie modificată ultima dată prin Decizia 2009/016/R din 1 decembrie 2009.

- pentru a fi considerate ca aparținând aceleiași „calificări de tip”. Acest lucru provoacă inexactități în lista de calificări tip de la apendicele II la AMC al părții 66.
- În prezent nu există precizări despre cazul în care o aeronavă se consideră a fi complexă în termeni de întreținere, ceea ce poate fi diferit de definiția „aeronavei complexe motorizată” care se găsește în regulamentul de bază.
 - Diferitele grupe de aeronave din prezent nu reflectă în mod real complexitatea aeronavei. Unele aeronave nu sunt „simple” în termeni de proiectare și necesită doar o calificare de grupă, ceea ce contravine definiției acestora.
 - Prerogativele titularilor de licență categoria B2 sunt reduse exagerat, dacă se au în vedere calificările de grupă de producător. Este recomandabil să se aibă în vedere necesitatea adaptării calificărilor de grupă la capacitatea de lucru a titularului de licență categoria B2, în acest caz tehnologia fiind asemănătoare de la un constructor la altul.
 - Aeronava eligibilă pentru calificările de grupă pe constructor și calificările de grupă complete necesită în prezent examinarea tip pentru un număr reprezentativ de aeronave. Cu toate acestea, în multe cazuri, este dificil de găsit un furnizor pentru aceste examinări (întreprindere autorizată sau autoritate competentă).

Instruirea pentru calificările pe tipuri de aeronave:

9. În prezent, conform Regulamentului (CE) nr. 2042/2003, anexa III (partea 66), cu excepția dispozițiilor contrare de la punctul 66.A.45 litera (g), titularul unei licențe de întreținere a aeronavelor de categoria B1, B2 sau C exercită prerogative de certificare doar pe o aeronavă anume, dacă licența de întreținere a aeronavelor (AML) conține omologarea calificării pe tipuri de aeronave corespunzătoare (TR).
10. Mai mult, cu excepția dispozițiilor contrare de la punctul 66.A.45 litera (h), calificările sunt acordate după absolvirea satisfăcătoare a instruirii pentru calificările pe tipuri de aeronave din cadrul categoriei respective B1, B2 sau C (TRT) aprobată de autoritatea competentă sau efectuată de o organizație cu atribuții de instruire în domeniul întreținerii autorizată corespunzător în conformitate cu cerințele părții 147.
11. În plus, în conformitate cu regulamentul și AMC existente, calificarea de tip autorizată în cadrul categoriilor B1 și B2 include elemente teoretice și practice care trebuie să îndeplinească cerințele de la apendicele III la partea 66. Poate fi pus la punct un program de cursuri structurate de formare profesională la locul de muncă pentru satisfacerea cerințelor de instruire practică. Instruirea practică trebuie să cuprindă o perioadă de patru luni pentru solicitanții care nu au experiență practică înregistrată recent pentru aeronavele cu structură și sisteme comparabile, inclusiv motoarele, dar aceasta poate fi redusă la un minim de două săptămâni pentru solicitanții care dețin o astfel de experiență anterioară.
12. Reacțiile primite de agenție de la părțile interesate și autoritățile naționale au arătat următoarele preocupări:
 - Elementele descrise în apendicele III la partea 66 (deși destul de numeroase) par a nu fi suficient de detaliate pentru a răspunde tuturor posibilităților de instruire pe tip de aeronavă, lăsând loc pentru prea multe posibilități de interpretare și cazuri de tratament diferențiat. Au existat cazuri în care același curs de instruire este diferit în privința nivelului, a lungimii și al conținutului, din punctul de vedere al instruirii

teoretice, practice/OJT, experienței practice, și în care elementele practice s-au redus la două săptămâni de instruire, indiferent de experiența solicitantului. Mai mult, instruirea pentru diferențe nu este suficient reprezentată.

- În plus, prezentele documente AMC și GM arată faptul că autoritatea competentă are ultimul cuvânt în ceea ce privește relevanța perioadei acordate elementului practic pentru un individ în particular, înainte de includerea în licență a calificării (care poate varia între 2 săptămâni și 4 luni). Acest lucru a creat situații în care absolvirea unui program de instruire autorizat de tip într-o întreprindere care respectă prevederile părții 147, inclusiv instruirea teoretică și practică, nu a fost considerată suficientă de către autoritatea competentă pentru includerea calificării în licență și autoritatea competentă a cerut efectuarea de instruire practică suplimentară.

13. Pentru a rezolva aceste probleme, agenția a creat trei sarcini de reglementare:

- 66.006: Prerogativele licențelor de întreținere a aeronavelor categoriile B1 și B2.
- 66.009: Calificările de tip și de grupă.
- 66.011: Instruirea pentru calificările pe tipuri de aeronavă.

Pentru fiecare dintre aceste sarcini de reglementare, agenția a creat grupul de redactare corespunzător, compus din reprezentanți ai autorităților naționale și din domeniu. Scopul a fost evaluarea situației, înaintarea unei propuneri și conceperea de instrucțiuni pentru emiterea unui aviz de modificare a părții 66 și/sau o decizie de modificare a documentelor AMC și GM la această parte, legat de termenii de referință corespunzători (ToR). În cazul special al sarcinii 66.011, domeniul său de aplicare s-a limitat la acele aeronave care necesită instruirea pentru calificarea de tip.

14. Pe baza contribuției grupului de redactare, agenția a emis documentul NPA nr. 2007-07 pe data de 28 iunie 2007 pe site-ul său: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

15. Până la data închiderii, 28 octombrie 2007 (care a inclus o lună de prelungire a perioadei inițiale de consultare de 3 luni), agenția a primit 409 observații de la autorități aeronautice naționale, organizații profesionale și organizații/persoane private.

16. Pentru revizuirea acestor observații, agenția a creat un grup de revizuire pentru fiecare dintre cele trei sarcini, fiecare compus din membrii grupului de lucru corespunzător, plus o persoană de la Standardizare și Autorizări (agenție) și o persoană din domeniu care își exprimase dezacordul în legătură cu NPA nr. 2007-07. Ca rezultat al acestei revizuirii, agenția a publicat, pe 6 octombrie 2009, documentul de răspuns la observații (CRD) nr. 2007-07, care a conținut răspunsurile la fiecare observație și textul propus pentru reglementare și pentru AMC/GM.

17. Este important de reținut, în acest moment, că grupurile de revizuire au luat în considerare observațiile primite pe durata consultărilor legate de documentul NPA nr. 2008-03.

18. După publicarea documentului CRD nr. 2007-07, agenția a organizat, la 29 octombrie 2009, un atelier de lucru la Köln, pentru a-i detalia conținutul și pentru a ajuta părțile interesate să înțeleagă propunerea înainte de a-și trimite reacțiile.

19. Ca rezultat al consultării externe pentru documentul CRD nr. 2007-07, care s-a finalizat pe 5 decembrie 2009, agenția a primit reacții de la:

- 4 autorități competente: CAA-Jăriile de Jos, CAA-Suedia, CAA-Regatul Unit și DGAC-Franța.
- 12 organizații și asociații: Airbus SAS, British Airways Engineering, Flight Safety International, Helicopters Italia, KLM Engineering & Maintenance, Monarch, Thomas Cook Aircraft Engineering, Air France, Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Tyrolean Airways, Comitetul european pentru instruirea în domeniul întreținerii aeronavelor (EAMTC) și EAT-DHL Technical Training Department.
- 4 persoane fizice.

Aceste reacții sunt analizate în detaliu în atașament.

III. Conținutul avizului agenției

20. Prezentul aviz ia în considerare, în măsura posibilului, propunerile făcute de multe părți interesate și autorități naționale care au luat parte la consultare și au reacționat la documentul CRD.
21. Luând în considerare ierarhia reglementărilor EASA, prezentul aviz încearcă să rezolve numai schimbările pe care agenția le propune în legătură cu Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei; mijloacele acceptabile de conformitate (AMC) respective și materialul de îndrumare (GM), care au fost detaliate în documentul CRD, pot și vor fi emise de către agenție doar atunci când reglementările menționate mai sus vor fi fost adoptate de Comisie. Totuși, trebuie amintit că măsurile expuse în prezentul aviz trebuie citite în strânsă legătură cu documentele AMC și GM, ca parte a unui pachet asupra căruia s-a căzut de acord.

a) **Modificări legate de sarcina 66.006: Prerogativele licențelor de întreținere a aeronavelor categoriile B1 și B2**

22. Cu privire la prerogativele personalului autorizat pentru certificare de categorie B1, agenția propune să se permită emiterea prerogativei „lucrări la sistemele electronice de bord” (în locul prerogativei „înlocuirea unor unități ce pot fi înlocuite ale sistemelor electronice de bord” din prezent), atâta timp cât testul necesar este unul simplu și nu sunt necesare remedieri.

Această modificare va fi detaliată în continuare în documentele AMC și GM pentru a clarifica:

- ce este un „sistem electric” și ce este un „sistem electronic de bord”;
 - ce este un „test simplu”;
 - ce este o „remediere”;
 - faptul că zonele tipice detaliate de modulul 7.7 sunt considerate „sarcini legate de sistemul electric”, ceea ce înseamnă că pot fi date în exploatare de personalul autorizat pentru certificare atât din categoria B1, cât și din categoria B2.
23. Cu privire la personalul autorizat pentru certificare din categoria B2, agenția propune includerea printre prerogativele acestuia a dării în exploatare a operațiunilor la sistemul electric sau la sistemele electronice de bord executate în cadrul grupului motopropulsor și al sistemului mecanic (punctul 66.A.20 litera (a) alineatul 3 subpunctul (i) al părții 66). Prin urmare, anexele I, II și III au fost revizuite pentru sistemele aplicabile, pentru a mări

nivelul de cunoștințe/de instruire pentru categoria B2, astfel încât să corespundă celui pentru categoria B1 și să fie adăugate noi întrebări pentru examinările corespunzătoare.

24. Pentru a nu obliga toți titularii unei licențe categoria B2 la reinstruire/reexaminare, agenția propune la articolul 7 alineatul 9 litera (a) al Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 ca aceștia să obțină această prerogativă automat. Deși acest lucru este parțial justificat prin faptul că întreprinderii autorizate cu atribuții de întreținere i se cere întotdeauna să evalueze competența personalului autorizat pentru certificare înainte de eliberarea autorizației corespunzătoare, agenția a introdus o măsură compensatorie suplimentară la punctul 66.A.20 litera (b) alineatul 3 al părții 66, care arată că personalul autorizat pentru certificare nu poate exercita prerogative decât dacă sunt competenți pe aeronava corespunzătoare.

Aceasta va fi suplimentată de AMC de la punctul 66.A.20 litera (b) alineatul 3, care specifică faptul că titularul de licență trebuie să se asigure că el/ea a dobândit cunoștințele și experiența necesare dării în exploatare a unei aeronave specifice. Acest lucru este esențial deoarece este posibil ca unele sisteme și tehnologii prezente pe o aeronavă specifică să nu fie cuprinse în cerințele privind cunoștințele de bază de la punctul 66.A.25 sau în cerințele privind calificarea de tip de la punctul 66.A.45.

În mod obișnuit este cazul:

- Calificărilor de tip incluse într-o licență folosind denumirile definite la anexa I la AMC „Lista calificărilor tip” după terminarea instruirii/examinării de tip care nu a inclus toate variantele din cadrul denumirii calificării.
- Lucrărilor efectuate asupra modelului care a evoluat din punct de vedere tehnologic de la modelul original folosit pentru instruirea/examinarea de tip.
- Evoluției cerințelor privind cunoștințele de bază care nu necesită reexaminarea titularilor de licență existenți.
- Tehnologiei și opțiunilor specifice selectate de către fiecare client, care este posibil să nu fie cuprinse în instruirea/examinarea de tip.
- Incluserii în licență a calificărilor de grupă/subgrupă pe baza experienței legate de un număr reprezentativ de sarcini sau pe baza unei instruirii/examinări de tip pe un număr reprezentativ de aeronave.

25. În plus, pentru personalul autorizat pentru certificare din categoria B2, agenția propune, pentru întreprinderile care respectă prevederile părții 145, includerea posibilității de a autoriza un titular de licență categoria B2 pentru certificarea sarcinilor de categorie A (punctul 66.A.20 litera (a) alineatul 3 subpunctul (ii) al părții 66). Deși cunoștințele de bază pe care le implică o licență de categoria B2 nu includ toate cunoștințele de bază necesare pentru licența de categoria A și, desigur, agenția a accentuat faptul că licența de categoria B2 nu include în mod automat nicio subcategorie A, agenția consideră corectă creșterea numărului de prerogative condiționată de următoarele măsuri compensatorii:

- Categoria A de prerogative include numai tipurile de aeronave incluse deja în licența de categorie B2;
- Instruirea corespunzătoare pe sarcini trebuie efectuată, pentru fiecare tip de aeronavă, în cadrul întreprinderii conforme cu prevederile părții 145 care eliberează autorizația;
- Sunt necesare 6 luni de experiență practică dovedită în cadrul întreprinderii conforme cu prevederile părții 145 care emite autorizația. Această experiență trebuie să includă domeniul de aplicare al autorizației care urmează a fi eliberată;

- Atât instruirea pe sarcini cât și experiența practică trebuie urmate de instruirea/evaluarea corespunzătoare.

26. Apendicele I la partea 66 este modificat astfel încât:

- Să includă tehnologii noi de tipul „Sisteme electronice de bord modulare integrate (ATA42)”, „Sisteme cabină (ATA44)” și „Sisteme de informare (ATA46)”;
- Să extindă modulele 13 și 14 pentru a cuprinde extinderea prerogativelor pentru licența de categoria B2 conținută la punctul 66.A.20 litera (a) alineatul 3 subpunctul (i) al părții 66.

Această extindere a conținutului apendicelui I nu implică o modificare a numărului de ore de instruire necesare în cadrul cursurilor de bază în conformitate cu prevederile părții 147, din următoarele motive:

- Modificarea introdusă în programa pentru categoria B1 (noi tehnologii) este nesemnificativă în comparație cu durata cursului complet.
- Modificarea introdusă astfel încât să cuprindă mărirea numărului de prerogative din cadrul categoriei B2, deși mult mai importantă, este compensată de reducerea numărului de ore pe care agenția avea intenția să le introducă odată ce fusese de acord asupra faptului ca durata instruirii pentru categoria B2 din prezent să fie mai mică decât cea pentru categoria B1. Această reducere a fost consecința unei analize detaliate a conținutului programei (module, submodule și repere) și a nivelului de instruire necesar pentru fiecare reper în parte. Prin urmare, durata finală a cursului de bază pentru categoria B2 rămâne la 2 400 de ore.

27. Apendicele II la partea 66 este modificat astfel încât:

- Să adapteze numărul de întrebări la modificările introduse în apendicele I.
- Să garanteze faptul că numărul de întrebări pentru fiecare modul este divizibil cu 4, astfel încât să poată fi obținut un scor de 75%. Acest lucru rezolvă problema din prezent, când, în unele cazuri, este necesară obținerea unui scor mai mare de 75% pentru promovare.

28. Apendicele III la partea 66 este modificat astfel încât să poată fi adaptat la modificările introduse în apendicele I.

29. Punctul 145.A.30 litera (g) din partea 145 este modificat prin adăugarea sintagmei „după caz” pentru a permite autorității competente să autorizeze o întreprindere care se ocupă de personalul autorizat pentru certificare doar pentru categoria B1 sau doar pentru categoria B2, dacă domeniul de aplicare a operațiunii o justifică în mod clar.

Se va adăuga un material AMC la punctul 145.A.30 litera (g) pentru a specifica faptul că acest lucru este posibil numai dacă domeniul de aplicare al operațiunii, așa cum este definit în Manualul de specificații al întreprinderii cu atribuții de întreținere, dovedește că nu este nevoie de personal autorizat pentru certificare de categoriile B1 și B2 în același timp. O atenție specială trebuie acordată limitării clare a domeniului de aplicare a întreținerii de linie programate și neprogramate (remediarea defectelor) exclusiv la acele sarcini care pot fi certificate de categoria de personal autorizat pentru certificare existentă.

30. În final, agenția a introdus prevederile corespunzătoare în articolul 7 alineatul 9 literele (b) și (c) din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 pentru a asigura o etapă de tranziție corespunzătoare pentru întreprinderile în conformitate cu partea 147 care asigură cursuri de instruire de bază și examinări, ca și pentru autoritățile competente.

b) Modificări legate de sarcina 66.009: Calificările de tip și de grupă

31. Cu privire la politica pentru stabilirea cazurilor în care un model/o variantă de aeronavă necesită o „calificare de tip” separată sau poate fi introdusă în cadrul unei „calificări de tip” existente, aceasta se află în lucru în prezent, ca parte a sarcinii 21.039 privind „Date despre relevanța operațională”. Această sarcină are în vedere, printre alte modificări, obligația pentru titularii R-TC și RCoA de a concepe o programă minimă pentru instruirea pentru calificarea tip a personalului autorizat pentru certificare.
32. În privința criteriilor de stabilire a cazurilor în care o aeronavă este considerată „complexă” în ceea ce privește întreținerea și, prin urmare, necesită o anumită calificare tip pe baza unei anumite instrucții tip, agenția le-a grupat în cadrul grupei 1, care, în conformitate cu noul punct 66.A.42, se definește ca:

Grupa 1: „Toate aeronavele motorizate complexe și acele aeronave motorizate simple care necesită o calificare tip specifică. O aeronavă motorizată simplă necesită o calificare tip de aeronavă dacă aceasta este definită de agenție”.

În această definiție, sintagma „aeronavă motorizată complexă” este cea definită în regulamentul de bază.

Politica de clasificare a aeronavelor simple motorizate în cadrul grupei 1 care este aplicată de agenție este următoarea:

- dacă procedurile de întreținere necesită instruire de specialitate (adică dacă una dintre caracteristicile acestora nu este detaliată corespunzător în programa de bază de la apendicele I la partea 66) sau
- altitudinea maximă certificată de operare depășește FL 290 sau
- este vorba despre un elicopter cu mai multe motoare sau
- sunt echipate cu sisteme de comandă prin cablu.

Aceste criterii sunt simple și se va afla cu ușurință dacă aeronava aparține sau nu grupei 1.

33. În ceea ce privește clasificarea aeronavelor, cele 13 grupe de calificări tip pentru întreținere enumerate în prezent la apendicele 1 din AMC la partea 66, denumită aici „Lista calificărilor tip”, sunt înlocuite cu 3 grupe (noul punct 66.A.42 la partea 66):
- Grupa 1: toate aeronavele complexe motorizate și aeronavele simple motorizate care necesită o calificare tip de aeronavă prin definiția agenției.
 - Grupa 2: aeronavele altele decât cele din grupa 1, care aparțin următoarelor subgrupe:
 - subgrupa 2a: avioane monomotor cu turbopropulsor
 - subgrupa 2b: elicoptere monomotor cu turbină
 - subgrupa 2c: elicoptere monomotor cu piston
 - Grupa 3: avioane cu motor cu piston altele decât cele din grupa 1.
34. Pe baza grupelor și subgrupelor definite la punctul 66.A.42 la partea 66, agenția a introdus în punctul 66.A.45 la partea 66 diferite posibilități de includere în licență împreună cu cerințele corespunzătoare privind instruirea/examinarea/experiența. Un tabel similar celui

de mai jos va fi introdus în materialul de îndrumare (GM 66.A.45) pentru a rezuma toate opțiunile și cerințele:

Cerințele pentru calificarea aeronavă			
	Licența categoria B1	Licența categoria B2	Licența categoria C
<p>Grupa 1 Aeronave motorizate complexe + alte aeronave definite de agenție</p>	<p>CALIFICARE TIP specifică <i>Instruire tip:</i> - Teorie + examen - Practică + evaluare</p> <p><i>OJT (pentru prima aeronavă din subcategoria licenței)</i></p>	<p>CALIFICARE TIP specifică <i>Instruire tip:</i> - Teorie + examen - Practică + evaluare</p> <p><i>OJT (pentru prima aeronavă din subcategoria licenței)</i></p>	<p>CALIFICARE TIP specifică <i>Instruire tip:</i> - Teorie + examen</p>
<p>Grupa 2: (cu excepția celor din grupa 1)</p> <p>Subgrupe:</p> <p>2a: avioane monomotor cu turbopropulsor</p> <p>2b: elicoptere monomotor cu turbină</p> <p>2c: elicoptere monomotor cu piston</p>	<p>(Titularii de licență categoriile B1.1, B1.3, B1.4)</p> <p>CALIFICARE TIP specifică <i>(instruire tip+OJT) sau (examen tip + experiență practică)</i></p> <p>sau</p> <p>CALIFICARE SUBGRUPĂ constructor <i>(instruire tip+OJT) sau (examen tip + experiență practică) pe cel puțin 2 aeronave reprezentative din respectiva subgrupă ale constructorului</i></p> <p>sau</p> <p>CALIFICARE SUBGRUPĂ completă <i>(instruire tip+OJT) sau (examen tip + experiență practică) pe cel puțin 3 aeronave reprezentative din respectiva subgrupă de la constructori diferiți</i></p>	<p>CALIFICARE TIP specifică <i>(instruire tip+OJT) sau (examen tip + experiență practică)</i></p> <p>sau</p> <p>CALIFICARE SUBGRUPĂ constructor <i>(pe baza dovedirii experienței corespunzătoare)</i></p> <p>sau</p> <p>CALIFICARE SUBGRUPĂ completă <i>(pe baza dovedirii experienței corespunzătoare)</i></p>	<p>CALIFICARE TIP specifică <i>(instruire tip) sau (examen tip)</i></p> <p>sau</p> <p>CALIFICARE SUBGRUPĂ constructor <i>(examen tip sau experiență practică) pe cel puțin 2 aeronave reprezentative din respectiva subgrupă ale constructorului</i></p> <p>sau</p> <p>CALIFICARE SUBGRUPĂ completă <i>(examen tip sau experiență practică) pe cel puțin 3 aeronave reprezentative din respectiva subgrupă de la constructori diferiți</i></p>
<p>Grupa 3 avioane cu motor cu piston (altele decât cele din</p>	<p>(titularii de licență categoria B1.2)</p> <p>CALIFICARE TIP specifică <i>(instruire tip+OJT) sau (examen tip + experiență practică)</i></p> <p>sau</p> <p>CALIFICARE GRUPA 3</p>	<p>CALIFICARE TIP specifică <i>(instruire tip+OJT) sau (examen tip + experiență practică)</i></p> <p>sau</p> <p>CALIFICARE GRUPA</p>	<p>CALIFICARE TIP specifică <i>(instruire tip) sau (examen tip)</i></p> <p>sau</p>

grupa 1)	<p style="text-align: center;">completă (pe baza dovedirii experienței corespunzătoare)</p> <p style="text-align: center;">Limitări:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Avioane presurizate ▪ Structuri (metalică / compozită / din lemn / din tuburi metalice și țesătură) <p>(Limitările sunt retrase după demonstrarea experienței corespunzătoare)</p>	<p style="text-align: center;">3 completă (pe baza dovedirii experienței corespunzătoare)</p>	<p style="text-align: center;">CALIFICARE GRUPA 3 completă (pe baza dovedirii experienței corespunzătoare)</p>
----------	--	--	---

35. Este important de observat faptul că, pentru anumite grupe de aeronave și licențe, este posibilă obținerea de calificări de grupă/subgrupă pe baza experienței corespunzătoare, fără a fi necesare instruirea tip sau examinările tip. Acest lucru este adevărat pentru următoarele:

- Aeronave din grupa 3 pentru toate categoriile de licențe (B1.2, B2 și C).
- Aeronave din grupa 2 pentru licența categoria B2.

Motivul pentru care, pentru licența categoria B2, există și posibilitatea calificărilor de subgrupă pentru aeronave din grupa 2 pe baza experienței, fără a mai fi necesare instruirea tip/examenul tip pe un număr reprezentativ de aeronave, este faptul că tehnologia sistemelor electronice de bord disponibilă pe tipuri de aeronave diferite tinde să fie foarte asemănătoare.

Pentru licențele categoria B1 și C, tehnologia disponibilă pentru structurile și sistemele mecanice este mult mai variată. Prin urmare, calificările de subgrupă pentru aeronavele din grupa 2 nu sunt posibile pentru licențele categoria B1 și C. Mai mult, chiar dacă este posibilă obținerea calificării de grupa 3 pentru o licență categoria B1.2 pe baza experienței, această calificare este condiționată de următoarele limitări, în cazul în care persoana nu poate dovedi că deține experiența corespunzătoare:

- Aeronave presurizate.
- Aeronave cu structură din lemn.
- Aeronave cu structură din tuburi de metal acoperite cu țesătură.
- Aeronave cu structură din metal.
- Aeronave cu structură din materiale compozite.

Este important de reținut aici că, în documentul NPA nr. 2007-07, numărul limitărilor era mai mare, incluzând și limitări cu privire la:

Pentru licența categoria B1.2 și C:

- Trenul de aterizare escamotabil.
- Elicea cu pas variabil.
- Motorul cu turbocompresor.
- FADEC (autonomia completă a controlului digital al motorului).

Pentru licența categoria B2:

- Pilotul automat elicopter
- Pilotul automat avion
- EFIS
- FADEC

Totuși, aceste limitări suplimentare au fost retrase din propunerea finală în coordonare cu grupul de revizuire pentru documentul NPA nr. 2008-03 în care fuseseră introduse limitări similare pentru licențele de categoria B3 și L.

Motivele retragerii limitărilor legate de aceste sisteme sunt următoarele:

- Alegerea acestor sisteme și nu a altora poate fi pusă sub semnul întrebării.
- Sistemul de aprobare și retragere a limitărilor se poate constitui într-o povară semnificativă pentru autoritățile competente și titularii de licențe.
- Totuși, titularul de licență trebuie să satisfacă toate cerințele de bază cu privire la cunoștințe și experiență.

În plus, ca o măsură compensatorie, s-a introdus o prevedere la punctul 66.A.20 litera (b) al părții 66 pentru a clarifica faptul că personalul de certificare nu își poate exercita prerogativele decât dacă are competență pe acel tip de aeronavă. Acest lucru mărește responsabilitatea din prezent a întreprinderii de întreținere sau a personalului autorizat pentru certificare independent de a oferi acest tip de competență înainte de a da în exploatare o aeronavă.

36. Limitările prevăzute prin licență:

- Înseamnă „excluderi” de la prerogativele certificării.
- Afectează întreaga aeronavă. Nimic de pe aeronavă nu poate fi certificat, cu excepția sarcinilor de întreținere ale pilotului-proprietar.
- Pot fi retrase prin:
 1. Demonstrarea experienței corespunzătoare (detaliată mai departe în documentul AMC) sau
 2. Demonstrarea experienței corespunzătoare sau după o evaluare practică satisfăcătoare efectuată de autoritatea competentă.

37. Punctul 66.B.125 al părții 66 a fost modificat pentru a asigura instrucțiunile adresate autorității competente cu privire la modul de conversiune a licențelor existente în conformitate cu prevederile părții 66 în noile calificări descrise la punctul 66.A.45 al părții 66. Cu toate acestea, această conversiune nu este obligatorie până la expirarea licenței conforme cu prevederile părții 66 existente sau până când trebuie modificată (a se vedea articolul 7 alineatul 9 litera (h) din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003). Mai mult, calificările tip de aeronavă specifice incluse într-o licență în conformitate cu prevederile părții 66 nu sunt condiționate de conversiune și rămân incluse în licență.

c) Modificări legate de sarcina 66.011: Instruire tip

38. Instruirea pentru calificarea tip (TRT) și formarea profesională la locul de muncă (OJT)

TRT se compune întotdeauna din:

- Tranșa teoretică și examinarea;
- Tranșa practică și evaluarea.

OJT nu este considerată ca făcând parte din TRT. OJT se adaugă TRT și va fi obligatorie numai în cazul obținerii primei calificări de tip (TR) într-o categorie/subcategorie de licență de întreținere a aeronavelor (AML), astfel încât mecanicul să poată acumula experiență pe lângă tranșa practică a TRT.

OJT este un program care se desfășoară în cadrul unui mediu real cu atribuții de întreținere și sub supravegherea unui supervisor desemnat. În plus, această OJT se încheie cu o evaluare. Toate aceste elemente trebuie să fie acceptabile de către autoritatea competentă responsabilă pentru includerea în licență a TR.

Pentru toate aceste motive, TRT este acum descrisă la punctul 66.A.45 litera (k) al părții 66, separat de OJT, care este descrisă la punctul 66.A.45 litera (l) al părții 66.

39. Tipul de aeronavă relevant pentru formarea profesională la locul de muncă (OJT)

OJT poate fi efectuată doar pe tipul de aeronavă care va fi inclus în licență și nu pe alte aeronave din aceeași subcategorie sau din subcategoriile diferite. Motivul este că acesta este primul tip de aeronavă din subcategorie și titularul de licență trebuie să aibă experiență pe aeronavă pentru a putea să certifice.

40. Instruirea pentru calificarea tip și prerogativele de certificare

Includerea unei calificări de tip în AML nu este suficientă pentru exercitarea prerogativelor de certificare. Există alte cerințe, așa cum se specifică la punctul 66.A.20 litera (b) al părții 66 și la punctul 145.A.35 al părții 145. Pentru a fi mai clar, s-a creat un nou punct 66.A.20 litera (b) alineatul 3 al părții 66 și va fi emis în continuare material AMC în acest scop, atât pentru 66.A.20 litera (b) alineatul 3, cât și pentru 145.A.35 litera (a).

41. Tranșa teoretică a instruirii pentru calificarea de tip (TRT): durata minimă

Pentru a evita durate prea scurte ale instruirii pentru calificarea tip (TRT), așa cum s-a raportat de către echipele EASA care se ocupă de standardizare, s-a introdus conceptul de durată minimă a tranșei teoretice a TRT, ca cel mai bun compromis. Cu toate acestea, nu a fost posibilă propunerea unor durate care să acopere în întregime marea diversitate în ceea ce privește complexitatea, tehnologia, greutatea. De aceea, modificările trebuiau limitate la categoriile generice mari.

Pe lângă cea pentru giravion, sunt propuse trei categorii generice pentru avioane, pe baza MTOM:

- Sub 5 700 Kg
- Între 5 700 Kg și 30 000 Kg
- Peste 30 000 Kg

Mai mult, s-a acordat o atenție specială tipurilor de aeronave sub 2T (aeronave ușoare): pentru avioanele depresurizate cu motor cu piston cu MTOM de cel mult 2 000 kg, durata minimă poate fi redusă la 50%.

Pentru elicopterele care aparțin grupei 2, așa cum sunt definite acum la punctul 66.A.42, durata minimă poate fi redusă la 30%.

Toate duratele minime pentru TRT teoretică se bazează pe categoriile generice de aeronave și echipamentul standard minim corespunzător și sunt stabilite avându-se în vedere, printre, altele următoarele:

- Durata cursurilor TRT conforme cu partea 147 existente din Europa oferite de Comitetul european pentru instruirea în domeniul întreținerii aeronavelor (EAMTC).

- Durata cursurilor TRT conforme cu partea 147 oferite de organizații străine sub supravegherea agenției.

42. Prevederi privind flexibilitatea duratei minime – justificarea duratei TRT

Determinarea conținutului și duratei TRT trebuie să se bazeze pe o analiză detaliată a necesităților de instruire (TNA).

O metodologie de identificare a necesităților de instruire va fi oferită în materialul de îndrumare (GM) al apendicelui III la partea 66.

Dat fiind că acoperirea în întregime a diversității aeronavelor, tehnologiei etc. este imposibilă și având în vedere că apendicele III la partea 66, în care se propune respectiva durată, are caracter obligatoriu, orice derogare ar necesita folosirea articolului 14 din regulamentul de bază.

Pentru a evita acest impas, agenția a propus prevederi privind flexibilitatea, adică:

- Este permisă doar în împrejurări excepționale;
- Justificată, acceptată și înregistrată de autoritatea competentă;
- Pe baza analizei necesităților de instruire.

Lungimea cursurilor poate fi sub durata minimă propusă, pe baza unei explicații detaliate sau mai mare, în cazul în care acest lucru este necesar pentru realizarea tuturor obiectivelor de predare și satisfacerea tuturor necesităților de instruire și atingerea obiectivelor de învățare.

Acest document propune și o definiție a orei de școlarizare.

43. Numărul maxim de ore de instruire pe zi

Pentru eficientizarea „instruirii” și pe considerente legate de „factorul uman”, numărul de ore de școlarizare pe zi pentru instruirea teoretică nu trebuie să depășească 6 ore; în cazuri excepționale, abaterea de la acest standard poate fi permisă de către autoritatea competentă dacă este justificată corespunzător. Acest număr maxim de ore se aplică și

- pentru combinația instruire teoretică și practică, dacă se efectuează în același timp;
- pentru combinația instruire teoretică și efectuarea întreținerii zilnice normale (de exemplu, sarcinilor de întreținere sau OJT), dacă se efectuează în același timp.

44. Participare (absenteism)

Durata minimă de participare este de cel puțin 90% din orele de școlarizare pentru cursul de instruire teoretică. Dacă acest criteriu nu este îndeplinit, nu trebuie emis un certificat de recunoaștere. Întreprinderea de întreținere poate asigura instruire suplimentară pentru acumularea duratei minime de participare.

45. Ameliorarea conținutului și nivelului existent al tranșei teoretice a TRT

Tabelul existent (standardul de instruire tip/elementele teoretice) de la apendicele III la partea 66 a fost revizuit și actualizat pentru adaptarea la noile sisteme, noile tehnologii etc. și a fost aliniat cu ATA104 (Specificația Asociației de Transport Aerian 104) pentru a-l face mai practic. În plus, fiecare număr din tabele este considerat un capitol de sine stătător, în scopul examinării.

Coordonarea a fost efectuată prin sarcina de reglementare 66.006, în care prerogativele titularilor de licență categoria B1 și B2 au fost revizuite.

Funcționarea motorului la sol nu este considerată ca făcând parte din TRT.

46. Tranșa practică a TRT (conținut)

Instruirea practică este în prezent compusă dintr-un conținut fix, pe baza unei liste specifice de sarcini practice aflată la apendicele III la partea 66.

Elementele practice care trebuie parcurse trebuie să fie reprezentative pentru aeronavă și sisteme, atât prin complexitate cât și prin cantitatea de cunoștințe tehnice pe care le implică. Deși pot fi incluse sarcini relativ simple, se includ și se execută și alte sarcini mai complexe, corespunzător tipului de aeronavă.

Tabelul propus implică următoarele categorii de sarcini:

- LOC: Locație
- FOT: Test funcțional/operațional
- SGH: Manevrarea în service și la sol
- R/I: Înlăturare / Instalare
- MEL: Lista minimă de echipamente
- TS: Remediere

AMC trebuie să lămurească următoarele aspecte:

- efectuarea unei evaluări și rolul evaluatorului instruirii practice în cazul instruirii practice TR;
- respectarea cerinței privind elementul practic de a prezenta fie o programă detaliată, fie fișe de lucru/jurnal practic(e) (documente doveditoare pentru includerea în licență a tipului) și
- reținerea documentelor doveditoare privind efectuarea instruirii practice.

47. Tranșa practică a TRT (durată)

Deși tranșa practică a TRT este orientată spre „conținut” (tabelul de la apendicele III la partea 66) indiferent de timpul necesar efectuării acestor sarcini, pentru avioane de cel puțin 30 000 Kg (MTOM) durata trebuie să fie de cel puțin 2 săptămâni (10 zile lucrătoare), cu excepția cazului în care există o justificare corespunzătoare pentru autoritatea competentă. Acest lucru va face parte dintr-un document AMC.

48. OJT

Așa cum s-a explicat anterior, în cazul primei TR în cadrul unei (sub)categorii de licență, stagiatarului i se va cere să efectueze OTJ într-un mediu real cu atribuții de întreținere. Sarcinile OJT care trebuie realizate trebuie să fie reprezentative pentru aeronavă și sisteme, atât prin complexitate cât și prin cunoștințele tehnice necesare pentru îndeplinirea lor.

Agenția trebuie să emită un document AMC pentru a specifica sensul cuvântului „reprezentativ”. Acest lucru se va realiza prin folosirea dispozițiilor apendicelui II la AMC la partea 66, care este aplicabil și aeronavelor care necesită instruire pentru calificare tip.

OJT se înregistrează cu ajutorul fișelor de lucru/jurnalelor, care trebuie întocmite de către stagiaari.

În plus, un raport de conformitate al unui supervisor desemnat trebuie să confirme că OJT efectuată de către stagiar îndeplinește cerințele. Supervisorul își sprijină evaluarea pe documentele contrasemnate zilnic de către controlorul(rii) desemnat(ți) direct responsabili cu supravegherea fiecărei sarcini OJT. Rolul și calificarea controlorului desemnat și a supervisorului(riilor) vor fi descrise în continuare într-un document AMC.

49. Responsabilități ale autorității aeronautice naționale (NAA) cu privire la introducerea în licență a tipului

Punctul 66.B.115 al părții 66 a fost modificat pentru a defini mai clar responsabilitățile autorității competente privind introducerea în licență a calificării tip.

Printre alte aspecte s-a accentuat faptul că, în cazul introducerii în licență a unei a doua calificări tip sau a unei calificări tip ulterioare, în cadrul unei categorii/subcategorii de licență, un Certificat de recunoaștere emis de o întreprindere care respectă prevederile părții 147 care cuprinde instruirea pentru calificarea tip completă este suficient pentru introducerea calificării tip în licență. Acest punct a fost inclus din cauza unei lipse a recunoașterii reciproce între statele membre, în care nu s-a respectat acceptarea automată a certificatului.

În cazul în care instruirea de tip este separată și se desfășoară în întreprinderi diferite (conforme cu prevederile părții 147 și/sau întreprinderi autorizate cu atribuții în întreținere sau cursuri autorizate direct), autoritatea va avea dovada că interfețele sunt gestionate corect.

50. Examinarea - Modificări minore suplimentare pentru adaptarea la modificările globale

S-au luat în considerare următoarele îmbunătățiri:

- Durata întrebărilor de la examenul pentru calificarea tip a fost modificată de la un interval între 75 și 120 de secunde la 90 de secunde pentru toate nivelurile, în vederea standardizării procesului de generare a întrebărilor.
- Modificări ale numărului de întrebări pe fiecare capitol
 - pentru simplificarea sistemului în vigoare în prezent și;
 - pentru adaptarea lui la intervalul de timp petrecut cu instruirea pe problema respectivă
- Nivelul întrebărilor de la examen trebuie să fie proporțional cu nivelul instruirii efectuate.

Cu privire la examen, nu mai există un număr minim de întrebări pe capitol, așa cum se propusese anterior, deoarece unele dintre părțile interesate și-au exprimat opinia că nu este nevoie să existe de fiecare dată o întrebare pentru fiecare capitol, dacă este vorba de o problemă simplă: de aceea, numărul de întrebări trebuie să fie de cel puțin 1 întrebare pe ora de instruire și trebuie să corespundă:

- orelor de instruire efectivă predate la respectivul capitol și respectivul nivel;
- obiectivelor de învățare, așa cum reies din analiza necesităților de instruire.

În plus, nota minimă de promovare a examenului este de 75%. Acest lucru înseamnă că, dacă examenul pentru calificarea tip este separat în mai multe examene, fiecare examen

trebuie promovată cu o notă de exact 75%, numărul întrebărilor de la examen trebuie să fie multiplu de 4.

Întreprinderea care organizează cursul propune distribuția întrebărilor și a nivelului conform regulamentului. Autoritatea competentă din statul membru va evalua numărul și nivelul întrebărilor la autorizarea cursului, în special dacă durata instrucției este mai mică de o oră pentru un capitol specific.

51. Instruirea pentru diferențe

Instruirea pentru diferențe este definită în prezent ca fiind instruirea necesară pentru a detalia diferențele între două calificări tip de aeronavă ale aceluiași constructor stabilite de agenție.

Instruirea pentru diferențe se stabilește de la caz la caz, avându-se în vedere apendicele III atât în ceea ce privește elementele teoretice, cât și cele practice ale instruirii pentru calificarea tip.

O calificare tip se include în licență doar după efectuarea instruirii pentru diferențe și în cazul în care solicitantul îndeplinește una dintre următoarele condiții:

- are deja inclusă în licență calificarea tip de aeronavă la care s-au identificat diferențele sau
- îndeplinește cerințele privind instruirea pentru calificarea tip pentru aeronava la care s-au identificat diferențele.

Aceste prevederi, care lipseau în trecut, sunt descrise în prezent la punctul 66.A.45 litera (k) ca parte a cerințelor privind TR.

52. Procedura pentru autorizarea directă a calificării tip de aeronavă

Deși partea 147 conține deja cerințele privind întreprinderile conforme cu prevederile părții 147, pentru conceperea de cursuri de instruire tip, nu este cazul pentru cursurile autorizate direct de autoritatea competentă. De aceea, a fost creat un punct nou 66.B.130 la partea 147, prin care se cere autorității competente să înființeze proceduri pentru a se asigura de conformitatea cursurilor pentru calificarea tip de aeronavă autorizate direct cu prevederile apendicelui III la partea 66.

Agenția va emite material AMC suplimentar.

53. Prevederi tranzitorii

Pe baza elementelor detaliate mai sus, toate cursurile TR existente (conținuturi, examen și durată, dacă este cazul) trebuie revizuite pentru a verifica îndeplinirea noilor cerințe. Cu toate acestea, pentru a asigura o tranziție fără asperități, agenția propune amânarea revizuirii pentru după 15 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare. După acea dată, aceste cursuri trebuie să respecte în întregime cerințele prezentului regulament de modificare, cu excepția faptului că nu este nevoie de conceperea unei analize a necesităților de instruire (TNA) pentru cursurile autorizate anterior, dacă durata lor depășește durata minimă specificată în apendicele III la partea 66.

Toate cursurile noi concepute după termenul de 15 luni trebuie să se sprijine pe o TNA și pe obiectivele de învățare.

Întreprinderile autorizate cu atribuții în întreținere, care organizează cursuri de instruire conforme cu prevederile părții 147, care solicită autorizarea pentru noi cursuri TR pot alege să aplice prezentul regulament de modificare doar după 15 luni de la intrarea lui în vigoare. Aplicarea parțială a unor prevederi selective ale prezentului regulament de modificare este interzisă.

Cursurile TR autorizate în conformitate cu cerințele aplicabile anterior intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare pot fi efectuate doar după 15 luni de la intrarea sa în vigoare. Cu toate acestea, certificatele pentru acest tip de cursuri emise după intrarea în vigoare a prezentului regulament trebuie considerate ca fiind emise în conformitate cu prezentul regulament de modificare, ceea ce înseamnă lipsa obligației de a repeta cursul.

Solicitanții unei autorizații inițiale pentru o întreprindere cu atribuții în întreținere care organizează cursuri, care se supun deja procesului de investigare aplicabil la data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare, se supun în continuare cerințelor aplicabile anterior intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare.

IV. Evaluarea impactului reglementării

54. Evaluarea completă a impactului reglementării se află în documentul NPA nr. 2007-07.

Köln, 15 decembrie 2009

P. GOUDOU
Director executiv

ATAȘAMENT: Reacții la CRD nr. 2007-07**Reacții cu privire la sarcina 66.006 „Prerogativele licenței categoria B1 și B2”:**

(1) „MONARCH” a trimis următoarele observații:

- Se întreabă de ce tabelele care conțin cerințele privind instruirea din partea 66 nu respectă Specificația Asociației de Transport Aerian 104 (ATA104).

Agenția notează că, pentru instruirea tip și formarea profesională la locul de muncă (apendicele III la partea 66), ATA104 s-a respectat pe cât posibil. Cu toate acestea, pentru cunoștințele de bază (apendicele I la partea 66), acest lucru nu a fost posibil pentru că se dorea păstrarea structurii actuale a apendicelui I.

- Și-au exprimat opinia că propunerea agenției permite includerea în licența categoria B2 a licenței categoria A, în timp ce programa pentru categoria B2 nu acoperă în întregime programa pentru categoria A.

Agenția notează că licența categoria B2 nu include nicio subcategorie A (vezi punctul 66.A.20 litera (a) alineatul 3). Ceea ce s-a inclus la punctul 66.A.20 litera (a) alineatul 3 subpunctul (ii) este o prerogativă din cadrul licenței de categoria B2 împreună cu unele măsuri compensatorii.

- Nu sunt de acord cu obligația de a repeta experiența de 6 luni pentru a menține prerogativele descrise la punctul 66.A.20 litera (a) alineatul 3 subpunctul (ii), dacă titularul de licență categoria B2 își schimbă angajatorul. Acest comentariu s-a mai primit și de la „CAA-ȚĂRILE DE JOS”.

Poziția agenției este că acest lucru este absolut necesar, deoarece aceasta este una dintre măsurile compensatorii pentru lipsa cunoștințelor de bază complete pentru categoria A. Cerința este menită să se asigure că titularul de licență are 6 luni de experiență în ceea ce privește sarcinile specifice pe care urmează să le execute la noul loc de muncă, ce poate fi diferit de locul de muncă anterior.

(2) O persoană privată a trimis următoarele observații:

- Cere ca prerogativa de la punctul 66.A.20 litera (a) alineatul 3 subpunctul (ii) să fie extinsă la întreprinderile de întreținere de la capitolul F.

Poziția agenției este că această prerogativă este limitată la întreprinderile care respectă prevederile părții 145, la fel ca și prerogativa pentru personalul autorizat pentru certificare de categoria A de la punctul 66.A.20 litera (a) alineatul 1. Întreprinderile de întreținere de la capitolul F nu au dreptul să folosească personal autorizat pentru certificare de categoria A din următoarele motive:

- În cadrul părții M, capitolul F, nu există conceptele de întreținere de linie sau întreținere de bază.
- În cadrul părții M, capitolul F, nu există conceptul de stație de linie.
- Nu există o cerință pentru un sistem de calitate pentru întreprinderile care respectă prevederile capitolului F pentru a controla astfel de calificări și autorizări.

- Sugestia de a transfera de la categoria B1 la categoria B2 prerogativa din AMC 66.A.20 litera (a), care permite efectuarea de verificări la tubul static Pitot, datorită complexității testelor la sistemele EFIS de date privind aerul cu dispozitivul de recepție-transmisie automată integrat și pilotul automat.

Agenția este de acord cu observația și documentul AMC 66.A.20 litera (a) se modifică după cum urmează:

„Din punct de vedere formal, instrumentele se află printre prerogativele titularilor de licență categoria B2. Cu toate acestea, componentele electromecanice și cele ale tubului static Pitot pot fi date în exploatare de către un titular de licență categoria B1”.

- Își exprimă opinia că prerogativele titularului licenței de categoria B2 s-au redus deoarece s-au introdus prerogativele de la punctul 66.A.20 litera (a) alineatul 3 subpunctul (ii) de executare a „operațiunilor de întreținere în linie, minore, programate și remedierii unui defect simplu”.

Agenția observă că prerogativele nu s-au redus, ci s-au actualizat. Titularul de licență rămâne cu toate prerogativele categoriei B2 avute anterior și, în plus, pentru sarcinile care nu se numărau printre prerogativele sale, acesta obține „întreținere în linie, minoră, programată și remedierea unui defect simplu”.

- (3) „THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING” a remarcat că noua prerogativă inclusă la punctul 66.A.20 litera (a) alineatul 3 subpunctul (i) pentru titularii de licență categoria B2, care le permite să dea în exploatare operațiuni la sistemul electric și la sistemele electronice de bord din cadrul grupului turbopropulsor și la sistemele mecanice, se limitează la operațiuni necesitând teste simple pentru dovedirea capacității acestora de a îndeplini funcția pentru care au fost create. De asemenea, respectiva întreprindere stabilește că acest lucru înseamnă că, dacă testul necesar nu este unul simplu, atunci operațiunea nu poate fi dată în exploatare nici de un titular de licență categoria B2 nici de un titular de licență categoria B1, deoarece titularul de licență categoria B1 poate da în exploatare operațiuni efectuate la sistemele electronice de bord doar dacă testul este unul simplu.

Agenția specifică aici faptul că titularul de licență categoria B1 poate da în exploatare aceste operațiuni. Vă rugăm să aveți în vedere că este vorba despre „operațiuni la sistemele electrice și la sistemele electronice de bord din cadrul grupului motopropulsor și de sistemele mecanice”. Prerogativele unui titular de licență categoria B1 includ darea în exploatare a lucrărilor efectuate la grupul turbopropulsor și la sistemele mecanice, independent de natura specifică a operațiunii. Limitarea impusă titularilor de licență categoria B1 se referă la darea în exploatare a sistemelor electronice de bord, dacă operațiunea nu este simplă, dar, încă o dată, nu este vorba despre sistemele electronice de bord, ci despre grupul turbopropulsor și de sistemele mecanice.

- (4) O persoană privată a cerut ca în modulul 13 din apendicele I la partea 66, nivelul de instruire a titularului de licență categoria B2 pentru „dispozitive de control al zborului” să fie modificat de la nivelul 1 la nivelul 2, pentru a corespunde nivelului necesar pentru elementul teoretic al instruirii tip.

Agenția este de acord cu observația și a modificat acest subiect la nivelul 2.

- (5) O persoană privată a propus includerea în modulul 11.11, „Energie hidraulică”, un subiect cu titlul „Filtre” și în modulul 11.13, „Trenul de aterizare”, a unui subiect cu titlul „Detectia aer-sol”.

Agenția a acceptat observația și a modificat la apendicele I la partea 66 modulul 11A (submodulele 11.11 și 11.13), modulul 11B (submodulele 11.11 și 11.13), modulul 12 (submodulele 12.12 și 12.14) și modulul 13 (submodulele 13.14 și 13.16).

- (6) „TYROLEAN AIRWAYS” a cerut înlocuirea, la punctul 66.A.20 litera (a) alineatul 3 subpunctul (i), a cuvântului ... „elemente” ale sistemului electronic de bord... cu ... „aparate” ale sistemului electronic de bord. „CAA-JĂRILE DE JOS” au propus cuvântul „sarcini”.

Pentru a clarifica faptul că prerogativa suplimentară este legată de natura sarcinilor, agenția a preferat să reformuleze paragraful astfel:

„sarcini privind partea electrică și dispozitivele electronice de bord din cadrul grupului motopropulsor și al sistemelor mecanice, necesitând teste simple care să demonstreze capacitatea acestora de a îndeplini funcția pentru care au fost proiectate”

- (7) O persoană privată a cerut înlăturarea limitării privind numărul de pași din definiția „testului simplu” din cadrul documentului AMC 66.A.20 litera (a). Această persoană a cerut și clarificarea asupra incertitudinii dacă un test al cărui rezultat înseamnă citirea unei valori care se încadrează într-o marjă de toleranță dată ar fi considerat ca nefiind unul simplu.

Poziția agenției este că durata unui test este legată, în cele mai multe cazuri, de complexitatea sa. Pentru cazurile în care un test mai lung este, în mod clar, unul simplu, acest lucru poate fi convenit cu autoritatea competentă, dat fiind că este vorba despre un document AMC și pot fi propuse alte documente AMC fie de către autoritatea competentă, fie de către întreprindere.

Cu privire la a doua întrebare, faptul că testul înseamnă citirea unei valori care se încadrează într-o marjă de toleranță dată nu-l face să nu fie unul simplu, atâta timp cât această marjă de toleranță a fost stabilită cu ajutorul privind întreținerea și nu de către titularul de licență. Acest lucru va fi detaliat în documentul AMC 66.A.20 litera (a).

- (8) „CAA-SUEDIA” se opune prerogativei propuse de agenție la punctul 66.A.20 litera (a) alineatul 3 subpunctul (ii), care permite titularilor de licență categoria B2 să dețină prerogativa efectuării de „sarcini de întreținere în linie, minore, programate și remedierea unui defect simplu”. Au argumentat că licența categoria B2 nu are subcategorii, invers decât în cazul licenței de categoria A. Mai mult, opinia lor este că lucrurile ar rămâne la fel dacă s-ar elimina licența de categoria A și prerogativele aferente s-ar acorda oricărui titular de licență în conformitate cu prevederile părții 66, exclusiv pe baza deciziei întreprinderii de întreținere care eliberează autorizația.

Agenția observă că noile prerogative acordate titularilor de licență categoria B2 sunt mai restrânse și se acordă în condiții mai stricte decât cele pentru licența de categoria A. Prin urmare, nu se dorește eliminarea licenței de categoria A.

În plus, agenția recunoaște că licența de categoria B2 nu are subcategorii. Acesta este unul din motivele limitării prerogativelor la subcategoriile tip de aeronavă deja incluse în licența categoria B2. Acestui lucru i se adaugă măsuri compensatorii suplimentare, pentru a fi siguri de faptul că titularul de licență categoria B2 are cunoștințele și experiența necesare compensării lipsurilor în privința cunoștințelor de bază.

Mai mult, cunoștințele de bază de la modulul 13 de la apendicele I la partea 66 s-au modificat astfel încât să includă sistemele mecanice.

- (9) „CAA-SUEDIA” a cerut clarificări cu privire la ceea ce ar trebui să cuprindă experiența de 6 luni care se cere la punctul 66.A.45 litera (b) (post cu normă întreagă sau doar lucrări ocazionale pe sarcinile specifice pe durata intervalului de timp necesar).

Agenția va detalia acest subiect în documentul AMC 66.A.45 litera (b).

- (10) „CAA-JĂRILE DE JOS” își exprimă opinia că sistemul de licențiere care rezultă din documentul CRD nr. 2008-03 și documentul CRD nr. 2007-07 este foarte complex și propune inițierea unei sarcini care să prevadă restructurarea și simplificarea întregului sistem de licențiere.

Agenția notează observația.

- (11) „CAA-JĂRILE DE JOS” crede că noua prerogativă acordată titularilor de licență categoria B2, care se referă la darea în exploatare a sarcinilor legate de electricitate din cadrul grupului motopropulsor și sistemele mecanice, ar trebui să fie aplicabilă doar acelor sisteme incluse în instruirea tip de nivel 3, cu toate că și-a exprimat și opinia că prerogativele sunt limitate la sarcini care necesită teste simple, fapt care poate justifica un nivel de instruire mai scăzut.

Agenția notează că atât apendicele I cât și apendicele III la partea 66 au fost modificate astfel încât să includă creșterea numărului de prerogative. S-a solicitat nivelul 3 pentru toate subiectele care îl privesc în mod obișnuit pe titularul de licență categoria B2, ca de exemplu „Indicații și avertizări”, „Dispozitive de control” etc. Alte subiecte, legate mai mult de configurația și de structura fizică a acestor sisteme au fost păstrate pentru nivelurile 1 și 2. În plus, așa cum a subliniat „CAA-JĂRILE DE JOS”, nu există limitări la prerogativele ce privesc sarcini care necesită doar teste simple.

- (12) „CAA-JĂRILE DE JOS” a propus reformularea paragrafelor 66.A.45 litera (a) și (b) astfel încât să fie mai asemănătoare.

Agenția notează că nu este posibil ca cele două paragrafe să semene mai mult între ele, din cauza măsurilor compensatorii introduse la punctul 66.A.45 litera (b) pentru acordarea prerogativei de dare în exploatare a „sarcinilor de întreținere în linie, minore, programate și remedierea unui defect simplu” pentru titularul de licență categoria B2.

- (13) „CAA-JĂRILE DE JOS” a cerut precizări suplimentare asupra necesității reexaminării pentru noile prerogative. În particular, de exemplu atunci când un titular de licență categoria B1.1 solicită extinderea la categoria B1.2.

Agenția a modificat articolul 7 alineatul 9 litera (a) după cum urmează:

*„Persoanele care au deținut înainte o licență validă în conformitate cu prevederile părții 66 pentru o categorie/subcategorie dată (**15 luni după data intrării în vigoare**) obțin automat prerogativele descrise la punctul modificat 66.A.20 litera (a) corespunzător respectivei categorii/subcategorii. Cerințele privind cunoștințele de bază corespunzând acestor noi prerogative sunt considerate ca îndeplinite în scopul extinderii respectivei licențe la o nouă categorie/subcategorie”.*

Prin urmare, dacă o persoană a deținut deja o licență categoria B1.1 anterior termenului stabilit mai sus, această persoană își va păstra prerogativele licenței categoria B1.1, fără a fi nevoie să promoveze examenul pentru diferențe introdus în apendicele I la partea 66. Mai mult, aceste diferențe vor fi luate în considerare în scopul extinderii licenței categoria B1.1 la alte categorii/subcategorii, chiar dacă extinderea se efectuează după termenul stabilit mai sus.

- (14) „CAA-JĂRILE DE JOS” și-a exprimat opinia conform căreia titularul de licență categoria B2 trebuie să obțină prerogative complete pentru categoria A, în loc să fie limitat la acele calificări tip deja incluse în licență. Această opinie este justificată de faptul că lacunele titularilor de licență categoria B2 privesc cunoștințele de bază, ceea ce nu are legătură cu tipul de aeronavă.

Agenția nu este de acord cu propunerea deoarece această limitare a fost introdusă ca una din măsurile compensatorii. Agenția consideră că titularul de licență categoria B2 are o înțelegere mai bună a sarcinilor care privesc sistemele mecanice pentru acele tipuri de aeronave deja incluse în licență, pentru care a primit instruirea tip și de întreținerea cărora s-a ocupat în mod obișnuit.

- (15) „CAA-JĂRILE DE JOS” a cerut ca prerogativele pentru personalul autorizat pentru certificare de categoria A să includă remedierea atâta timp cât se încadrează în prerogativele lor pentru sarcini simple. Acest lucru este justificat prin faptul că toate defectele au nevoie de un anumit nivel de remediere înainte ca rectificarea să poată avea loc.

Agenția nu este de acord cu faptul că toate defectele au nevoie de remediere. De exemplu:

- Înlocuirea roților (în cazul în care cauciucurile sunt uzate).
- Înlocuirea dispozitivelor de frânare a roților (în cazul în care frânele sunt uzate).
- Înlocuirea lamelor ștergătoarelor de parbriz (dacă acestea nu șterg cum se cuvine).
- Înlocuirea disipatoarelor de electricitate statică (dacă sunt stricate sau lipsesc).

- (16) „ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVL)” a trimis următoarele observații și întrebări:

- NVLT a comentat că întrebările frecvente (FAQ) de pe site-ul EASA arată că „personalul autorizat pentru certificare de categoria A poate efectua orice remediere sau întârzia orice defect în scopul omologării personalului autorizat pentru certificare”, în timp ce documentul CRD nr. 2007-07 arată că remedierea nu trebuie permisă.

Agenția notează că materialul cu întrebări frecvente (FAQ) nr. 34 de pe site-ul EASA vorbește doar despre „întârziere” și nu despre „remediere”.

- NVLT nu a fost de acord cu răspunsul oferit în documentul CRD nr. 2007-07 la observația lor #311. Au întrebat de ce agenția a răspuns observației ca „NOTĂ” și a cerut ca agenția să răspundă tuturor întrebărilor din observație.

Agenția a răspuns observației ca „NOTĂ” deoarece observația nu conținea nicio cerere de modificare a vreunei reglementări din documentele AMC/GM.

Mai mult, a existat o singură întrebare în observație, la care agenția a dat un răspuns. Restul observației a fost un amestec de întrebări și răspunsuri copiate de pe site-ul EASA.

- NVLT nu înțelege, dacă noua propunere nu permite remedierea, cum poate personalul autorizat pentru certificare de categoria A identifica sursa problemei la întârzierea unui element descris în MEL.

Poziția agenției este că personalul autorizat pentru certificare de categoria A nu trebuie să întârzie defectele care necesită identificarea sursei problemei. Persoana trebuie să întârzie elemente MEL care pot fi întârziate fără efectuarea remedierii, de exemplu:

- Întârzierea înlocuirii unui disipator de electricitate statică (dacă sunt stricate sau lipsesc)
- Întârzierea înlocuirii echipamentului destinat situațiilor de urgență deteriorat (dacă MEL permite)

Cu toate acestea, enunțul „remedierea nu trebuie permisă” apare în AMC 145.A.30 litera (g), ceea ce înseamnă că alte materiale AMC pot fi propuse de autoritatea competentă sau de întreprinderi, atâta timp cât sarcina specifică se încadrează clar în competența personalului autorizat pentru certificare de categoria A.

- NVLT a cerut precizări în ceea ce privește personalul autorizat pentru certificare legat de diferența între întârzierea unei sarcini și rectificarea acesteia.

Agenția are o poziție clară în materialul AMC 145.A.30 litera (g):

- Întârzierea defectelor este permisă de elementul (q) din paragraful 2, ceea ce înseamnă că, atunci când nu este nevoie de remediere, sarcina este în MEL și acțiunea de întreținere cerută de MEL este convenită cu autoritatea competentă ca fiind simplă.
- Rectificarea unui astfel de defect întârziat poate fi dată în exploatare atâta timp cât sarcina apare în lista inclusă la paragraful 2, care cuprinde elementul (q). Acest element permite darea în exploatare a oricărei alte sarcini acceptate de autoritatea competentă ca fiind simplă.

Acest lucru înseamnă că, chiar dacă autoritatea competentă acceptă că acțiunea de întreținere necesară pentru a întârzia un defect este una simplă, autoritatea competentă poate accepta sau nu că acțiunea de rectificare a unui astfel de defect este una simplă.

- NVLT a întrebat dacă personalul autorizat pentru certificare de categoria B1 poate întârzia defecte la sistemele/componentele electronice de bord și dacă personalul autorizat pentru certificare de categoria B2 poate întârzia defecte la sistemele/componentele mecanice.

Poziția agenției este că acest lucru nu este posibil.

- NVLT a cerut clarificarea posibilității pilotului de a întârzia elemente MEL care necesită o acțiune de întreținere și a posibilității de a considera „remedierea” drept „operațiune de întreținere”. NVLT a cerut precizări și asupra posibilității de a considera un „test simplu” ca parte a „remedierii”.

Poziția agenției este că, în cazul în care MEL prevede efectuarea unei acțiuni clasificate ca „operațiune de întreținere” de către MEL, este necesară darea în exploatare de către personalul autorizat pentru certificare corespunzător. Agenția

notează aici că AMC 145.A.30 litera (j) alineatul (4) permite emiterea unei autorizații pentru certificare limitate pentru comandant.

În plus, „remedierea” este considerată „operațiune de întreținere” și, de aceea, necesită darea în exploatare. Totuși, acest lucru nu se aplică dacă o astfel de acțiune face parte din MEL și ea nu este prevăzută de MEL ca fiind „operațiune de întreținere”. Comandantul poate întârzia orice element permis de MEL atâta timp cât nu include nicio acțiune clasificată de MEL ca „operațiune de întreținere”.

Cu privire la „testul simplu”, poziția agenției este că există cazuri în care nu este considerat ca făcând parte din procesul de „remediere”, de exemplu dacă testul simplu se efectuează după înlocuirea unității care se înlocuiește pe pistă (LRU) pentru a determina capacitatea sa de a îndeplini funcția pentru care a fost proiectată.

- NVLT crede că definiția „întreținerii de linie” din AMC 66.A.20 litera (a) conține propoziția „orice operațiune de întreținere care se desfășoară înainte de zbor pentru a garanta că aeronava este pregătită pentru zborul avut în vedere”. În opinia lor, aceasta este o inconsecvență, deoarece definiția „inspecției premergătoare zborului” prevăzută în CE nr. 2042/2003, articolul 2 litera (j), include și propoziția „inspecția care se desfășoară înainte de zbor pentru a garanta că aeronava este potrivită pentru zborul avut în vedere”. Mai mult, „inspecția premergătoare zborului” nu se consideră a fi operațiune de întreținere.

Poziția agenției este că nu există nicio inconsecvență. Pentru a garanta că „o aeronavă este pregătită pentru zborul avut în vedere” nu trebuie executate alte operațiuni anterioare „inspecției premergătoare zborului”. Este necesară îndeplinirea cerințelor de la M.A.201 litera (a) și M.A.708 litera (b), care cuprinde, printre altele, efectuarea tuturor operațiunilor de întreținere cerute de programul de întreținere și rectificarea a defectelor.

„Inspecția premergătoare zborului” reprezintă ultimul pas în garantarea faptului că „aeronava este pregătită pentru zborul avut în vedere” și include, de asemenea, verificarea jurnalului tehnic și îndeplinirea procedurilor care garantează că toți pașii anteriori au fost parcurși (inclusiv operațiunile de întreținere).

Conform EU-OPS 1.290, comandantul este responsabilul final pentru recepția navei înainte de zbor. De aceea, există chenarul din jurnalul tehnic unde comandantul menționează că „aeronava este pregătită pentru zborul avut în vedere”.

Reacții cu privire la sarcina 66.009 „Calificările tip și de grupă”:

- (17) „HELICOPTERS ITALIA” crede că, în conformitate cu propunerea agenției, o licență categoria B2 pentru grupa 2 de aeronave poate conține doar „calificări tip individuale” și „calificări de subgrupă complete”. Organizația propune posibilitatea introducerii în licență a unor „calificări de subgrupă pe constructor”, deoarece este posibil ca unii deținători de licență categoria B2 să lucreze doar pe aeronavele unui anumit constructor și ar fi dificil pentru ei să demonstreze o experiență reprezentativă pentru întreaga subgrupă.

Agenția a acceptat propunerea și a modificat paragraful 66.A.45 litera (d). Acest lucru a făcut ca paragraful anterior, 66.A.45 litera (e), să nu mai fie necesar. S-a efectuat o renumerotare completă a diferitelor paragrafe de la punctul 66.A.45. Tabelul din materialul

GM 66.A.45 va fi modificat în consecință pentru a corespunde tabelelor din prezenta notă explicativă.

- (18) „CAA-REGATUL UNIT” crede că, în răspunsul la observația #331 din documentul CRD nr. 2007-07, agenția a răspuns că instruirea privind echipamentul specific al sistemelor electronice de bord este responsabilitatea întreprinderii de întreținere, ceea ce, din perspectiva lor, contravine AMC 147.A.300, care permite ca instruirea tip să fie separată, astfel încât să cuprindă „sistemele electronice de bord”.

Agenția notează că propunerea făcută de „CAA-REGATUL UNIT” prin observația #331 cuprinde înființarea de calificări tip categoria B2 pe baza instalării echipamentului aeronavei în sensul cel mai restrâns. De exemplu, sistemul electronic de bord integrat Primus 1000.

Poziția agenției este aceeași. Nu este necesară înființarea de calificări diferite pe baza instalării echipamentului pentru grupa 2 și grupa 3, având în vedere că, în cele mai multe cazuri, echipamentul este similar pentru diferiții constructori și acest lucru este considerat suficient pentru a demonstra o experiență reprezentativă pentru grupa/subgrupa solicitată. În acest caz, este responsabilitatea întreprinderii de întreținere care a angajat persoana să-i evalueze competența și să asigure instruire suplimentară, dacă este necesar. Această instruire poate fi efectuată într-o întreprindere care respectă prevederile părții 147, dar, în loc să facă parte din cerințele pentru licențiere, ea face parte din cerințele pentru emiterea autorizației de personal autorizat pentru certificare.

- (19) „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING” a propus ca transportul public aerian să fie considerat separat de aeronavele cargo, în scopul definirii calificărilor din „Lista de calificări tip” de la apendicele I la AMC la partea 66. Organizația crede că includerea variantelor cargo și a variantelor de transport public în aceeași calificare, așa cum se întâmplă în mod frecvent, face dificilă, dacă nu imposibilă, pentru companiile aeriene instruirea pentru variantele cu care nu operează.

Poziția agenției este că nu este necesară efectuarea instruirii tip pentru toate variantele dintr-o calificare tip specifică pentru a avea calificarea completă inclusă în licență. De fapt, dacă agenția decide că două variante pot fi incluse în aceeași calificare tip prevăzută la apendicele I la AMC la partea 66, acest lucru se întâmplă deoarece agenția crede că ambele variante sunt suficient de asemănătoare din punctul de vedere al întreținerii și nu este necesară instruirea pentru diferențe în scopul licențierii. Îndată ce o variantă este inclusă în licență, cealaltă variantă poate fi inclusă automat.

Totuși, acest lucru nu înseamnă că persoana poate obține o autorizație de personal autorizat pentru certificare pentru varianta pentru care nu este instruită. Aceasta este alegerea întreprinderii de întreținere care a angajat persoana sau a titularului de licență dacă acționează ca personal autorizat pentru certificare independent. Acest lucru a fost precizat în noul punct 66.A.20 litera (b) alineatul 3 și în documentul asociat AMC 66.A.20 litera (b) alineatul 3.

Prin urmare, agenția își exprimă opinia că nu este necesară separarea variantelor, așa cum a propus „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING”.

- (20) „DGAC-FRANȚA” a propus anularea referinței de la punctul 15 din apendicele V la partea 66 care prevede că limitările incluse în licență reprezintă excluderi de la prerogativele de certificare. Organizația propune înlocuirea ei cu documente AMC care să explice faptul că limitările trebuie să fie scrise, astfel încât să se clarifice dacă sunt prerogative de certificare sau excluderi de la prerogativele de certificare. Motivul este că este posibil ca, în unele cazuri, autoritatea competentă să fi emis deja licențe în care limitările provenite din conversiunea calificărilor naționale să reprezinte prerogative de certificare.

Cu toate acestea, „DGAC-FRANȚA” sprijină ideea conform căreia limitările incluse după aplicarea paragrafului 66.A.45 sunt considerate sarcini excluse de la prerogativele de certificare.

S-a primit o observație similară de la „CAA-ȚĂRILE DE JOS”.

Agenția este de acord că există unele inadvertențe în regulament. De exemplu:

- 66.B.305 se referă la „*examinările necesare pentru asigurarea conversiei fără limitări*”, ceea ce înseamnă că limitarea se referă la sarcini care nu pot fi certificate.
- Punctul 15 din licența în conformitate cu partea 66 (apendicele V la partea 66) prevede că „*dacă nu există limitări aplicabile, pagina referitoare la LIMITĂRI va fi emisă cu mențiunea „Fără limitări”*”. Acest lucru înseamnă că limitarea se referă, din nou, la sarcini care nu pot fi certificate.
- Partea 145 folosește limitări pentru restrângerea domeniului de aplicare a activităților, ceea ce înseamnă că limitarea se referă la sarcini care nu pot fi certificate.

Deși agenția a decis să prevadă că limitările incluse în licența de categoria B3 sunt sarcini care nu pot fi certificate, suntem de acord că, în unele cazuri, poate fi mai convenabil să ne referim la sarcini care pot fi certificate, de exemplu, în cazul în care prerogativele sunt foarte reduse în comparație cu sarcinile care nu pot fi autorizate. În acele cazuri, nu este convenabilă enumerarea tuturor sarcinilor care nu pot fi certificate.

Pot fi necesare reglementări suplimentare ulterioare pentru rezolvarea acestor inadvertențe.

- (21) „CAA-ȚĂRILE DE JOS” a cerut agenției să asigure o standardizare adecvată în întreaga UE prin definirea, în „Lista de calificări tip”, a tuturor calificărilor și calificărilor de grupă care pot fi introduse în licențele conforme cu prevederile părții 66.

Agenția va analiza această propunere pentru următoarea revizuire anuală a „Listei de calificări tip” (Apendicele I la AMC la partea 66).

- (22) „CAA-ȚĂRILE DE JOS” a propus eliminarea posibilității de a avea „calificări tip individuale” pentru aeronavele din grupa 3. Organizația a presupus că aceste „calificări tip individuale” se vor supune aceluiași limitări ca și grupa 3.

Agenția notează că limitările se aplică doar licenței de categoria B1.2 pentru aeronavele din grupa 3, nu și în cazul „calificărilor tip individuale”. Motivul este că, pentru a obține o „calificare tip individuală”, este necesară fie terminarea elementului practic al instruirii tip, fie, dacă instruirea tip nu este efectuată, experiența practică necesară după examinarea tip.

În plus, agenția notează că posibilitatea de a avea „calificări tip individuale” este păstrată pentru a asigura flexibilitate pentru acei titulari de licență care lucrează doar pe un anumit tip de aeronavă care nu este reprezentativ pentru întreaga grupă 3.

- (23) „CAA-ȚĂRILE DE JOS” a cerut ca experiența pe aeronavele de grupa 1 și 2 să fie luată în considerare la experiența necesară obținerii calificării de grupa 3.

Agenția este de acord cu propunerea și va modifica AMC 66.A.45 litera (g) alineatul (3) și litera (h) în consecință.

Reacții cu privire la sarcina 66.011 „Instruirea de tip”:

- (24) „AIRBUS SAS”, „AIR FRANCE”, „DGAC-FRANȚA”, „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING”, „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL” și „KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE” au trimis mai multe observații cu privire la conținutul elementelor teoretic și practic al instruirii pentru calificarea tip (TRT), așa cum apar în paragrafele 2.1 litera (e) și 2.2 litera (b) din apendicele III la partea 66.

Cu privire la nivelul de instruire sau la natura sarcinilor, agenția a acceptat cea mai mare parte a sugestiilor și a corectat sarcinile în consecință.

Cu privire la conținutul din tabelul care se referă la elementul practic, trei organizații au menționat că numărul de sarcini este prea mare și, prin urmare, nerealist, în special pentru sarcinile de înlocuire și instalare, care necesită timp. Agenția a acceptat observația și a diminuat conținutul prin introducerea unei anumite flexibilități: în locul tuturor elementelor marcate, se solicită acum ca cel puțin 50% să se efectueze ca parte a instruirii practice.

S-a adăugat, de asemenea, că numai elementele relevante pentru o anumită aeronavă trebuie efectuate.

- (25) „COMITETUL EUROPEAN PENTRU INSTRUIREA ÎN DOMENIUL ÎNTREȚINERII AERONAVELOR (EAMTC)”, „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL” și o persoană privată au cerut precizări și și-au exprimat preocupări legate de durata elementelor teoretice ale TRT, în special pentru numărul maxim de ore de școlarizare pe zi. Luând în considerare justificarea observațiilor, agenția a decis

- limitarea numărului de ore de școlarizare la 6 pe zi. Aici, „pe zi” trebuie înțeles ca „în 24 de ore”;
- confirmarea faptului că orele de școlarizare nu cuprind pauza, munca de pregătire, examinarea etc.;
- înlăturarea limitării la „orele de lucru obișnuite” dacă este posibil, în anumite circumstanțe, ca instruirea să se facă noaptea sau la sfârșit de săptămână.

Și acest lucru se regăsește în documentul AMC 147.A.200.

- (26) „ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)” a cerut confirmarea faptului că pe parcursul efectuării instruirii, dacă sarcinile practice sunt considerate sarcini reale de întreținere de tipul închiderii și deschiderii de la panouri, înlăturării/instalării componentelor etc., astfel de sarcini aduc după sine emiterea certificatului de dare în exploatare (CRS) de personalul autorizat pentru certificare, chiar și atunci când acestea se efectuează sub supravegherea instructorilor sau a supervizorilor.

Poziția agenției cu privire la această problemă este că în mod cert stagiarii nu au prerogative aparținând personalului autorizat pentru certificare de la întreprinderea de întreținere și, de aceea, numai personalul autorizat pentru certificare de la întreprinderea de întreținere poate emite certificatul CRS. Această poziție devine mai evidentă pentru sarcinile OJT, dat fiind că acestea se efectuează într-un mediu real cu atribuții de întreținere și sub supravegherea supervisorului.

Pe de altă parte, EAMTC a cerut ca elementele de instruire practică oferite de întreprinderi în conformitate cu prevederile părții 147 să nu constituie, în niciun caz, activități reale de întreținere. Agenția a respins observația, deoarece există cazuri în care instruirea practică se constituie în activități de întreținere, de exemplu, dacă întreprinderea care respectă prevederile părții 147 subcontractează activitatea către o întreprindere care respectă prevederile părții 145. Trebuie emis un certificat de dare în exploatare pentru că menținerea navigabilității aeronavei trebuie reînnoită de fiecare dată când o componentă este, spre exemplu, dezinstalată sau reinstalată.

- (27) „ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)” și o persoană independentă au făcut observații cu privire la definirea, rolul și calificarea controlorilor desemnați.

Agenția a revizuit problema și a îmbunătățit textul. În plus, agenția va concepe documente AMC pentru a oferi explicații mai detaliate cu privire la rolul și calificarea controlorilor desemnați și a supervisorilor. Acest lucru va fi asigurat pentru tranșa practică a TRT și pentru OJT.

- (28) „KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE” crede că, în prezenta propunere, întreprinderile conforme cu partea 145 care angajează personal cu licențe emise de diferite autorități competente trebuie să aibă programul OJT omologat de fiecare dintre aceste autorități pentru prima introducere în licență a unui tip anume. Organizația a propus o nouă opțiune pentru OJT, deoarece ar dori ca programul OJT să fie aprobat de autoritatea competentă care se ocupă de supravegherea întreprinderii de întreținere și ca acest program OJT să fie recunoscut de toate statele membre.

În primul rând, agenția ar dori să remarce că OJT este necesar numai pentru introducerea în licență a primei calificări tip pentru o categorie/subcategorie dată și nu pentru introducerea în licență a primei calificări tip pentru un anumit tip, așa cum a menționat KLM. Prin urmare, problema s-ar aplica numai întreprinderilor care au sub contract personal din diferite state membre, care dețin doar licențe de bază (fără calificări). Normalitatea unei astfel de practici se află sub semnul întrebării.

În plus, propunerea făcută de KLM contravine prevederilor articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, care nu acordă prerogative unei întreprinderi cu atribuții de întreținere care urmează a fi omologată pentru instruire. Doar întreprinderile care sunt conforme cu partea 147 pot avea o astfel de prerogativă.

Cu toate că este adevărat că acele cursuri pot fi autorizate direct de autoritatea competentă dacă nu sunt efectuate de o întreprindere conformă cu partea 147, acest lucru se poate face de la caz la caz și nu este condiționat de recunoașterea reciprocă între statele membre. Un curs autorizat direct de autoritatea competentă este valabil doar în vederea licențierii de către respectiva autoritate.

(29) „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL” și o persoană privată au făcut două recomandări cu privire la examinarea pentru instruirea de tip:

- Prima observație, aparținând „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL”, pune sub semnul întrebării nevoia ca numărul de întrebări să fie multiplu de 4 și sugerează înlocuirea acestei cerințe cu interdicția de rotunjire a notelor.

Agenția notează că această propunere nu ar rezolva problema din prezent. Dacă numărul de întrebări nu este multiplu de 4, atunci este necesară obținerea unui scor mai mare de 75% pentru promovare, ceea ce vine în contradicție cu reglementarea. Au existat deja procese în justiție pe această temă.

Prin urmare, agenția păstrează cerința ca numărul de întrebări să fie multiplu de 4, nu numai în apendicele III la partea 66 pentru standardul de instruire tip, ci și în apendicele II la partea 66 pentru standardul de examinare de bază.

- Al doilea comentariu, făcut de o persoană privată, sugerează introducerea în apendicele III la partea 66 a numărului de întrebări necesar pentru fiecare capitol.

Această propunere a fost respinsă de agenție, deoarece numărul de întrebări depinde de orele de instruire alocate fiecărui capitol, care rezultă din obiectivele de învățare corespunzătoare și din analiza necesităților de instruire și sunt specifice fiecărui tip de aeronavă.

(30) „AIRBUS SAS”, „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL” și EAMTC au comentat că nu este clar în ce cazuri analiza necesităților de instruire este obligatorie și în ce cazuri aceasta nu este obligatorie.

Agenția a precizat în paragraful 2.1 litera (d) din apendicele III la partea 66 că o analiză a necesităților de instruire este întotdeauna necesară. Singurele excepții sunt descrise la articolul 7 alineatul 9 litera (f). Prin urmare, nu este nevoie de efectuarea unei analize a necesităților de instruire (TNA) pentru cursurile aprobate anterior termenului de 15 luni după intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare, dacă durata lor depășește deja durata minimă specificată în apendicele III la partea 66.

(31) „AIRBUS SAS” a făcut o observație cu privire la AMC 66.A.45 litera (k) și AMC 66.B.115, în care agenția prevede că interfața dintre sistemele motorului/aeronavei trebuie abordată fie prin instruire pe tip de aeronavă, fie prin instruire tip în ceea ce privește grupul motopropulsor. Opinia Airbus SAS este că interfața trebuie abordată prin instruire tip cu privire la grupul motopropulsor.

Poziția agenției este că acest lucru depinde de tipul/categoria de aeronave. În unele cazuri, de exemplu în aviația generală, poate fi mai corectă introducerea interfeței pe parcursul cursului despre aeronavă, datorită numărului mare de aeronave care pot avea instalat același tip de motor.

(32) „AIR FRANCE” a făcut o observație legată de paragraful 3 litera (j) din apendicele III la partea 66. În opinia organizației, ar trebui să existe un document AMC care să stabilească procentajul de întrebări care trebuie să aibă nivelul 1, nivelul 2 și nivelul 3, în cazul unei examinări de nivel 3.

Agenția nu consideră că ar trebui să existe o astfel de precizare. Cu toate acestea, paragraful 3 litera (j) din apendicele III a fost eliminat și paragrafele 3 litera (d) și 3 litera (f) au fost modificate astfel încât să precizeze faptul că:

- Folosirea unui număr limitat de întrebări la un nivel inferior este acceptabilă.
- Autoritatea competentă trebuie să evalueze numărul și nivelul întrebărilor la autorizarea cursului.

- (33) EAMTC a comentat că MPD, SRM, RVSM și alte elemente nu trebuie să facă parte din AMC 66.A.45 litera (k) alineatul (1) și litera (k) alineatul (2) și nu trebuie luate în considerare la conceperea conținutului cursului de instruire tip.

Agenția nu este de acord cu propunerea, deoarece un anumit tip de aeronavă poate avea reparații foarte specifice conținute în SRM (inclusiv acțiunile de întreținere solicitate prin RVSM) care, poate, vor trebui să fie luate în considerare la conceperea conținutului cursului.

- (34) „EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT” a sugerat modificarea paragrafului 147.A.100 litera (f) pentru reducerea de la 15 la 7 a numărului maxim de cursanți pe supervizor, care desfășoară instruirea practică pe parcursul oricărui curs de instruire.

Agenția nu poate accepta această propunere, deoarece acest paragraf nu a făcut obiectul discuțiilor grupului de lucru și nu a făcut obiectul consultărilor externe efectuate. Prin urmare, poate fi rezolvat doar printr-o acțiune de reglementare viitoare.