



**STANOVISKO č. 5/2009**

**EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA**

**z 15. decembra 2009**

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES)  
č. 2042/2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí  
a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností**

*„Práva vyplývajúce z preukazov spôsobilosti B1 a B2 technikov údržby*

**A**

*typová a skupinová klasifikácia*

**A**

*výcvik na získanie typovej klasifikácie“*

**I. Všeobecne**

1. Účelom tohto stanoviska je navrhnúť Komisii zmenu a doplnenie nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003<sup>1</sup>. Dôvody tejto činnosti tvorby pravidiel sú uvedené ďalej.
2. Toto stanovisko bolo prijaté podľa postupu stanoveného správnu radou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“)<sup>2</sup> v súlade s ustanoveniami článku 19 nariadenia (ES) č. 216/2008<sup>3</sup> (ďalej len „základné nariadenie“).

**II. Konzultácie**

3. Napriek tomu, že v prílohe III (časť 66) k nariadeniu (ES) č. 2042/2003 sa už zavádza systém vydávania preukazov spôsobilosti osvedčujúcemu personálu, odozva získaná od zúčastnených strán a vnútroštátnych orgánov ukazuje potrebu preskúmania tohto nariadenia v súvislosti s nasledujúcimi oblasťami:
  - práva vyplývajúce z preukazov spôsobilosti B1 a B2 technikov údržby,
  - typová a skupinová klasifikácia,
  - výcvik na získanie typovej klasifikácie.

Konkrétne obavy v rámci jednotlivých oblastí sú nasledujúce:

Práva vyplývajúce z preukazov spôsobilosti B1 a B2 technikov údržby:

4. V súčasnosti sa práva súvisiace so všetkými kategóriami preukazov spôsobilosti technikov údržby lietadiel v prílohe III (časť 66) k nariadeniu (ES) č. 2042/2003 uvádzajú nasledovne:
  - Preukaz spôsobilosti technika údržby lietadiel kategórie A umožňuje držiteľovi vydávať osvedčenia o uvoľnení do prevádzky v rozsahu prác uvedených v oprávnení po vykonaní plánovanej traťovej údržby a po odstránení jednoduchej závady. Práva na osvedčovanie sa obmedzujú na prácu, ktorú držiteľ preukazu spôsobilosti osobne vykonal v organizácii s povolením podľa časti 145.
  - Preukaz spôsobilosti technika údržby lietadiel kategórie B1 umožňuje držiteľovi vydávať osvedčenia o uvoľnení do prevádzky po vykonaní údržby vrátane údržby draku lietadla, pohonnej jednotky a mechanických a elektrických systémov. Medzi práva musí byť zahrnutá aj výmena vymeniteľných jednotiek avioniky vyžadujúcich jednoduché testy na preukázanie ich prevádzkyschopnosti. Kategória B1 automaticky zahŕňa príslušnú podkategóriu A.

---

<sup>1</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 315, 28.11.2003, s. 1). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 1056/2008 z 27. októbra 2008 (Ú. v. EÚ L 283, 28.10.2008).

<sup>2</sup> Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami. EASA MB 08-2007 z 11. júna 2007 (postup tvorby pravidiel).

<sup>3</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1).

- Preukaz spôsobilosti technika údržby lietadiel kategórie B2 umožňuje držiteľovi vydávať osvedčenia o uvoľnení do prevádzky po vykonaní údržby avioniky a elektrických systémov.
  - Preukaz spôsobilosti technika údržby lietadiel kategórie C umožňuje držiteľovi vydávať osvedčenia o uvoľnení do prevádzky po vykonaní údržby lietadiel na základni. Práva platia pre lietadlo ako celok v organizácii s povolením podľa časti 145.
5. Z odozvy, ktorú agentúra získala od zúčastnených strán a vnútroštátnych orgánov, vyplýva, že v súčasnom nariadení sa jasne nedefinujú elektrický systém a systém avioniky. Okrem toho sa zdá, že v materiáli AMC a v materiáli s usmerneniami sa dostatočne neobjasňuje, ktoré úlohy v oblasti avioniky môže vykonávať držiteľ preukazu spôsobilosti B1, a nedefinuje jednoduchý test.
6. V ďalšej odozve, ktorú agentúra získala od zúčastnených strán a vnútroštátnych orgánov, sa poukazovalo na to, že práva personálu s preukazom spôsobilosti B2 sú príliš obmedzené. Okrem toho, základný výcvik pre kategóriu B2 (2 400 hodín) trvá rovnako dlho ako v prípade kategórie B1, pričom v dodatku I k časti 66 sa podľa všetkého navrhuje, aby výcvik pre kategóriu B2 trval kratšie než v prípade kategórie B1.

#### Typová a skupinová klasifikácia:

7. V súčasnosti sa lietadlá na účely typovej klasifikácie na lietadlo v rámci preukazov spôsobilosti technikov údržby lietadiel v prílohe III (časť 66) k nariadeniu (ES) č. 2042/2003 klasifikujú takto:
- Lietadlá, pre ktoré musia mať držiteľia preukazov spôsobilosti v preukaze zapísanú príslušnú typovú klasifikáciu na lietadlo. Sem patria všetky veľké lietadlá definované v nariadení (ES) č. 2042/2003 (t. j. letúne s maximálnou vzletovou hmotnosťou viac než 5 700 kg a viacmotorové vrtuľníky) a lietadlá, v prípade ktorých agentúra určila, že zložitosť príslušného lietadla vyžaduje typovú klasifikáciu na lietadlo. V prípade týchto lietadiel sa vyžaduje typový výcvik.
  - Lietadlá, v prípade ktorých môžu mať držiteľia preukazu spôsobilosti zapísanú v preukaze príslušnú typovú klasifikáciu na lietadlo alebo skupinovú klasifikáciu či skupinovú klasifikáciu výrobcu. V tomto prípade sa typový výcvik nevyžaduje. Je však potrebné vykonať typovú skúšku a preukázať prax (minimálne 50 % úloh z dodatku II k materiálu AMC časti 66<sup>4</sup>).
8. Odozva, ktorú agentúra získala od zúčastnených strán a vnútroštátnych orgánov, sa týka nasledujúcich oblastí vzbudzujúcich obavy:
- Nie je jasné, čo znamená „typ lietadla“ v oblasti údržby a v dôsledku toho nie je jasné, kedy sú si dva rôzne modely/varianty lietadiel dostatočne podobné na to, aby patrili do rovnakej „typovej klasifikácie“. Tým sa do zoznamu typových klasifikácií v dodatku I k materiálu AMC časti 66 zavádzajú nepresnosti.
  - V súčasnosti neexistuje žiadna politika, ktorá by určovala, kedy sa má lietadlo považovať za zložité z hľadiska údržby, čo sa môže odlišovať od definície „zložitých motorových lietadiel“ v základnom nariadení.

---

<sup>4</sup> Rozhodnutie výkonného riaditeľa agentúry 2003/19/RM z 28. novembra 2003 o prijateľných prostriedkoch zhody a o návode na postup k nariadeniu Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností. Rozhodnutie naposledy zmenené a doplnené rozhodnutím 2009/016/R z 1. decembra 2009.

- Rôzne súčasné skupiny lietadiel naozaj neodrážajú zložitost' lietadiel. Niektoré lietadlá sú z hľadiska vývoja „nejednoduché“ a v ich prípade sa vyžaduje iba skupinová klasifikácia, čo je v rozpore s ich definíciou.
- Práva držiteľov preukazov spôsobilosti B2 sú v prípade skupinovej klasifikácie výrobcu príliš obmedzené. Logicky možno predpokladať, že skupinové klasifikácie sa lepšie prispôbia pracovným možnostiam držiteľa preukazu spôsobilosti B2, ak je technológia rôznych výrobcov veľmi podobná.
- Lietadlo s oprávnením na skupinovú klasifikáciu výrobcu a plnú skupinovú klasifikáciu v súčasnosti vyžaduje typovú skúšku reprezentatívneho počtu lietadiel. V mnohých prípadoch je však zložitá nájsť poskytovateľa takýchto skúšok (schválenú organizáciu alebo príslušný orgán).

#### Výcvik na získanie typovej klasifikácie:

9. V súčasnosti môže držiteľ preukazu spôsobilosti technika údržby lietadiel kategórie B1, B2 alebo C podľa ustanovení prílohy III (časť 66) k nariadeniu (ES) č. 2042/2003, ak nie je v písm. g) bodu 66.A.45 stanovené inak, vykonávať iba práva na osvedčovanie konkrétneho lietadla v prípade, ak preukaz spôsobilosti technika údržby lietadiel obsahuje príslušnú typovú klasifikáciu na lietadlo.
10. Okrem toho, ak nie je v písm. h) bodu 66.A.45 stanovené inak, klasifikácia sa udeľuje po uspokojivom ukončení príslušného typového výcviku na lietadlo pre kategóriu B1, B2 alebo C schváleného príslušným orgánom alebo vykonaného organizáciou príslušne oprávnenou na výcvik v oblasti údržby podľa časti 147.
11. Okrem toho, podľa súčasného nariadenia a materiálu AMC musí schválený typový výcvik pre kategóriu B1 a B2 obsahovať výučbu teoretických znalostí a praktický výcvik, ktoré musia byť v súlade s ustanoveniami dodatku III k časti 66. Na uspokojenie požiadavky praktického výcviku sa môže pripraviť program štruktúrovanej odbornej praxe. Praktický výcvik musí trvať štyri mesiace v prípade žiadateľov bez záznamov o predchádzajúcej praxi pre lietadlo s porovnateľnou konštrukciou a systémami vrátane motorov, ale toto obdobie sa môže skrátiť na minimálne dva týždne v prípade žiadateľov, ktorí už majú predchádzajúcu prax.
12. Odozva, ktorú agentúra získala od zúčastnených strán a vnútroštátnych orgánov, sa týka nasledujúcich oblastí vzbudzujúcich obavy:
  - Prvky uvedené v dodatku III k časti 66 (napriek tomu, že sú rozsiahle) sa dostatočne nekonkretizujú a netýkajú sa možnosti typového výcviku na lietadlo, čím sa ponecháva príliš voľný priestor na interpretáciu a prípady nerovnakého zaobchádzania. Vyskytli sa prípady, keď sa rovnaký výcvikový kurz líšil v úrovni, dĺžke trvania aj v obsahu teoretického a praktického výcviku, odbornej praxe a praxe, a keď sa prax obmedzila na dvojtýždňový výcvik bez ohľadu na prax žiadateľa. Okrem toho sa dostatočne nerieši rozdielový výcvik.
  - V súčasných materiáloch AMC a GM sa okrem toho uvádza, že posledné slovo v oblasti primeranosti dĺžky trvania praxe jednotlivca pred zapísaním klasifikácie (od 2 týždňov do 4 mesiacov) má príslušný orgán. To viedlo k situáciám, keď príslušnému orgánu na zapísanie klasifikácie nestačilo absolvovanie schváleného typového výcvikového kurzu v organizácii podľa časti 147 vrátane teoretického aj praktického výcviku a požadoval absolvovanie dodatočného praktického výcviku.

13. Na vyriešenie týchto otázok vytvorila agentúra tri úlohy tvorby pravidiel:

- 66.006: Práva vyplývajúce z preukazov spôsobilosti B1 a B2 technikov údržby,
- 66.009: Typová a skupinová klasifikácia,
- 66.011: Výcvik na získanie typovej klasifikácie.

Pre každú úlohu agentúra vytvorila príslušnú návrhovú skupinu zloženú zo zástupcov vnútroštátnych orgánov a subjektov odvetvia. Cieľom bolo vyhodnotiť situáciu, predložiť návrh a vypracovať usmernenia na vydanie stanoviska k úprave časti 66 a/alebo rozhodnutia o úprave materiálov AMC a GM tejto časti podľa príslušných podmienok zadania. Najmä v prípade úlohy 66.011 sa rozsah prác obmedzoval na lietadlá vyžadujúce výcvik na získanie typovej klasifikácie.

14. Na základe vstupov návrhových skupín vydala 28. júna 2007 agentúra dokument NPA2007-07, ktorý publikovala na svojej webovej stránke: ([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)).

15. Do uzávierky 28. októbra 2007 (s jednomesačným predĺžením pôvodných troch mesiacov vyhradených na konzultácie) agentúra dostala 409 pripomienok od národných leteckých úradov, odborných organizácií a súkromných spoločností/jednotlivcov.

16. Agentúra zostavila na účely posúdenia pripomienok revíziu skupinu pre každú z troch úloh zloženú z členov príslušnej pracovnej skupiny, zamestnanca oddelenia pre normy a povolenia (agentúra) a zástupcu odvetvia, ktorí vyjadrili nesúhlasné stanovisko k dokumentu NPA2007-07. Agentúra na základe tohto posúdenia vydala 6. októbra 2009 dokument CRD2007-07, ktorý obsahoval odpovede na jednotlivé pripomienky a navrhovaný text pre predpis a dokumenty AMC/GM.

17. V tomto bode je dôležité poznamenať, že revízne skupiny zohľadnili aj pripomienky získané počas konzultácií k dokumentu NPA2008-03.

18. Po uverejnení dokumentu CRD2007-07 zorganizovala agentúra 29. októbra 2009 v Kolíne seminár zameraný na vysvetlenie jeho obsahu a pomoc zúčastnenými stranám, aby mohli pred predložením svojich reakcií najskôr návrh pochopiť.

19. V rámci externej konzultácie k dokumentu CRD2007-07, ktorá skončila 5. decembra 2009, agentúra dostala ohlasy od:

- 4 príslušných orgánov: úrad civilného letectva – Holandsko, úrad civilného letectva – Švédsko, úrad civilného letectva – Spojené kráľovstvo a DGAC – Francúzsko.
- 12 organizácií a združení: 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, European Aircraft Maintenance Training Committee (EAMTC) a EAT-DHL Technical Training Department.
- 4 jednotlivcov.

Podrobná analýza odpovedí je uvedená v prílohe.

**III. Obsah stanoviska agentúry**

20. Predkladané stanovisko v maximálnej možnej miere zohľadňuje návrhy mnohých zúčastnených strán a vnútroštátnych orgánov, ktoré sa podieľali na konzultácii a reagovali na dokument pripomienok a odpovedí.
21. Vzhľadom na hierarchiu predpisov agentúry EASA sa predkladané stanovisko zaoberá len zmenami, ktoré agentúra navrhuje pre nariadenie (ES) č. 2042/2003. Agentúra môže vydať a vydá dokument s príslušnými prijateľnými prostriedkami preukázania zhody (AMC) a materiál s usmerneniami (GM), o ktorých sa podrobne hovorí v dokumente pripomienok a odpovedí, až vtedy, keď Komisia prijme uvedené nariadenia. Je však potrebné uviesť, že opatrenia predstavené v tomto stanovisku sa musia vykladať v spojitosti s uvedenými dokumentmi AMC a GM ako súčasť schváleného balíka.

**a) Zmeny týkajúce sa úlohy 66.006: Práva vyplývajúce z preukazov spôsobilosti B1 a B2 technikov údržby**

22. V oblasti práv osvedčujúceho personálu kategórie B1 agentúra navrhuje umožniť uvoľňovanie „práce na systémoch avioniky“ (namiesto súčasnej „výmeny vymeniteľných jednotiek avioniky“), ak budú súvisiace testy jednoduché a nevznikne potreba riešenia problémov.

Táto zmena sa ešte podporí v materiáloch AMC a GM, s cieľom objasniť:

- čo je „elektrický systém“ a čo je „systém avioniky“,
- čo je „jednoduchý test“,
- čo je „riešenie problémov“,
- že bežné oblasti, na ktoré sa vzťahuje modul 7.7, sa považujú za „úlohy v oblasti elektriky“, čo znamená, že ich môže uvoľňovať osvedčujúci personál kategórie B1 aj B2.

23. Pokiaľ ide o osvedčujúci personál kategórie B2, agentúra navrhuje začleniť do ich práv uvoľňovanie úloh v oblasti elektriky a avioniky vykonávaných na pohonnej jednotke a mechanických systémoch (bod 66.A.20(a)3(i)) časti 66). V dôsledku toho sa revidovali dodatky I, II a III týkajúce sa platných systémov, aby bolo možné zvýšiť úroveň znalostí/výcviku pre kategóriu B2, ktorá sa tak vyrovná kategórii B1, a pridať nové otázky k súvisiacim skúškam.

24. Aby všetci súčasní držitelia licencií B2 nemuseli znovu absolvovať výcvik a skúšky, agentúra v písm. a) článku 7.9 nariadenia (ES) č. 2042/2003 navrhuje, aby im bolo toto právo priznané automaticky. Napriek tomu, že sa to čiastočne odôvodňuje skutočnosťou, že spôsobilosť osvedčujúceho personálu pred vydaním príslušného povolenia vždy hodnotí organizácia s povolením na údržbu, agentúra zaviedla dodatočné kompenzačné opatrenie v bode 66.A.20(b)3 časti 66, v ktorom sa stanovuje, že osvedčujúci personál môže svoje práva uplatňovať až vtedy, keď je spôsobilý pre príslušné lietadlo.

Toto ustanovenie sa dopĺňa v bode 66.A.20(b)3 materiálu AMC, v ktorom sa objasňuje, že držiteľ preukazu spôsobilosti zabezpečí získanie príslušných znalostí a praxe na uvoľňovanie konkrétneho lietadla. Ide o základnú požiadavku, pretože na niektoré systémy a technológie nachádzajúce sa v konkrétnom lietadle sa nemusia vzťahovať základné

požiadavky na znalosti z bodu 66.A.25 alebo požiadavky na typovú klasifikáciu z bodu 66.A.45.

O takúto situáciu ide v prípade:

- typových klasifikácií zapísaných do preukazu spôsobilosti pomocou označení definovaných v dodatku I k zoznamu typových klasifikácií materiálu AMC po absolvovaní výcviku/skúšky, ktorá sa netýka všetkých variantov daných označení klasifikácií,
- práce vykonanej na modeli, ktorý sa od pôvodného modelu použitého na absolvovanie výcviku/skúšky technologicky vyvinul,
- vývoja požiadaviek na základné znalosti, ktoré nevyžadujú opätovné absolvovanie skúšky pre súčasných držiteľov preukazu spôsobilosti,
- konkrétnej technológie a možností vybratých zákazníkom, ktorých sa nemusí týkať typový výcvik/skúška,
- zapísania skupinovej/podskupinovej klasifikácie na základe praxe na reprezentatívnom počte úloh alebo na základe typového výcviku/skúšky na reprezentatívnom počte lietadiel.

25. Okrem toho navrhuje agentúra pre osvedčujúci personál kategórie B2 začlenenie možnosti udeľovať povolenia držiteľom preukazu spôsobilosti B2 na osvedčovanie úloh kategórie A pre organizácie s povolením podľa časti 145 (bod 66.A.20(a)3(ii) časti 66). Napriek tomu, že základné znalosti v rámci preukazu spôsobilosti B2 úplne nezodpovedajú základným znalostiam vyžadovaným pre preukaz spôsobilosti A a agentúra jasne uviedla, že preukaz spôsobilosti B2 automaticky neobsahuje podkategóriu A, agentúra považuje toto rozšírenie práv za odôvodnené v rámci nasledujúcich kompenzačných opatrení:

- práva v rámci kategórie A sa týkajú iba typov lietadiel už zapísaných v preukaze spôsobilosti B2,
- pre každý typ lietadla sa musí uskutočniť príslušný výcvik vzťahnutý na úlohu v organizácii s povolením podľa časti 145, ktorá vydáva povolenie,
- v organizácii s povolením podľa časti 145, ktorá vydáva povolenie, sa vyžaduje 6 mesiacov doloženej praxe; prax sa musí týkať rozsahu vydávaného povolenia,
- po úlohách odbornej praxe a praxe musí nasledovať príslušné skúšanie/hodnotenie.

26. Dodatok I k časti 66 sa mení a dopĺňa s cieľom:

- začleniť nové technológie, ako napríklad integrovanú modulárnu avioniku (ATA42), kabínové systémy (ATA44) a informačné systémy (ATA46),
- rozšíriť moduly 13 a 14, aby zahŕňali rozšírenie práv pre preukaz spôsobilosti B2 obsiahnutý v bode 66.A.20(a)3(i) časti 66.

Týmto rozšírením obsahu dodatku I sa neovplyvní zmena výcvikových hodín požadovaná pre základný výcvik časti 147 z týchto dôvodov:

- zmena zavedená do osnov B1 (nová technológia) je významná vo vzťahu k celkovému trvaniu kurzu,
- zmena zavedená na rozšírenie práv vyplývajúcich z preukazu spôsobilosti B2, aj keď je oveľa významnejšia, sa kompenzuje znížením počtu hodín, ktoré agentúra plánuje zaviesť po potvrdení skrátenia súčasného výcviku pre preukaz spôsobilosti B2 v porovnaní s preukazom spôsobilosti B1; toto zníženie je dôsledkom podrobnej analýzy obsahu osnov (modulov, podmodulov a bodov) a úrovne výcviku pre každý jednotlivý bod; v dôsledku toho trvá základný kurz pre preukaz spôsobilosti B2 stále celkovo 2 400 hodín.

27. Dodatok II k časti 66 sa mení a dopĺňa s cieľom:
- prispôbiť množstvo otázok zmenám zavedeným v dodatku I,
  - zabezpečiť, aby bolo množstvo otázok pre každý modul deliteľné 4, aby sa dal získať výsledok 75 %; tým sa rieši súčasný problém, pričom v niektorých prípadoch je potrebné na úspešné ukončenie skúšky získať viac než 75 % výsledok.
28. Dodatok III k časti 66 sa mení a dopĺňa s cieľom prispôbiť ho zmenám zavedeným v dodatku I.
29. Bod 145.A.30(g) časti 145 sa zmenil a doplnil pridaním slov „v prípade potreby“ s cieľom umožniť príslušnému orgánu schvaľovať organizáciu, ktorá má iba osvedčujúci personál s preukazom spôsobilosti B1 alebo B2, ak ho odôvodňuje rozsah prác.

Pridá sa bod 145.A.30(g) materiálu AMC s cieľom objasniť, že to bude možné len vtedy, ak rozsah prác, ako je definovaný v príručke organizácie údržby, poukazuje na to, že nie je potrebný osvedčujúci personál s preukazom spôsobilosti B1 aj B2. Osobitná pozornosť sa bude venovať jasnému obmedzeniu rozsahu plánovanej a neplánovanej traťovej údržby (oprava poruchy) len na tie úlohy, ktoré sa môžu osvedčiť v rámci dostupnej kategórie osvedčujúceho personálu.

30. Agentúra nakoniec zaviedla príslušné ustanovenia v písm. b) a c) článku 7.9 nariadenia (ES) č. 2042/2003 s cieľom zabezpečiť primeranú fázu prechodu pre organizácie podľa časti 147 poskytujúce základné výcvikové kurzy a skúšky a pre príslušné orgány poskytujúce základné skúšky.

**b) Zmeny týkajúce sa úlohy 66.009: typová a skupinová klasifikácia**

31. Pokiaľ ide o politiku určovania, či model/variant lietadla vyžaduje osobitnú typovú klasifikáciu, alebo sa môže zaviesť v rámci existujúcej typovej klasifikácie, táto politika sa v súčasnosti reviduje v rámci úlohy 21.039 súvisiacej s údajmi o prevádzkovej spôsobilosti. V tejto úlohe sa okrem iných zmien predpokladá povinnosť vyplývajúca držiteľom typového osvedčenia a doplnkového typového osvedčenia určiť minimálne osnovy pre výcvik na získanie typovej klasifikácie osvedčujúceho personálu údržby.
32. Pokiaľ ide o kritériá, na základe ktorých sa stanovuje, že lietadlo je zložené v oblasti údržby a v dôsledku ktorých sa vyžaduje príslušná klasifikácia lietadla na základe typového výcviku pre dané lietadlo, agentúra ich zoskupila do skupiny 1, ktorá sa podľa nového bodu 66.A.42 definuje takto:

*Skupina 1: „Všetky zložené motorové lietadlá a jednoduché motorové lietadlá vyžadujúce príslušnú typovú klasifikáciu. Jednoduché motorové lietadlo vyžaduje typovú klasifikáciu na lietadlo vtedy, ak je definovaná agentúrou“.*

V tejto definícii je termín „zložené motorové lietadlo“ termínom definovaným v základnom nariadení.

Politika, podľa ktorej postupuje agentúra pri klasifikácii jednoduchých motorových lietadiel v skupine 1, je takáto:



- keď postupy údržby vyžadujú špecializovaný výcvik (t. j. keď sa niektorej z jeho funkcií dostatočne netýkajú základné osnovy dodatku I k časti 66) alebo
- maximálne osvedčená prevádzková nadmorská výška prekračuje letovú hladinu FL 290 alebo
- ide o viacmotorový vrtuľník alebo
- je vybavené systémami typu fly by wire.

Tieto kritériá sú jednoduché a ľahko sa určí, či lietadlo patrí do skupiny 1 alebo nie.

33. Pokiaľ ide o zoskupovanie lietadiel, 13 skupín typovej klasifikácie údržby uvedených v dodatku I k časti 66 materiálu AMC s názvom Zoznam typových klasifikácií sa nahrádza 3 skupinami (nový bod 66.A.42 časti 66):
- Skupina 1: Všetky zložité motorové lietadlá a jednoduché motorové lietadlá vyžadujúce typovú klasifikáciu na lietadlo podľa definície agentúry.
  - Skupina 2: Lietadlá iné než lietadlá patriace do skupiny 1, ktoré patria do týchto podskupín:
    - podskupina 2a: jednomotorové turbovrtuľové letúne,
    - podskupina 2b: jednomotorové turbínové vrtuľníky,
    - podskupina 2c: jednomotorové piestové vrtuľníky.
  - Skupina 3: Piestové letúne iné než letúne patriace do skupiny 1.
34. Na základe skupín a podskupín definovaných v bode 66.A.42 časti 66 agentúra zaviedla v bode 66.A.45 časti 66 rôzne možnosti potvrdzovania platnosti preukazu spôsobilosti spolu s príslušnými požiadavkami na výcvik/skúšky/prax. V materiáli s usmerneniami (GM 66.A.45) sa bude s cieľom zhrnúť všetky možnosti a požiadavky uvádzať tabuľka podobná tabuľke uvedenej nižšie:

<b>Požiadavky klasifikácie lietadiel</b>			
	<b>Preukaz spôsobilosti B1</b>	<b>Preukaz spôsobilosti B2</b>	<b>Preukaz spôsobilosti C</b>
<b>Skupina 1</b> Zložité motorové lietadlá + iné lietadlá definované agentúrou	<b>Príslušná TYPOVÁ KLASIFIKÁCIA</b> <i>Výcvik na získanie typovej klasifikácie:</i> - teória + skúška - prax + hodnotenie  <i>odborná prax (pre prvé lietadlo v podkategórii preukazu spôsobilosti)</i>	<b>Príslušná TYPOVÁ KLASIFIKÁCIA</b> <i>Výcvik na získanie typovej klasifikácie:</i> - teória + skúška - prax + hodnotenie  <i>odborná prax (pre prvé lietadlo v podkategórii preukazu spôsobilosti)</i>	<b>Príslušná TYPOVÁ KLASIFIKÁCIA</b> <i>Výcvik na získanie typovej klasifikácie:</i> - teória + skúška

<p><b>Skupina 2:</b> (okrem lietadiel zo skupiny 1)</p> <p><b>Podskupiny:</b></p> <p><b>2a:</b> jednomotorové turbovrtuľové letúne</p> <p><b>2b:</b> jednomotorové turbínové vrtuľníky</p> <p><b>2c:</b> jednomotorové piestové vrtuľníky</p>	<p><b>(Držitelia preukazov spôsobilosti B1.1, B1.3, B1.4)</b></p> <p><b>Príslušná TYPOVÁ KLASIFIKÁCIA</b> (výcvik na získanie typovej klasifikácie + odborná prax) alebo (typová skúška + prax)</p> <p><b>alebo</b></p> <p><b>PODSKUPINOVÁ KLASIFIKÁCIA výrobcu</b> (výcvik na získanie typovej klasifikácie + odborná prax) alebo (typová skúška + prax) na minimálne 2 reprezentatívnych lietadlách výrobcu v príslušnej podskupine</p> <p><b>alebo</b></p> <p><b>Úplná POSKUPINOVÁ KLASIFIKÁCIA</b> (výcvik na získanie typovej klasifikácie + odborná prax) alebo (typová skúška + prax) na minimálne 3 reprezentatívnych lietadlách od rôznych výrobcov v príslušnej podskupine</p>	<p><b>Príslušná TYPOVÁ KLASIFIKÁCIA</b> (výcvik na získanie typovej klasifikácie + odborná prax) alebo (typová skúška + prax)</p> <p><b>alebo</b></p> <p><b>POSKUPINOVÁ KLASIFIKÁCIA výrobcu</b> (na základe preukázania príslušnej praxe)</p> <p><b>alebo</b></p> <p><b>Úplná POSKUPINOVÁ KLASIFIKÁCIA</b> (na základe preukázania príslušnej praxe)</p>	<p><b>Príslušná TYPOVÁ KLASIFIKÁCIA</b> (výcvik na získanie typovej klasifikácie) alebo (typová skúška)</p> <p><b>alebo</b></p> <p><b>PODSKUPINOVÁ KLASIFIKÁCIA výrobcu</b> (výcvik na získanie typovej klasifikácie alebo typová skúška) na minimálne 2 reprezentatívnych lietadlách výrobcu v príslušnej podskupine</p> <p><b>alebo</b></p> <p><b>Úplná POSKUPINOVÁ KLASIFIKÁCIA</b> (výcvik na získanie typovej klasifikácie alebo typová skúška) na minimálne 3 reprezentatívnych lietadlách od rôznych výrobcov v príslušnej podskupine</p>
<p><b>Skupina 3</b></p> <p>Piestové letúne (okrem letúnov zo skupiny 1)</p>	<p><b>(Držitelia preukazov spôsobilosti B1.2)</b></p> <p><b>Príslušná TYPOVÁ KLASIFIKÁCIA</b> (výcvik na získanie typovej klasifikácie + odborná prax) alebo (typová skúška + prax)</p> <p><b>alebo</b></p> <p><b>Úplná KLASIFIKÁCIA SKUPINY 3</b> (na základe preukázania príslušnej praxe)</p> <p><b>Obmedzenia:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pretlakové lietadlá</li> <li>▪ Konštrukcie (kovová/zmiešaná/drevená/kovové rúrky a látka)</li> </ul>	<p><b>Príslušná TYPOVÁ KLASIFIKÁCIA</b> (výcvik na získanie typovej klasifikácie + odborná prax) alebo (typová skúška + prax)</p> <p><b>alebo</b></p> <p><b>Úplná KLASIFIKÁCIA SKUPINY 3</b> (na základe preukázania príslušnej praxe)</p>	<p><b>Príslušná TYPOVÁ KLASIFIKÁCIA</b> (výcvik na získanie typovej klasifikácie) alebo (typová skúška)</p> <p><b>alebo</b></p> <p><b>Úplná KLASIFIKÁCIA SKUPINY 3</b> (na základe preukázania príslušnej praxe)</p>

	(Obmedzenia sa odstraňujú na základe príslušnej praxe.)		
--	---	--	--

35. Je dôležité poznamenať, že pre niektoré skupiny lietadiel a preukazov spôsobilosti je možné získať skupinovú/podskupinovú klasifikáciu na základe príslušnej praxe bez nutnosti absolvovania výcviku na získanie typovej klasifikácie alebo typových skúšok. Platí to pre tieto skupiny:

- Lietadlá skupiny 3 pre všetky preukazy spôsobilosti (B1.2, B2 a C).
- Lietadlá skupiny 2 pre preukaz spôsobilosti B2.

Dôvodom, prečo sa aj v rámci preukazov spôsobilosti B2 umožňuje podskupinová klasifikácia lietadiel skupiny 2 na základe praxe bez nutnosti absolvovania výcviku na získanie typovej klasifikácie/typovej skúšky na reprezentatívnom počte lietadiel, je to, že technológia avioniky dostupná na rôznych typoch lietadiel býva veľmi jednoduchá.

V prípade preukazov spôsobilosti B1 a C sa technológia v rámci konštrukcií a mechanických systémov omnoho viac líši. Preto sa pre preukazy spôsobilosti B1 a C neumožňuje podskupinová klasifikácia lietadiel skupiny 2 na základe praxe. Okrem toho, aj keď je možné získať úplnú klasifikáciu skupiny 3 pre preukaz spôsobilosti B1.2 na základe praxe, táto klasifikácia podlieha nasledujúcim obmedzeniam v prípade, ak osoba nepreukáže príslušnú prax:

- Pretlakové letúny.
- Lietadlá s drevenou konštrukciou.
- Lietadlá s kovovou rúrovou konštrukciou pokrytou látkou.
- Lietadlá s kovovou konštrukciou.
- Lietadlá so zmiešanou konštrukciou.

Je potrebné poznamenať, že v dokumente NPA2007-07 sa nachádzalo vyššie množstvo obmedzení, a to vrátane obmedzení týkajúcich sa:

Pre preukazy spôsobilosti B1.2 a C:

- vyťahovacieho podvozku,
- nastaviteľnej vrtule,
- motora preplňovaného turbodúchadlom,
- digitálneho riadenia motora s úplným oprávnením (FADEC).

Pre preukaz spôsobilosti B2:

- autopilotov vrtuľníkov,
- autopilotov lietadiel,
- systému EFIS,
- digitálneho riadenia motora s úplným oprávnením (FADEC).

Tieto dodatočné obmedzenia sa však z konečného návrhu vypustili na základe spolupráce s revíznou skupinou k dokumentu NPA2008-03, v ktorom sa zaviedli podobné obmedzenia pre preukazy spôsobilosti B3 a L.

Dôvody na vypustenie obmedzení súvisiacich s týmito systémami sú tieto:

- Mohlo by sa argumentovať tým, prečo sa vybrali práve tieto, a nie iné, systémy.
- Systém schvaľovania a vypúšťania obmedzení môže pre príslušné orgány a držiteľov preukazov spôsobilosti predstavovať závažné bremeno.
- Držiteľ preukazu spôsobilosti však aj tak musí splniť všetky požiadavky na získanie základných znalostí a praxe.

Okrem toho sa v bode 66.A.20(b) časti 66 ako kompenzačné opatrenie zavedie ustanovenie s cieľom jasne stanoviť, že osvedčujúci personál môže svoje práva uplatňovať len vtedy, ak má pre príslušné lietadlo kompetencie. Tým sa posilní aktuálna zodpovednosť organizácie údržby alebo nezávislého osvedčujúceho personálu za zabezpečenie kompetencií pred uvoľnením lietadla.

36. Obmedzenia schválené v rámci preukazu pôsobnosti:
- znamenajú „výnimky“ z práv osvedčovania,
  - ovplyvňujú celé lietadlo; okrem úloh údržby pilota alebo vlastníka sa v rámci lietadla nedá uvoľniť nič,
  - dajú sa vypustiť na základe:
    1. preukázania príslušnej praxe (bližšie sa vysvetľuje v dokumente AMC) alebo
    2. preukázania príslušnej praxe alebo získania uspokojivého hodnotenia praktickej zručnosti od príslušného orgánu.
37. Bod 66.B.125 časti 66 bol zmenený a doplnený s cieľom poskytnúť pokyny príslušným orgánom o konvertovaní existujúcich preukazov spôsobilosti podľa časti 66 na novú klasifikáciu uvedenú v bode 66.A.45 časti 66. Táto konverzia však nie je povinná do ukončenia platnosti preukazu spôsobilosti podľa časti 66, alebo kým nie je potrebná jeho zmena a doplnenie (pozri písm. h) článku 7.9 nariadenia (ES) č. 2042/2003). Okrem toho táto konverzia sa nevzťahuje na typovú klasifikáciu na príslušné lietadlo zapísanú v preukaze spôsobilosti podľa časti 66, ktorá zostane v preukaze spôsobilosti uvedená.

**c) Zmeny týkajúce sa úlohy 66.011: výcvik na získanie typovej klasifikácie**

38. Výcvik na získanie typovej klasifikácie a odborná prax

Výcvik na získanie typovej klasifikácie pozostáva vždy z:

- teoretickej časti a skúšky,
- praktickej časti a hodnotenia.

Odborná prax sa nepovažuje za súčasť výcviku na získanie typovej klasifikácie. Odborná prax je doplnkom výcviku na získanie typovej klasifikácie a je povinná len v prípade získania prvej typovej klasifikácie v kategórii/podkategórii preukazov spôsobilosti technikov údržby, aby mohol mechanik okrem praktickej časti výcviku na získanie typovej klasifikácie získať aj prax.

Odborná prax je program, ktorý sa uskutočňuje v reálnom prostredí údržby a pod dohľadom prideleného hodnotiteľa. Táto odborná prax okrem toho končí hodnotením. Všetky tieto prvky musí akceptovať príslušný orgán zodpovedný za zapísanie typovej klasifikácie.

Z týchto dôvodov sa výcvik na získanie typovej klasifikácie uvádza v bode 66.A.45(k) časti 66 oddelenie od odbornej praxe, ktorá sa uvádza v bode 66.A.45(l) časti 66.

39. Príslušný typ lietadla pre odbornú prax

Odborný výcvik sa môže vykonávať len na type lietadla, ktoré bude zapísané, nie na inom lietadle rovnakej alebo inej podkategórie. Dôvodom je to, že ide o prvý typ lietadla v podkategórii a držiteľ preukazu spôsobilosti musí mať prax na tomto lietadle, aby mohol vykonávať osvedčovanie.

40. Výcvik na získanie typovej klasifikácie a práva osvedčovania

Zapísanie typovej klasifikácie do preukazu spôsobilosti technika údržby nie je na uplatňovanie práv osvedčovania dostačujúce. Existujú aj ďalšie požiadavky uvedené v bode 66.A.20(b) časti 66 a v bode 145.A.35 časti 145. S cieľom ich lepšieho objasnenia bol vytvorený nový bod 66.A.20(b)3 časti 66 a na tento účel sa vydajú ďalšie materiály AMC pre oba body 66.A.20(b)3 a 145.A.35(a).

41. Teoretická časť výcviku na získanie typovej klasifikácie: minimálne trvanie

S cieľom vyhnúť sa príliš krátkym výcvikom na získanie typovej klasifikácie, ako uvádzajú normalizačné tímy agentúry EASA, sa ako najlepší kompromis zaviedla koncepcia minimálneho trvania teoretickej časti výcviku na získanie typovej klasifikácie. Nebolo však možné navrhnúť trvanie, ktoré by plne zodpovedalo množstvu rôznych technológií, ich zložitosti a závažnosti. Preto bolo potrebné obmedziť zmeny na všeobecné a rozšírené kategórie.

Okrem kategórie pre vrtuľníky sa pre lietadlá navrhujú tri všeobecné kategórie vychádzajúce z maximálnej vzletovej hmotnosti:

- do 5 700 kg,
- od 5 700 kg do 30 000 kg,
- nad 30 000 kg.

Okrem toho sa osobitná pozornosť venuje typom lietadiel do 2 t (ľahkým lietadlám): v prípade beztlakových piestových lietadiel do 2 000 kg maximálnej vzletovej hmotnosti sa minimálne trvanie zníži o 50 %.

V prípade vrtuľníkov patriacich do skupiny 2, ako je v súčasnosti definovaná v bode 66.A.42, sa minimálne trvanie zníži o 30 %.

Minimálne trvanie pre teoretický výcvik na získanie typovej klasifikácie vychádza zo všeobecných kategórií lietadla a minimálneho štandardného vybavenia a určilo sa pri zohľadnení, okrem iných, týchto faktorov:

- trvania existujúceho výcviku na získanie typového osvedčenia podľa časti 147 v Európe poskytované výborom EAMTC (European Aircraft Maintenance Training Committee),
- trvania výcviku na získanie typového osvedčenia podľa časti 147 poskytované zahraničnými organizáciami pod dohľadom agentúry.

42. Ustanovenia o odchyľkach pre minimálne trvanie – odôvodnenie trvania výcviku na získanie typovej klasifikácie

Pri určovaní obsahu výcviku na získanie typovej klasifikácie sa vychádza z podrobnej analýzy výcvikových potrieb.

Metodológia na určovanie výcvikových potrieb sa poskytne v materiáli s usmerneniami (GM) v dodatku III k časti 66.

Keďže nie je možné zahrnúť všetky rôzne typy lietadiel, technológií atď. a keďže dodatok III k časti 66, v ktorom sa trvanie navrhuje, je povinný, každá odchýlka vyžaduje použitie článku 14 základného nariadenia.

S cieľom vyhnúť sa tejto nepriaznivej situácii agentúra navrhla ustanovenia o odchýlkach, ktoré sú:

- povolené len za výnimočných okolností,
- odôvodnené, akceptované a archivované príslušným orgánom,
- založené na analýze výcvikových potrieb.

Trvanie výcviku môže byť kratšie ako navrhované minimum, ak je podrobne odôvodnené, alebo dlhšie ako navrhované minimum, ak sa to vyžaduje na dodržanie požadovaných výučbových bodov a ak sa výcvik týka všetkých výcvikových potrieb a cieľov výučby.

V tomto dokumente sa navrhuje aj definícia vyučovacej hodiny.

#### 43. Maximálny počet výcvikových hodín denne

Z dôvodu zabezpečenia účinnosti výcviku a z dôvodu problematiky ľudského faktora nesmie počet vyučovacích hodín denne pre teoretický výcvik prekročiť 6 hodín; vo výnimočných prípadoch môže príslušný orgán na základe dostatočného odôvodnenia povoliť odchýlku od tejto normy. Maximálny počet hodín sa vzťahuje aj na

- kombináciu teoretického a praktického výcviku, ak sa vykonávajú v rovnakom čase,
- kombináciu výcviku a bežného každodenného výkonu údržby (ako napríklad úloh údržby alebo odbornej praxe), ak sa vykonávajú v rovnakom čase.

#### 44. Dochádzka (absencie)

Minimálna účasť na vyučovacích hodinách teoretického výcviku je 90 percent. Ak sa nesplní toto kritérium, nemôže sa vystaviť osvedčenie uznania. Na splnenie požiadavky minimálnej účasti môže výcviková organizácia poskytnúť ďalší výcvik.

#### 45. Zlepšenie existujúceho obsahu a úrovne teoretickej časti výcviku na získanie typového osvedčenia

Existujúca tabuľka (norma výcviku na získanie typovej klasifikácie/teoretické prvky) v dodatku III k časti 66 bola revidovaná a aktualizovaná s cieľom začleniť nové systémy, nové technológie atď. a do praktickej miery bola zosúladená so špecifikáciou ATA104 (špecifikácia 104 Združenia leteckej dopravy). Okrem toho, na účely skúšania sa každé číslo tabuľky považuje za samostatnú kapitolu.

Pri revidovaní práv držiteľov preukazu spôsobilosti B1 a B2 sa v rámci realizácie úlohy tvorby pravidiel 66.006 postupovalo na základe koordinácie.

Výcvik EGR (engine ground running) sa nepovažuje za súčasť výcviku na získanie typovej klasifikácie.

#### 46. Praktická časť výcviku na získanie typovej klasifikácie (obsah)

Praktický výcvik sa teraz skladá z pevne stanoveného obsahu vychádzajúceho z konkrétneho zoznamu praktických úloh uvedených v dodatku III k časti 66.

Praktické prvky, ktoré je potrebné dokončiť, musia byť z hľadiska lietadla a systémov reprezentatívne v oblasti zložitosti aj požadovaného technického vstupu. Môžu sa začleniť aj relatívne jednoduché úlohy, takisto sa zaradia a vykonajú ďalšie zložitejšie úlohy údržby.

Navrhovaná tabuľka obsahuje tieto kategórie úloh:

- LOC: Miesto
- FOT: Funkčný/prevádzkový test
- SGH: Služby a pozemná obsluha
- R/I: Odstránenie/inštalácia
- MEL: Zoznam minimálneho vybavenia
- TS: Riešenie problémov

V materiáli AMC sa budú riešiť tieto aspekty:

- realizácia hodnotenia a úloha hodnotiteľa praktického výcviku v rámci výcviku na získanie typovej klasifikácie,
- zhoda s požiadavkou na praktickú časť preukázaná buď podrobnými osnovami, alebo pracovnými listami/denníkmi praxe (dôkazné dokumenty poskytované na zápis typu do preukazu spôsobilosti),
- uchovávanie dôkazných dokumentov na preukázanie realizácie praktického výcviku.

#### 47. Praktická časť výcviku na získanie typovej klasifikácie (trvanie)

Napriek tomu, že praktická časť výcviku na získanie typovej klasifikácie je zameraná na obsah (tabuľka v dodatku III k časti 66) bez ohľadu na čas potrebný na vykonanie daných úloh, v prípade letúnov nad 30 000 kg (maximálnej vzletovej hmotnosti) trvá výcvik minimálne dva týždne (10 pracovných dní), ak príslušný orgán neposkytne vhodné odôvodnenie. Bude to súčasťou materiálu AMC.

#### 48. Odborná prax

Ako už bolo vysvetlené, v prípade prvej typovej klasifikácie v rámci (pod)kategórie preukazu spôsobilosti sa od praktikanta vyžaduje absolvovanie odbornej praxe v reálnom prostredí údržby. Úlohy odbornej praxe, ktoré je potrebné dokončiť, musia byť z hľadiska lietadla a systémov reprezentatívne v oblasti zložitosti aj požadovaného technického vstupu.

Agentúra vydá príslušný materiál AMC s cieľom objasniť význam slova „reprezentatívny“. Uskutoční sa to použitím dodatku II k materiálu AMC časti 66, ktorý sa bude vzťahovať aj na lietadlo vyžadujúce výcvik na získanie typovej klasifikácie.

Odborná prax sa zaznamená pomocou pracovných listov/denníkov, ktoré musia pripraviť praktikanti.

Okrem toho musí pridelená hodnotiacia osoba v správe o zhode potvrdiť, že realizovaná odborná prax praktikanta spĺňa požiadavky. Hodnotiacia osoba založí svoje hodnotenie na záznamoch, ktoré každodenne podpisovala ona alebo pridelená dohliadajúca osoba priamo poverená dozorom nad vykonávaním všetkých úloh odbornej praxe. Úloha a kvalifikácia pridelených hodnotiacich a dohliadajúcich osôb sa podrobnejšie opíše v materiáli AMC.

49. Povinnosti národných leteckých úradov týkajúce sa zapisovania typu

Bod 66.B.115 časti 66 bol zmenený a doplnený s cieľom lepšie definovať povinnosti príslušného orgánu pri zapisovaní typovej klasifikácie.

Okrem iného sa objasnilo, že v prípade druhého alebo následného zapísania typovej klasifikácie do kategórie/podkategórie preukazu spôsobilosti stačí na zápis typovej klasifikácie osvedčenie uznania vydané organizáciou podľa časti 147, ktoré sa týka úplného výcviku na získanie typového osvedčenia. Tento bod sa začlenil z dôvodu nedostatočného vzájomného uznávania medzi členskými štátmi, pričom sa neuskutočňovalo automatické akceptovanie osvedčení.

Keď je výcvik na získanie typového osvedčenia rozdelený a vykonáva sa v rôznych organizáciách (organizácia podľa ČASTI 147 a/alebo organizácia s povolením na údržbu alebo priame schválenie kurzu), orgán bude spokojný, že rozhrania sa spracúvajú správne.

50. Skúšanie – ďalšie malé zmeny a doplnenia na realizáciu celkových zmien

Zvážilo sa niekoľko zlepšení:

- Trvanie otázok pri skúške na typovú klasifikáciu sa zmenilo z kombinácie 75 a 120 sekúnd na 90 sekúnd pre všetky úrovne s cieľom normalizovať tvorbu otázok.
- Zmeny v počte otázok na jednu kapitolu
  - s cieľom zjednodušiť súčasný systém a
  - vyvážiť ho s časom výcviku pre danú problematiku.
- Úroveň otázok pri skúške musí byť vyvážená s úrovňou realizovaného výcviku.

Pokiaľ ide o skúšanie, zrušil sa minimálny počet otázok na kapitolu, ako bolo navrhované v minulosti, pretože niektoré zúčastnené strany vyslovili názor, že nie je potrebné, aby bola na každú kapitolu jedna otázka, ak je podstata problematiky jednoduchá: preto je potrebné, aby bola minimálne 1 otázka na hodinu pokynov, ktorá musí byť v súlade:

- so skutočným počtom výcvikových hodín venovaných výučbe danej kapitoly na danej úrovni,
- s cieľmi výučby, ako sa uvádzajú v analýze výcvikových potrieb.

Okrem toho, minimálna úroveň úspešného absolvovania skúšky je 75 %. Znamená to, že ak je skúška v rámci výcviku na získanie typovej klasifikácie rozdelená na niekoľko skúšok, každá skúška sa musí absolvovať minimálne na úrovni 75 % úspešnosti. Ak má byť možné dosiahnuť presne úroveň 75 %, počet otázok na skúške musí byť násobkom 4.

Organizácia poskytujúca kurz navrhne rozdelenie otázok a danú úroveň podľa pravidiel. Príslušný orgán členského štátu vyhodnotí počet a úroveň otázok pri schvaľovaní kurzu, a najmä vtedy, ak je trvanie pokynov kratšie než jedna hodina na kapitolu.

51. Rozdielový výcvik

Rozdielový výcvik sa v súčasnosti definuje ako výcvik požadovaný s cieľom obsiahnuť rozdiely medzi dvomi rozdielnymi typovými klasifikáciami na lietadlo rovnakého výrobcu, ktoré určí agentúra.

Rozdielový výcvik sa musí definovať na základe jednotlivých prípadov, pričom je potrebné zohľadniť dodatok III vzhľadom na teoretické aj praktické časti výcviku na získanie typovej klasifikácie.



Typová klasifikácia sa môže zapísať do preukazu spôsobilosti až po vykonaní rozdielového výcviku, keď žiadateľ spĺňa aj jednu z týchto podmienok:

- zapísanie typovej klasifikácie na lietadlo, v rámci ktorej sa určili rozdiely, do preukazu spôsobilosti alebo
- splnenie požiadaviek výcviku na získanie typovej klasifikácie na lietadlo, v rámci ktorej sa určili rozdiely.

Tieto ustanovenia, ktoré v minulosti chýbali, sa v súčasnosti uvádzajú v bode 66.A.45(k) ako súčasť požiadaviek na typovú klasifikáciu.

52. Postup priameho schválenia výcviku na získanie typovej klasifikácie na lietadlo

Napriek tomu, že časť 147 už obsahuje požiadavky na organizácie podľa časti 147 určené na prípravu kurzov výcviku na získanie typovej klasifikácie, nejde o kurzy priamo schvaľované príslušným orgánom. Preto bol vytvorený nový bod 66.B.130 časti 66, v ktorom sa od príslušného orgánu vyžaduje zavedenie postupov na zabezpečenie zhody priamo schvaľovaných kurzov výcviku na získanie typovej klasifikácie na lietadlo s ustanoveniami dodatku III k časti 66.

Agentúra vydá ďalší materiál AMC.

53. Ustanovenia pre prechod

Na základe prvkov vysvetlených vyššie sa musia revidovať všetky existujúce kurzy na získanie typovej klasifikácie (obsah, skúšanie a v prípade potreby aj trvanie) s cieľom overiť, či spĺňajú nové požiadavky. S cieľom zabezpečiť bezproblémový prechod však agentúra navrhuje, aby sa to odložilo na obdobie 15 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia. Po tomto dátume budú musieť byť kurzy plne v súlade s požiadavkami tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia, v prípade kurzov schválených pred týmto dátumom (ak ich trvanie prekračuje minimálne trvanie uvedené v dodatku III k časti 66) však nebude potrebné vypracovať analýzu výcvikových potrieb.

Všetky nové kurzy vypracované po 15-mesačnej lehote budú musieť obsahovať analýzu výcvikových potrieb a ciele výučby.

Organizácie podľa časti 147 s povolením na údržbu žiadajúce o schválenie nových kurzov typovej klasifikácie nemusia toto pozmeňujúce a doplňujúce nariadenie uplatňovať počas 15 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia. Čiastočná realizácia vybratých bodov tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia sa nepovoľuje.

Kurzy typovej klasifikácie schválené v súlade s požiadavkami platnými pred nadobudnutím účinnosti tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia sa môžu oznámiť do 15 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia. Osvedčenia pre tieto typy kurzov vydané do 15 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia sa však považujú za vydané v súlade s týmto pozmeňujúcim a doplňujúcim nariadením, čo znamená, že kurz sa nemusí opakovať.

Žiadatelia o prvé vydanie povolenia organizácie na výcvik údržby podľa časti 147, na ktorých sa už vzťahuje platný postup prešetrovania v deň nadobudnutia účinnosti tohto

pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia, musia dodržať požiadavky platné pred nadobudnutím účinnosti tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia.

**IV. Hodnotenie vplyvov právnej úpravy**

54. Dokument NPA 2007-07 obsahuje úplné hodnotenie vplyvov právnej úpravy.

V Kolíne 15. decembra 2009

P. GOUDOU  
výkonný riaditeľ

**PRÍLOHA: Reakcie na dokument CRD 2007-07****Reakcie týkajúce sa úlohy 66.006 Práva vyplývajúce z preukazov spôsobilosti B1 a B2:**

(1) Organizácia MONARCH predložila tieto pripomienky:

- Pýtala sa, prečo sa v tabuľkách obsahujúcich požiadavky na výcvik v časti 66 nedodržiava špecifikácia ATA104 (špecifikácia 104 Združenia leteckej dopravy).

Agentúra poznamenala, že špecifikácia ATA104 sa v prípade výcviku na získanie typovej klasifikácie a odbornej praxe (dodatok III k časti 66) dodržiavala v praktickej miere. V prípade základných znalostí (dodatok I k časti 66) sa to však neuskutočnilo s cieľom zachovať súčasnú štruktúru dodatku I.

- Vyjadrila názor, že návrh agentúry umožňuje, aby sa do preukazu spôsobilosti B2 začlenil preukaz spôsobilosti A, zatiaľ čo osnovy pre preukaz spôsobilosti B2 plne neobsahujú osnovy preukazu spôsobilosti A.

Agentúra poznamenáva, že preukaz spôsobilosti B2 neobsahuje žiadnu podkategóriu A (pozri bod 66.A.20(a)3). Obsah bodu 66.A.20(a)3(ii) je právom vyplývajúcim z preukazu spôsobilosti B2 v rámci určitých kompenzačných opatrení.

- Nesúhlasí s povinnosťou opakovať 6-mesačnú prax s cieľom zachovať práva uvedené v bode 66.A.20(a)3(ii) v prípade, ak držiteľ preukazu spôsobilosti B2 zmení zamestnávateľa. Túto pripomienku predložil aj Úrad civilného letectva – Holandsko.

Stanoviskom agentúry je, že je to absolútne nevyhnutné, keďže ide o jedno z kompenzačných opatrení za nezačlenenie úplných základných znalostí z kategórie A. Zámerom požiadavky je zabezpečiť, aby držiteľ preukazu spôsobilosti absolvoval 6-mesačnú prax v rámci určitých úloh, ktoré bude vykonávať pre nového zamestnávateľa, pričom tieto úlohy sa môžu líšiť od úloh vykonávaných pre predchádzajúceho zamestnávateľa.

(2) Jeden jednotlivец predložil tieto pripomienky:

- Žiadal, aby sa právo obsiahnuté v bode 66.A.20(a)3(ii) rozšírilo na organizácie s povolením na údržbu podľa podčasti F.

Stanoviskom agentúry je, že toto právo sa obmedzuje na organizácie s povolením podľa časti 145, rovnako ako v prípade práva pre osvedčujúci personál kategórie A uvedeného v bode 66.A.20(a)1. Organizácie s povolením na údržbu podľa podčasti F nie sú oprávnené na využívanie osvedčujúceho personálu kategórie A z týchto dôvodov:

- V rámci časti M, podčasti F neexistuje žiadna koncepcia traťovej údržby ani údržby na technickej základni.
- V rámci časti M, podčasti F neexistuje žiadna koncepcia traťových staníc.
- V rámci organizácií s povolením na údržbu podľa podčasti F neexistuje požiadavka na systém kvality s cieľom kontrolovať tento typ kvalifikácií a oprávnení.
- Navrhol prechod práv obsiahnutých v bode 66.A.20(a) materiálu AMC z preukazu spôsobilosti B1 do preukazu spôsobilosti B2. V tomto bode sa umožňuje realizácia pitot-

statických kontrol, pretože pri testovaní údajov letových systémov EFIS s transpondérom prepojeným s autopilotmi sa vyžadujú zložité testy.

Agentúra súhlasí s pripomienkou a bod 66.A.20(a) materiálu AMC sa zmení a doplní takto:

*„Nástroje formálne patria do práv držiteľov preukazu spôsobilosti B2. Držiteľ preukazu spôsobilosti B1 však môže uvoľňovať aj elektromechanické a pitot-statické komponenty“.*

- Vyjadril názor, že práva držiteľa preukazu spôsobilosti B2 sa oklieštili z dôvodu zavedenia práv v bode 66.A.20(a)3(ii) na vykonávanie „menšej plánovanej traťovej údržby a opravy jednoduchej poruchy“.

Agentúra poznamenáva, že práva neboli oklieštené, ale rozšírené. Držiteľ preukazu spôsobilosti si zachováva všetky práva vyplývajúce z preukazu spôsobilosti B2, ktoré mal predtým, a okrem toho získava nové práva na vykonávanie „menšej plánovanej traťovej údržby a opravy jednoduchej poruchy“.

- (3) Organizácia THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING vyjadrila názor, že nové právo obsiahnuté v bode 66.A.20(a)3(i) pre držiteľov preukazu spôsobilosti B2, ktoré držiteľom umožňuje uvoľňovať úlohy v oblasti elektrieky a avioniky v rámci pohonnej jednotky a mechanických systémov, sa obmedzuje na úlohy vyžadujúce jednoduché testy na dôkaz prevádzkyschopnosti. Táto organizácia tiež uviedla, že to znamená, že ak vyžadovaný test nie je jednoduchý, úlohu nemôže uvoľniť ani držiteľ preukazu spôsobilosti B2, ani držiteľ preukazu spôsobilosti B1, pretože držiteľ preukazu spôsobilosti B1 môže uvoľňovať len úlohy avioniky, ak je test jednoduchý.

Agentúra objasňuje, že držiteľ preukazu spôsobilosti B1 môže tieto úlohy uvoľňovať. Hovoríme tu o „úlohách v oblasti elektrieky a avioniky v rámci pohonnej jednotky a mechanických systémov“. Práva držiteľa preukazu spôsobilosti B1 obsahujú uvoľňovanie práv vykonávaných na pohonnej jednotke a mechanických systémoch, a to bez ohľadu na osobitnú podstatu úlohy. Obmedzenie uložené držiteľom preukazu spôsobilosti B1 ovplyvňuje uvoľňovanie systémov avioniky, ak úloha nie je jednoduchá, ale nehovoríme tu o systémoch avioniky, ale o pohonnej jednotke a mechanických systémoch.

- (4) Jeden jednotlivec žiadal, aby sa v module 13 dodatku I k časti 66 úroveň výcviku pre držiteľov preukazu spôsobilosti B2 v oblasti zariadení na riadenie letu zmenila z úrovne 1 na úroveň 2 s cieľom dodržať úroveň požadovanú pre teoretickú časť výcviku na získanie typovej klasifikácie.

Agentúra s pripomienkou súhlasila a zmenila túto podmienku na úroveň 2.

- (5) Jeden jednotlivec navrhol začleniť do modulu 11.11 Hydraulická energia časť s názvom Filtre a do modulu 11.13 Podvozok časť s názvom Snímací systém air-ground.

Agentúra súhlasila s pripomienkou a zmenila a doplnila dodatok I k časti 66 modulu 11A (podmoduly 11.11 a 11.13), modulu 11B (podmoduly 11.11 a 11.13), modulu 12 (podmoduly 12.12 a 12.14) a modulu 13 (podmoduly 13.14 a 13.16).

- (6) Organizácia TYROLEAN AIRWAYS žiadala nahradiť v bode 66.A.20(a)3(i) slovo „časti“ avioniky slovom „zariadenia“ avioniky. Úrad civilného letectva –Holandsko navrhol slovo „úlohy“.

S cieľom objasniť, že dodatočné práva súvisia s podstatou úloh, agentúra uprednostňuje upraviť znenie odseku takto:

*„úlohy v oblasti električky a avioniky v rámci pohonnej jednotky a mechanických systémov, vyžadujúce jednoduché testy na dôkaz prevádzkyschopnosti“*

- (7) Jeden jednotlivец žiadal odstrániť obmedzenie počtu krokov uvedené v definícii jednoduchého testu v bode 66.A.20(a) materiálu AMC. Tento jednotlivец tiež žiadal objasnenie, či sa bude test, ktorého výsledok obsahuje údaj, že hodnota je v rámci danej tolerancie, považovať za zložitý.

Stanoviskom agentúry je, že dĺžka testu vo väčšine prípadov súvisí s ich zložitou. V prípadoch, keď je dlhší test jednoznačne jednoduchý, to môže odsúhlasiť príslušný orgán, keďže ide o materiál AMC, pričom príslušný orgán alebo organizácia môže navrhnúť ďalšie materiály AMC.

Čo sa týka druhej otázky, skutočnosť, že test obsahuje hodnotu v rámci danej tolerancie, ho nediskvalifikuje ako jednoduchý, keďže túto toleranciu určujú údaje údržby, nie držiteľ preukazu spôsobilosti. To sa podrobnejšie objasní v bode 66.A.20(a) materiálu AMC.

- (8) Úrad civilného letectva – Švédsko namieta proti právu navrhovanému agentúrou v bode 66.A.20(a)3(ii), v ktorom sa umožňuje, aby mali držiteľia preukazu spôsobilosti B2 právo vykonávať „menšiu plánovanú traťovú údržbu a opravu jednoduchej poruchy“. Argumentuje, že kategória preukazu spôsobilosti B2 neobsahuje podkategórie na rozdiel od kategórie preukazu spôsobilosti A. Okrem toho zastáva názor, že je to rovnaké ako odstránenie kategórie preukazu spôsobilosti A a udelenie jej práv komukoľvek s preukazom spôsobilosti podľa časti 66 jednoducho na základe úsudku organizácie s povolením na údržbu, ktorá vydáva oprávnenia.

Agentúra poznamenáva, že nové práva udelené držiteľom preukazu spôsobilosti B2 sú obmedzenejšie a udeľujú sa za prísnejších požiadaviek než práva kategórie preukazu spôsobilosti A. V dôsledku toho nie je zámerom odstrániť kategóriu preukazu spôsobilosti A.

Okrem toho si agentúra uvedomuje, že preukaz spôsobilosti B2 nemá podkategórie. To je jedným z dôvodov na obmedzenie práv týkajúcich sa typov lietadiel, ktoré sú už zapísané do preukazu spôsobilosti B2. To sa dopĺňa ďalšími kompenzačnými opatreniami s cieľom zabezpečiť, aby mal držiteľ preukazu spôsobilosti B2 znalosti a prax potrebné na kompenzovanie počiatočných nedostatkov v oblasti základných znalostí.

Základné znalosti uvedené v module 13 dodatku I k časti 66 sa okrem toho zmenili a doplnili tak, aby sa týkali aj mechanických systémov.

- (9) Úrad civilného letectva – Švédsko žiadal objasnenie toho, čo má spĺňať 6-mesačná prax požadovaná v bode 66.A.45(b) (úplnú zamestnanosť alebo iba príležitostnú prácu na konkrétnych úlohách v požadovanom časovom rámci).

Túto tému agentúra podrobnejšie vysvetlí v bode 66.A.45(b) materiálu AMC.

- (10) Úrad civilného letectva – Holandsko sa domnieva, že systémy vydávania preukazov spôsobilosti vyplývajúce z dokumentov CRD 2008-03 a CRD 2007-07 sú veľmi zložené

a navrhuje začať úlohu reštrukturalizácie a zjednodušenia celého systému vydávania preukazov spôsobilosti.

Agentúra berie túto pripomienku na vedomie.

- (11) Úrad civilného letectva – Holandsko vyjadril názor, že nové právo udelené držiteľom preukazu spôsobilosti B2 na uvoľňovanie úloh v oblasti avioniky a električky v rámci pohonnej jednotky a mechanických systémov sa má vzťahovať iba na systémy v rámci výcviku na získanie typovej klasifikácie úrovne 3, hoci zároveň vyjadril názor, že skutočnosť, že práva sú obmedzené na úlohy vyžadujúce jednoduché testy, môže túto požiadavku na nižšiu úroveň výcviku opodstatňovať.

Agentúra poznamenáva, že aj dodatok I aj dodatok III k časti 66 boli zmenené a doplnené s cieľom obsiahnuť rozšírenie práv. Úroveň 3 sa vyžaduje pre všetky podmienky, ktoré bežne súvisia s držiteľom preukazu spôsobilosti B2, ako napríklad Indikátory a upozornenie, Riadenie atď. Ďalšie podmienky súvisiace viac so štruktúrou a fyzickou konfiguráciou týchto systémov sa ponechali na úrovni 1 alebo 2. Okrem toho, ako poukázal úrad civilného letectva – Holandsko, existuje obmedzenie práv na úlohy vyžadujúce iba jednoduché testy.

- (12) Úrad civilného letectva – Holandsko navrhol zmeniť znenie odsekov 66.A.45(a) a (b), aby sa viac podobali.

Agentúra poznamenáva, že nie je možné, aby boli oba odseky podobné, a to vzhľadom na kompenzačné opatrenia zavedené v bode 66.A.45(b) s cieľom udeliť držiteľovi preukazu spôsobilosti B2 právo uvoľňovať „menšiu plánovanú traťovú údržbu a opravu jednoduchej poruchy“.

- (13) Úrad civilného letectva – Holandsko žiadal podrobnejšie objasnenie toho, či sa pre nové práva vyžaduje opätovné skúšanie. Najmä napríklad v prípade, keď držiteľ preukazu spôsobilosti B1.1 žiada o rozšírenie na B1.2.

Agentúra ďalej zmenila a doplnila písm. a) článok 7.9 takto:

*„Osoby, ktoré sú držiteľmi platného preukazu spôsobilosti podľa časti 66 v určitej kategórii/podkategórii pred uplynutím **(15 mesiacov od dátumu nadobudnutia účinnosti)** automaticky získavajú práva uvedené v zmenenom a doplnenom bode 66.A.20(a) zodpovedajúcom tejto kategórii/podkategórii. Požiadavky na základné znalosti zodpovedajúce týmto novým právam sa považujú za splnené na účely rozšírenia preukazu spôsobilosti na novú kategóriu/podkategóriu“.*

V dôsledku toho, ak už osoba vlastní preukaz spôsobilosti B1.1 pred lehotou uvedenou vyššie, zachová si práva vyplývajúce z preukazu spôsobilosti B.1 bez potreby vykonania skúšky o rozdieloch zavedenej v dodatku I k časti 66. Tieto rozdiely budú ďalej započítané na účely rozšírenia preukazu spôsobilosti B1.1 na iné kategórie/podkategórie, aj keď sa rozšírenie vykoná po uplynutí lehoty uvedenej vyššie.

- (14) Úrad civilného letectva – Holandsko vyjadril názor, že držiteľ preukazu spôsobilosti B2 má získať úplné práva kategórie A, a nemá byť obmedzovaný na tie typové klasifikácie, ktoré sú už v preukaze spôsobilosti zapísané. Odôvodňuje to skutočnosťou, že nedostatky

držiteľov preukazu spôsobilosti B2 spočívajú v základných znalostiach, ktoré sa netýkajú typu lietadla.

Agentúra nesúhlasí s návrhom, pretože toto obmedzenie sa zavádza ako jedno z kompenzačných opatrení. Agentúra sa domnieva, že je pravdepodobnejšie, že držiteľia preukazu spôsobilosti B2 lepšie rozumejú úlohám v oblasti mechaniky pre typy lietadiel, ktoré sú už v preukaze spôsobilosti zapísané, a pre ktoré získali výcvik na získanie typovej klasifikácie a v rámci ktorých bežne vykonávajú údržbu.

- (15) Úrad civilného letectva – Holandsko žiadal, aby práva osvedčujúceho personálu kategórie A obsahovali aj riešenie problémov, ako je to v prípade ich práv v oblasti jednoduchých úloh. Odôvodňuje to skutočnosťou, že všetky poruchy vyžadujú pred vykonaním opravy určitý stupeň riešenia problémov.

Agentúra nesúhlasí s názorom, že všetky poruchy vyžadujú riešenie problémov. Napríklad:

- výmena kolies (v prípade opotrebovania pneumatík),
- výmena brzdových jednotiek kolesa (v prípade opotrebovania brzd),
- výmena gumových vložiek stierača (ak správne nečistia),
- výmena bleskoistiek (ak sú zlomené, alebo chýbajú).

- (16) Asociácia ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NFLT) predložila nasledujúce pripomienky a otázky:

- Asociácia NFLT vyjadrila názor, že z časti Najčastejšie otázky na webovej stránke agentúry EASA vyplýva, že „osvedčujúci personál kategórie A môže vykonávať riešenie problémov alebo odložiť opravu poruchy v rozsahu povolenia osvedčujúceho personálu“, zatiaľ čo z navrhnutého znenia dokumentu CRD2007-07 vyplýva, že riešenie problémov sa nemá povoliť.

Agentúra poznamenáva, že najčastejšej otázke č. 34 na webovej stránke agentúry EASA sa hovorí iba o „odklade“ opravy, nie o „riešení problémov“.

- Asociácia NFLT nesúhlasí s reakciou v dokumente CRD2007-07 na svoju pripomienku č. 311. Pýta sa, prečo agentúra odpovedala na pripomienku poznámkou VZALA NA VEDOMIE a žiada, aby agentúra zodpovedala všetky otázky uvedené v pripomienke.

Agentúra na pripomienku odpovedala poznámkou VZALA NA VEDOMIE, pretože pripomienka neobsahovala žiadosť na zmenu pravidla alebo materiálu AMC/GM.

Okrem toho, poznámka obsahovala iba jednu otázku, na ktorú agentúra odpovedala. Zvyšok poznámky tvorili len skopirované otázky a odpovede z webovej stránky agentúry EASA.

- Asociácia NFLT vyjadrila názor, že ak sa v novom návrhu neumožňuje riešenie problémov, ako môže osvedčujúci personál kategórie A určiť zdroj poruchy pri odložení opravy položky uvedenej v zozname minimálneho vybavenia.

Stanoviskom agentúry je, že osvedčujúci personál kategórie A nemá odkladať opravu porúch, ktoré vyžadujú určenie zdroja poruchy. Takáto osoba má iba odložiť položky zoznamu minimálneho vybavenia, ktoré sa dajú odložiť, bez vykonania riešenia problému, napríklad:

- odloženie výmeny bleskoistiek (ak sú zlomené, alebo chýbajú),
- odloženie výmeny poškodeného núdzového zariadenia (ak je to povolené v zozname minimálneho vybavenia).

Vyhlásenie, že „riešenie problémov sa nepovoľuje“, je však uvedené v bode 145.A.30(g) materiálu AMC, čo znamená, že príslušný orgán alebo organizácie môžu navrhnúť iné dokumenty AMC, ak je konkrétna úloha jednoznačne v kompetencii osvedčujúceho personálu kategórie A.

- Asociácia NVLT žiadala objasnenie rozdielu medzi odložením úlohy a splnením úlohy pre osvedčujúci personál kategórie A.

Svoje stanovisko agentúra jednoznačne vyjadruje v bode 145.A.30(g) materiálu AMC:

- Odloženie poruchy sa povoľuje podľa písm. q) odseku 2, čo znamená, že ak nie je potrebné riešenie problémov, úloha je v zozname minimálneho vybavenia a príslušný orgán schváli činnosť údržby vyžadovanú podľa tohto zoznamu ako jednoduchú.
- Oprava takejto odloženej poruchy sa môže uvoľniť hneď potom, ako sa úloha začlení do zoznamu v odseku 2, ktorý obsahuje písm. q). V rámci tohto písmena sa umožňuje uvoľnenie akejkoľvek ďalšej úlohy, ktorú príslušný orgán schváli ako jednoduchú úlohu.

To znamená, že aj keď príslušný orgán schváli, že činnosť údržby požadovaná na odloženie poruchy je jednoduchá, môže ale nemusí schváliť, že je jednoduchá aj činnosť údržby na opravu tejto poruchy.

- Asociácia NVLT sa spýtala, či môže osvedčujúci personál kategórie B1 odkladať poruchy na systémoch/komponentoch avioniky a či môže osvedčujúci personál kategórie B2 odkladať poruchy na mechanických systémoch/komponentoch.

Stanoviskom agentúry je, že to nie je možné.

- Asociácia NVLT žiadala objasnenie toho, či môžu piloti odložiť položky zoznamu minimálneho vybavenia, ktoré vyžadujú činnosť údržby a či sa riešenie problémov považuje za údržbu. Asociácia NVLT žiadala aj objasnenie toho, či sa jednoduchý test považuje za súčasť riešenia problémov.

Stanoviskom agentúry je, že ak sa podľa zoznamu minimálneho vybavenia vyžaduje vykonanie činnosti klasifikovanej podľa tohto zoznamu ako údržba, potom je potrebné uvoľnenie vykonané príslušným osvedčujúcim personálom. Agentúra poznamenáva, že v bode 145.A.30(j)(4) materiálu AMC sa umožňuje vystaviť obmedzené povolenia osvedčujúceho personálu pre veliteľa.

Okrem toho, riešenie problémov sa považuje za údržbu, a preto vyžaduje uvoľnenie do prevádzky. Neplatí to však v prípade, ak je táto činnosť súčasťou zoznamu minimálnej výbavy a nebola definovaná v tomto zozname ako údržba. Veliteľ môže odložiť akúkoľvek položku povolenú v zozname minimálnej výbavy, ak neobsahuje žiadnu činnosť klasifikovanú v tomto zozname ako údržba.

V súvislosti s jednoduchým testom je stanovisko agentúry také, že existujú prípady, v ktorých sa nepovažuje za súčasť riešenia problémov, napríklad keď sa jednoduchý test vykonáva po výmene modulu vymeniteľného pri prevádzke s cieľom určiť jeho prevádzkyschopnosť.



- Asociácia NVLT vyjadrila názor, že definícia traťovej údržby v bode 66.A.20(a) materiálu AMC obsahuje vetu „každú údržbu vykonanú pred letom, aby bolo zabezpečené, že lietadlo je spôsobilé na plánovaný let“. Podľa jej názoru ide o nejednotnosť, pretože definícia predletovej kontroly z písm. j) článku 2 dokumentu EC2042/2003 obsahuje aj vetu „inšpekciu vykonanú pred letom, aby bolo zabezpečené, že lietadlo je spôsobilé na plánovaný let“. Okrem toho, predletová kontrola sa nepovažuje za údržbu.

Stanoviskom agentúry je, že nejde o nejednotnosť ani rozpor. S cieľom zabezpečiť, aby bolo „lietadlo spôsobilé na plánovaný let“ sa musia pred predletovou kontrolou vykonať ďalšie činnosti. Je potrebný súlad s požiadavkami bodov M.A.201(a) a M.A.708(b), ktoré okrem iného obsahujú výkon všetkých činností údržby požadovaných na základe programu údržby a odstraňovania porúch.

Predletová kontrola je posledným krokom na zabezpečenie toho, aby bolo „lietadlo spôsobilé na plánovaný let“, a obsahuje aj overenie technického denníka a dosiahnutie zhody s postupmi prevádzkovateľa, aby sa zabezpečilo dokončenie všetkých predchádzajúcich krokov (vrátane údržby).

Podľa predpisu OPS EÚ 1.290 zodpovedá v konečnom dôsledku za prijatie lietadla pred letom veliteľ. Tým sa odôvodňuje začlenenie rámčeka do technického denníka, do ktorého veliteľ zaznamenáva, že „lietadlo je spôsobilé na plánovaný let“.

### **Reakcie týkajúce sa úlohy 66.009 Typová a skupinová klasifikácia:**

- (17) Organizácia HELICOPTERS ITALIA vyjadrila názor, že podľa návrhu agentúry sa môžu do preukazov spôsobilosti B2 pre lietadlá skupiny 2 zapisovať iba príslušné typové klasifikácie a úplné podskupinové klasifikácie. Navrhuje, aby bolo možné zapisovať aj klasifikáciu podskupiny výrobcu, pretože niektorí držitelia preukazov spôsobilosti B2 môžu pracovať iba na lietadlách konkrétneho výrobcu a bude pre nich ťažké preukázať skúsenosti v rámci úplnej podskupiny.

Agentúra súhlasila s návrhom a upravila odsek 66.A.45(d). Tým sa predchádzajúci odsek 66.A.45(e) stáva zbytočným. Úplne sa prečíslovali odseky v bode 66.A.45. Podľa toho sa upraví aj tabuľka nachádzajúca sa v bode 66.A.45 materiálu GM, aby zodpovedala tabuľke uvedenej v tejto dôvodovej správe.

- (18) Úrad civilného letectva – Spojené kráľovstvo vyjadril názor, že agentúra v odpovedi na pripomienku č. 331 v dokumente CRD2007-07 reagovala tak, že za výcvik na špecifické zariadenia avioniky nesie zodpovednosť organizácia s povolením na údržbu, čo je podľa neho v rozpore s bodom 147.A.300 materiálu AMC, v ktorom sa umožňuje začleniť do typového výcviku aj časť o systémoch avioniky.

Agentúra poznamenáva, že návrh úradu civilného letectva – Spojené kráľovstvo v pripomienke č. 331 obsahuje vytvorenie typovej klasifikácie pre skupinu B2 na základe montáže zariadení do lietadla v menšej miere. Napríklad v prípade integrovaných systémov avioniky lietadla Primus 1000.

Agentúra stanovisko nezmenila. Nie je potrebné vytvárať rôzne klasifikácie na základe montáže zariadení v rámci skupiny 2 a skupiny 3, keďže vo väčšine prípadov sú zariadenia rôznych výrobcov podobné a to sa považuje za dostatočné na preukázanie reprezentatívnej praxe v rámci požadovanej skupiny/podskupiny. Vyhodnotenie kompetencií a poskytnutie

dodatočného výcviku v prípade potreby je preto zodpovednosťou organizácie s povolením na údržbu, ktorá príslušnú osobu zamestnáva. Výcvik sa môže realizovať v organizácii podľa časti 147, nejde však o požiadavku na vydanie preukazu spôsobilosti, ale o požiadavku na vydanie povolenia osvedčujúceho personálu.

- (19) Organizácia BRITISH AIRWAYS ENGINEERING navrhla, aby sa na účely definovania klasifikácií uvedených v zozname typových klasifikácií v dodatku I k časti 66 materiálu AMC lietadlá verejnej dopravy považovali za osobitnú skupinu, oddelenú od lietadiel nákladnej dopravy. Domnievajú sa, že začlenenie variantov nákladnej dopravy a variantov verejnej dopravy do rovnakej klasifikácie, ako je to v súčasnosti, komplikuje, ak nie úplne znemožňuje, leteckým spoločnostiam poskytovať výcvik pre variant, ktorý neprevádzkujú.

Stanoviskom agentúry je, že na zapísanie úplnej klasifikácie nie je potrebné vykonávať výcvik na získanie typovej klasifikácie pre všetky varianty uvedené v konkrétnej typovej klasifikácii. V podstate platí, že rozhodnutie agentúry začleniť dve varianty do rovnakej typovej klasifikácie v dodatku I k časti 66 materiálu AMC znamená, že agentúra sa domnieva, že oba varianty sú si z hľadiska údržby dostatočne podobné, a preto nie je na účely vydávania preukazov spôsobilosti potrebné vykonávať rozdielový výcvik. Po zapísaní jedného variantu do preukazu spôsobilosti sa môže automaticky zapísať aj ďalší variant.

Neznamená to však, že osoba môže získať povolenie osvedčujúceho personálu pre variant, pre ktorý neabsolvovala výcvik. Za to zodpovedá organizácia s povolením na údržbu zamestnávajúca príslušnú osobu alebo držiteľa preukazu spôsobilosti, ak ide o nezávislého pracovníka osvedčovania. Bolo to objasnené v novom odseku 66.A.20(b)3 a súvisiacom odseku 66.A.20(b)3 materiálu AMC.

Agentúra sa preto domnieva, že nie je potrebné oddeliť varianty, ako navrhuje organizácia BRITISH AIRWAYS ENGINEERING.

- (20) Organizácia DGAC-FRANCE navrhla odstrániť odkaz uvedený v bode 15 dodatku V k časti 66, v ktorom sa hovorí, že obmedzenia zapísané do preukazu spôsobilosti predstavujú výnimky z práv na osvedčovanie. Navrhuje tento odkaz nahradiť materiálom AMC vysvetľujúcim, že obmedzenia sa majú formulovať tak, aby bolo jasné, či ide o práva na osvedčovanie alebo výnimky z práv na osvedčovanie. Dôvodom je, že v niektorých prípadoch už mohli príslušné orgány vydať preukazy spôsobilosti, v ktorých obmedzenia vyplývajúce z prevodu národných kvalifikácií znamenajú práva na osvedčovanie.

Organizácia DGAC-FRANCE však podporuje myšlienku, aby sa obmedzenia zapísané do žiadosti odseku 66.A.45 považovali za úlohy tvoriace výnimky z práv na osvedčovanie.

Podobnú pripomienku predložil aj Úrad civilného letectva – Holandsko.

Agentúra súhlasí s tým, že v nariadení existuje niekoľko nezrovnalostí. Napríklad:

- Časť 66.B.305 sa týka „skúšok, ktorými sa musí zabezpečiť prevod bez obmedzení“, čo znamená, že obmedzenie sa týka úloh, ktoré sa nedajú osvedčiť.
- V bode 15 časti 66 (dodatok V k časti 66) sa uvádza, že „ak neexistujú platné obmedzenia, stránka OBMEDZENIA sa vydá s označením „Bez obmedzení““. To opäť znamená, že obmedzenie sa týka úloh, ktoré sa nedajú osvedčiť.
- V časti 145 sa obmedzenia používajú na obmedzenie rozsahu činností, čo znamená, že obmedzenie sa týka úloh, ktoré sa dajú osvedčiť.

Hoci agentúra rozhodla, že obmedzenia schválené pre preukaz spôsobilosti B3 sú úlohami, ktoré sa nedajú osvedčiť, súhlasíme s tým, že v niektorých prípadoch môže byť praktické odkazovať na úlohy, ktoré sa dajú osvedčiť, napríklad, keď sú práva príliš malé v porovnaní s úlohami, ktoré nemajú oprávnenie. V týchto prípadoch nie je praktické vypracúvať zoznam všetkých úloh, ktoré sa nedajú osvedčiť.

V budúcnosti môže byť na vyriešenie všetkých nezrovnalostí potrebná ďalšia činnosť tvorby pravidiel.

- (21) Úrad civilného letectva – Holandsko žiadal agentúru, aby zabezpečila primeranú normalizáciu v celej EÚ definovaním všetkých klasifikácií a skupinových klasifikácií, ktoré sa môžu zapísať do preukazov spôsobilosti podľa časti 66 v zozname typových klasifikácií.

Agentúra tento návrh zväži pri ďalšej výročnej revízii zoznamu typových klasifikácií (dodatok I k časti 66 materiálu AMC).

- (22) Úrad civilného letectva – Holandsko navrhol vypustiť možnosť získania príslušnej typovej klasifikácie pre lietadlá skupiny 3. Predpokladá, že na tieto príslušné typové klasifikácie sa budú vzťahovať rovnaké obmedzenia ako na skupinu 3.

Agentúra poznamenáva, že obmedzenia platia len pre preukaz spôsobilosti B1.2 pre lietadlá skupiny 3, ale nie pre prípad príslušných typových klasifikácií. Dôvodom je, že na získanie príslušnej typovej klasifikácie je potrebné dokončiť buď praktickú časť výcviku na získanie typovej klasifikácie, alebo prax vyžadovanú po typovej skúške, ak sa výcvik na získanie typovej klasifikácie neabsolvuje.

Agentúra okrem toho poznamenáva, že možnosť získať príslušné typové klasifikácie sa zachováva s cieľom poskytovať flexibilitu držiteľom preukazov spôsobilosti, ktorí pracujú iba na konkrétnom type lietadla, ktoré nie je reprezentatívne pre celú skupinu 3.

- (23) Úrad civilného letectva – Holandsko žiadal, aby sa prax v prípade lietadiel skupín 1 a 2 započítavala do praxe požadovanej na získanie klasifikácie pre skupinu 3.

Agentúra súhlasí s návrhom a príslušne upraví body 66.A.45(g)(3) a (h) materiálu AMC.

### **Reakcie týkajúce sa úlohy 66.011 Výcvik na získanie typovej klasifikácie:**

- (24) Organizácie AIRBUS SAS, AIR FRANCE, DGAC-FRANCE, BRITISH AIRWAYS ENGINEERING, FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL a KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE predložili niekoľko pripomienok týkajúcich sa obsahu teoretickej a praktickej časti výcviku na získanie typovej klasifikácie, ako je uvedená v písm. e) odseku 2.1 a písm. b) odseku 2.2 dodatku III k časti 66.

V oblasti úrovne výcviku alebo podstaty úloh agentúra súhlasí s väčšinou návrhov a podľa nich príslušne úlohy upraví.

V oblasti obsahu tabuľky s praktickou časťou tri organizácie uviedli, že úlohy sú príliš rozsiahle, a preto nerealistické, a to najmä úlohy odstránenia a montáže, čo je časovo náročné. Agentúra s pripomienkou súhlasila a obsah zjednodušila zavedením určitej flexibility: namiesto všetkých prierezových bodov sa teraz v rámci praktického výcviku vyžaduje splnenie minimálne 50 %.

Pridala sa tiež požiadavka na splnenie iba tých bodov, ktoré sú relevantné pre príslušný typ lietadla.

- (25) Výbor EUROPEAN AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING COMMITTEE (EAMTC), organizácia FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL a jeden jednotlivec žiadali objasnenie trvania teoretickej časti výcviku na získanie typovej klasifikácie, v súvislosti s čím vyjadrili aj určité obavy, a najmä objasnenie maximálneho počtu vyučovacích hodín denne. Vzhľadom na odôvodnenie pripomienok sa agentúra rozhodla
- obmedziť počet vyučovacích hodín na 6 denne; denne znamená v priebehu 24 hodín,
  - potvrdiť, že do vyučovacích hodín nepatria prestávky, príprava a skúšky atď.,
  - odstrániť obmedzenie na bežné pracovné hodiny, keďže je možné, že za určitých okolností sa výcvik môže vykonávať v noci alebo cez víkendy.

To je tiež v súlade s bodom 147.A.200 materiálu AMC.

- (26) Asociácia ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVL) žiadala potvrdiť, že ak sa počas výcviku považujú praktické úlohy za skutočné úlohy údržby, ako napríklad otváranie a zatváranie panelov, odstraňovanie/montáž komponentov atď., budú tieto úlohy viesť k vydaniu osvedčenia o uvoľnení do prevádzky osvedčujúcim personálom, a to aj vtedy, ak sa vykonávajú pod dohľadom školiteľov alebo dohliadajúcich osôb.

Stanoviskom agentúry k tejto otázke je, že je zrejmé, že praktikanti nemajú práva osvedčujúceho personálu, a preto môže osvedčenie o uvoľnení do prevádzky vydávať len osvedčujúci personál z organizácie s povolením na údržbu. Toto stanovisko je oveľa zrejmejšie v prípade úloh odbornej praxe, keďže sa vždy vykonávajú v reálnom prostredí údržby a pod dohľadom dohliadajúcej osoby.

Na druhej strane, výbor EAMTC žiadal, aby praktická časť, ktorú vykonávajú organizácie podľa časti 147, nemala nikdy za následok činnosti skutočnej údržby. Agentúra pripomienku odmietla, pretože existujú prípady, v ktorých má praktický výcvik za následok činnosti údržby, napríklad keď organizácia podľa časti 147 uzatvára subdodávateľské zmluvy na činnosti s organizáciou s povolením podľa časti 145. Osvedčenie o uvoľnení do prevádzky sa musí vydať, pretože po každom napríklad odmontovaní a opätovnom namontovaní komponentu sa musí obnoviť zachovanie letovej spôsobilosti lietadla.

- (27) Asociácia ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVL) a jeden jednotlivec predložili pripomienky k definícii, úlohe a kvalifikácii pridelených hodnotiteľov.

Agentúra otázku preskúmala a znenie vylepšila. Okrem toho agentúra pripraví materiál AMC s cieľom poskytnúť lepšie vysvetlenia týkajúce sa úlohy a kvalifikácie hodnotiteľov a dohliadajúcich osôb. Bude sa týkať praktickej časti výcviku na získanie typovej klasifikácie a odbornej praxe.

- (28) Organizácia KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE vyjadrila názor, že podľa súčasného návrhu budú musieť dať organizácie s povolením podľa časti 145 zamestnávajúce personál s preukazmi spôsobilosti vydanými rôznymi príslušnými orgánmi na získanie zapísania prvej typovej klasifikácie konkrétneho typu lietadla schváliť program odbornej praxe všetkým týmto orgánom. Navrhla pre odbornú prax novú možnosť, a to schvaľovanie programu odbornej praxe príslušným orgánom zodpovedným za dohľad nad organizáciou

s povolením na údržbu, ako aj uznanie tohto programu odbornej praxe všetkými členskými štátmi.

Agentúra chce po prvé poznamenať, že odborná prax sa vyžaduje len pre zapisovanie prvej typovej klasifikácie pre určitú kategóriu/podkategóriu, a nie pre zapisovanie prvej typovej klasifikácie konkrétneho typu lietadla, ako uvádza organizácia KLM. V dôsledku toho sa bude problém týkať iba organizácií zamestnávajúcich personál z rôznych členských štátov, ktorý má iba základné preukazy spôsobilosti (bez zapísaných klasifikácií). Je otázne, či ide o bežnú prax.

Návrh organizácie KLM je okrem toho v rozpore s požiadavkami článku 6 nariadenia (ES) č. 2042/2003, v ktorom sa organizáciám s povolením na údržbu neudeľujú práva na ich schválenie na výcvikové účely. Toto právo majú len organizácie podľa časti 147.

Hoci je pravda, že kurzy, ak ich nevykonáva organizácia podľa časti 147, môže priamo schvaľovať príslušný orgán, realizuje sa to na základe jednotlivých prípadov, ktoré nepodliehajú vzájomnému uznávaniu členských štátov EÚ. Kurz priamo schválený príslušným orgánom je platný len na účely vydávania preukazov spôsobilosti pre takýto orgán.

(29) Organizácia FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL a jeden jednotlivec predložili dve odporúčania týkajúce sa skúšania a výcviku na získanie typovej klasifikácie:

- V prvej pripomienke od organizácie FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL sa spochybňuje potreba vynásobenia počtu otázok 4 a navrhuje sa nahradenie tejto požiadavky zavedením zákazu zaokrúhľovania známk.

Agentúra poznamenáva, že týmto návrhom sa súčasný problém nevyrieši. Ak nie je počet otázok násobkom čísla 4, na úspešné absolvovanie skúšky je potrebné získať viac než 75 % výsledok, čo je proti pravidlám. V tejto oblasti sa už vyskytlo niekoľko súdnych sporov.

V dôsledku toho agentúra zachováva požiadavku na vynásobenie otázok číslom 4, a to nielen v dodatku III k časti 66 pre štandard výcviku na získanie typovej klasifikácie, ale aj v dodatku II časti 66 pre štandard základnej skúšky.

- V druhej pripomienke od jednotlivca sa navrhuje zavedenie počtu otázok vyžadovaného pre jednotlivé kapitoly do dodatku III k časti 66.

Tento návrh agentúra odmieta, pretože počet otázok závisí od výcvikových hodín venovaných jednotlivým kapitolám, ktorý vyplýva z príslušných cieľov výučby a analýzy výcvikových potrieb pre jednotlivé typy lietadiel.

(30) Organizácie AIRBUS SAS, FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL a výbor EAMTC vyjadrili názor, v ktorých prípadoch je analýza výcvikových potrieb povinná a v ktorých nie.

Agentúra v písm. d) odseku 2.1 dodatku III k časti 66 jednoznačne objasnila, že analýza výcvikových potrieb je povinná vždy. Jediné výnimky sú uvedené v písm. f) článku 7.9. V dôsledku toho nie je potrebné pripravovať analýzu výcvikových potrieb pre kurzy schválené 15 mesiacov pred nadobudnutím účinnosti tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia, ak trvajú minimálne stanovený čas uvedený v dodatku III k časti 66.

(31) Organizácia AIRBUS SAS vyjadrila pripomienku súvisiacu s bodom 66.A.45(k) materiálu AMC a 66.B.115 materiálu AMC, v ktorých agentúra uvádza, že rozhraním medzi

systémami motora/draka sa musí zaoberať typový výcvik venovaný draku alebo pohonnej jednotke. Podľa názoru organizácie Airbus SAS by sa tomuto rozhraniu mal venovať výcvik na získanie typovej klasifikácie v oblasti pohonnej jednotky.

Stanoviskom agentúry je, že to závisí od typu/kategórie lietadla. V niektorých prípadoch, napríklad v oblasti všeobecného letectva, je rozumnejšie začleniť toto rozhranie do kurzu venovanému draku lietadla, a to pre veľkú škálu lietadiel, ktoré môžu mať namontovaný rovnaký typ motora.

- (32) Spoločnosť AIR FRANCE vyjadrila pripomienku súvisiacu s písm. j) odseku 3 dodatku III k časti 66. Podľa ich názoru sa má pre skúšku úrovne 3 vypracovať materiál AMC, v ktorom sa stanoví percentuálny podiel otázok pre úroveň 1, 2 a 3.

Agentúra sa nedomnieva, že takéto predpisovanie je potrebné. Písm. j) odseku 3 v dodatku III sa však odstránilo a písm. d) a f) odseku 3 boli upravené s cieľom objasniť, že:

- používanie obmedzeného počtu otázok na nižšej úrovni je prijateľné,
- príslušný orgán vyhodnotí počet a úroveň otázok pri schvaľovaní kurzu.

- (33) Výbor EAMTC vyjadril názor, že dokumenty MPD, SRM, RVSM a ďalšie by nemali byť súčasťou bodu 66.A.45(k)(1) a (k)(2) materiálu AMC a nemali by sa brať do úvahy pri príprave teoretického obsahu výcvikového kurzu na získanie typovej klasifikácie. Odôvodňuje to tým, že tvrdí, že tieto dokumenty sa osobitne netýkajú typu lietadla.

Agentúra nesúhlasí s návrhom, pretože konkrétny typ lietadla môže vyžadovať veľmi špecifické opravy uvedené v dokumente SRM (vrátane činností údržby vychádzajúcich z požiadaviek dokumentu RVSM), ktoré môže byť potrebné zohľadniť pri príprave obsahu kurzu.

- (34) Organizácia EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT poradila, aby sa upravil odsek 147.A.100(f) s cieľom znížiť maximálny počet študentov vykonávajúcich praktický výcvik počas výcvikového kurzu na dohliadajúcu osobu z 15 na 7.

Agentúra nemôže tento návrh prijať, pretože tento odsek nebol súčasťou diskusií pracovnej skupiny, ani nebol súčasťou žiadnych realizovaných externých konzultácií. V dôsledku toho sa môže riešiť iba prostredníctvom budúcej činnosti v oblasti tvorby pravidiel.