



MNENJE ŠT. 05/2009

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

z dne 15. decembra 2009

o Uredbi Komisije o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami

***„Pravice licence za vzdrževanje zrakoplova B1 in B2
IN
ratingi tipa in skupinski ratingi
IN
usposabljanje za rating tipa“***

I. Splošno

1. Namen tega mnenja je Komisiji predlagati spremembo Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003¹. Razlogi te dejavnosti oblikovanja predpisov so navedeni spodaj.
2. Mnenje je bilo po postopku, ki ga je določil upravni odbor² Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija), sprejeto v skladu z določbami člena 19 Uredbe (ES) št. 216/2008³ (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba).

II. Posvetovanje

3. Čprav Uredba (ES) št. 2042/2003 v svoji Prilogi III (Del 66) že vzpostavlja sistem licenciranja za potrditveno osebje, so povratne informacije, prejete od zainteresiranih strani in nacionalnih organov, nakazale potrebo po pregledu te uredbe v zvezi z naslednjimi zadevami:
 - pravice licence za vzdrževanje zrakoplova B1 in B2,
 - ratingi tipa in skupinski ratingi,
 - usposabljanjem za rating tipa.

Posamezni pomisleki glede vsake zadeve so naslednji:

Pravice licence za vzdrževanje zrakoplova B1 in B2:

4. Trenutno so v Uredbi (ES) št. 2042/2003, Priloga III (Del 66), pravice, povezane z vsako kategorijo licence za vzdrževanje zrakoplova, opisane na naslednji način:
 - licenca za vzdrževanje zrakoplova kategorije A imetniku dovoljuje, da izdaja potrdila o sprostitvi v obratovanje po manjšem načrtovanem linijskem vzdrževanju in odpravljanju manjših napak v mejah nalog, ki so na pooblastilu izrecno vpisane in potrjene. Pravice za potrjevanje so omejene na delo, ki ga je imetnik licence osebno opravil v organizaciji po Delu 145;
 - licenca za vzdrževanje zrakoplova kategorije B1 imetniku dovoljuje, da izdaja potrdila o sprostitvi v obratovanje po vzdrževanju, vključno s strukturo zrakoplova, pogonskimi, mehanskimi in električnimi sistemi. V pravice je vključena tudi zamenjava elektronskih enot, zamenljivih v linijskem vzdrževanju, ki zahtevajo preproste preskuse za izkazovanje svoje uporabnosti. Kategorija B1 avtomatsko vključuje ustrezno podkategorijo A;
 - licenca za vzdrževanje zrakoplova kategorije B2 imetniku dovoljuje, da izdaja potrdila o sprostitvi v obratovanje po vzdrževanju elektronskih in električnih sistemov;

¹ Uredba Komisije (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 315, 28.11.2003, str. 1). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 1056/2008 z dne 27. oktobra 2008 (UL L 283, 28.10.2008).

² Sklep upravnega odbora glede postopka, ki ga mora Agencija upoštevati pri izdaji mnenj, certifikacijskih specifikacij in smernic. EASA MB 08-2007 z dne 11.6.2007 („postopek sprejemanja predpisov“).

³ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1).

- licenca za vzdrževanje zrakoplova kategorije C imetniku dovoljuje, da izdaja potrdila o sprostitvi v obratovanje po vzdrževanju na zrakoplovu v bazi. Pravice se uporabljajo za zrakoplov, ki se v celoti nahaja v organizaciji po Delu 145.
5. Povratne informacije, prejete od zainteresiranih strani in nacionalnih organov, so pokazale, da trenutna ureditev ne opredeljuje jasno, kaj je električni sistem in kaj je elektronski sistem. Poleg tega se zdi, da trenutni sprejemljivi načini usklajevanja (AMC) in smernice (GM) ne zadostujejo za obrazložitev, katere naloge v zvezi z letalsko elektroniko lahko izvede imetnik licence B1 in kaj je preprost preskus.
 6. Dodatne povratne informacije, ki jih je Agencija prejela od zainteresiranih strani in nacionalnih organov kažejo, da so pravice oseba z licenco B2 preveč omejene. Poleg tega je trajanje osnovnega usposabljanja za kategorijo B2 (2400 ur) enako kot za kategorijo B1, medtem ko se zdi, da vsebina Dodatka I k Delu 66 navaja, da bi moralo biti usposabljanje za licenco B2 krajše kot za licenco B1.

Ratingi tipa in skupinski ratingi:

7. Trenutno so v Prilogi III (Del 66) Uredbe (ES) št. 2042/2003 za namen potrditve ratingov tipa zrakoplova v licenci za vzdrževanje zrakoplova zrakoplovi razvrščeni kot:
 - zrakoplovi, za katere morajo imeti imetniki licence v licenci potrjen posamezen rating tipa zrakoplova. Sem so vključeni vsi veliki zrakoplovi, kot so opredeljeni v Uredbi (ES) št. 2042/2003 (tj. vsi zrakoplovi nad 5700 kg MDOM in večmotorni helikopterji), in zrakoplovi, za katere je Agencija določila, da kompleksnost zadevnih zrakoplovov zahteva rating tipa zrakoplova. Za te zrakoplove se zahteva usposabljanje za tip;
 - zrakoplovi, za katere imajo imetniki licence možnost, da je v licenci bodisi potrjen posamezni rating tipa zrakoplova ali ustrezní skupinski rating ali proizvajalčev skupinski rating. V tem primeru se usposabljanje ne zahteva. Vendar pa je nujno opraviti izpit za tip in imeti praktične izkušnje (najmanj 50 % nalog, zajetih v Dodatku II k AMC k Delu 66⁴).
8. Povratne informacije, ki jih je Agencija prejela od zainteresiranih strani in nacionalnih organov, so navajale naslednje pomisleke:
 - ni jasno, kaj je „tip zrakoplova“ v smislu vzdrževanja, in posledično ni jasno, kdaj sta dva različna modela/različici zrakoplova dovolj podobna, da spadata v isti „rating tipa“. To je povzročilo nepravilnosti seznama ratingov tipa v Dodatku I k AMC k Delu 66;
 - trenutno noben predpis ne določa, kdaj se zrakoplov šteje za kompleksnega v smislu vzdrževanja, ki je lahko drugačno od opredelitve „kompleksnega zrakoplova na motorni pogon“ iz osnovne uredbe;
 - trenutne različne skupine zrakoplovov ne odražajo kompleksnosti zrakoplovov. Nekateri zrakoplovi so „zahtevni“ v smislu konstrukcije, zanje pa se zahteva samo skupinski rating, kar je v nasprotju z njegovo opredelitvijo;
 - pravice licence B2 so ob upoštevanju proizvajalčevih skupinskih ratingov preveč omejujoče. Smiselno je proučiti, da bili skupinski ratingi bolje prilagojeni zmožnosti

⁴ Sklep izvršnega direktorja Agencije št. 2003/19/RM z dne 28. 11. 2003 glede sprejemljivih načinov usklajevanja in smernic k Uredbi Komisije (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami. Sklep nazadnje spremenjen s Sklepom 2009/016/R z dne 1. decembra 2009.

- dela imetnika licence B2, kjer je tehnologija od proizvajalca do proizvajalca zelo podobna;
- Za zrakoplove, upravičene do proizvajalčevih skupinskih ratingov in polnih skupinskih ratingov, se zahteva izpit za tip za ustrezno število zrakoplovov. Vendar pa je v mnogih primerih težko najti izvajalca teh izpitov (odobrena organizacija ali pristojni organ).

Usposabljanje za rating tipa:

9. Trenutno lahko v skladu s Prilogo III (Del 66) Uredbe (ES) št. 2042/2003, če ni drugače določeno v točki 66.A.45(g), imetnik licence B1, B2 ali C izvaja pravice za potrjevanje samo na določenem tipu zrakoplova, ko je licenca za vzdrževanje zrakoplova potrjena za ustrezen rating tipa zrakoplova.
10. Razen če je drugače opredeljeno v točki 66.A.45(h), se ratingi odobrijo po uspešno zaključenem ustreznem usposabljanju za tip zrakoplova kategorije B1, B2 ali C, ki ga je odobril pristojni organ ali vodila ustrezno potrjena organizacija za usposabljanje iz vzdrževanja po Delu 147.
11. Poleg tega v skladu z veljavno uredbo in sprejemljivimi načini usklajevanja potrjeno usposabljanje za tip zrakoplova kategorije B1 in B2 vključuje teoretične in praktične elemente, ki morajo biti v skladu z določbami Dodatka III k Delu 66. Pripravi se lahko program strukturiranega usposabljanja na delovnem mestu, da se izpolnijo zahteve za praktično usposabljanje. Praktično usposabljanje za prosilce brez predhodnih zabeleženih praktičnih izkušenj glede zrakoplovov primerljive konstrukcije in sistemov traja štiri mesece, to obdobje pa se lahko za prosilce s takšnimi predhodnimi izkušnjami zmanjša na najmanj dva tedna.
12. V povratnih informacijah, ki jih je Agencija prejela od zainteresiranih strani in nacionalnih organov, so bile navedeni naslednji pomisleki:
 - Zdi se, da elementi, navedeni v Dodatku III k Delu 66 (čeprav precej obsežni), niso dovolj podrobni, da bi zajemali vse možnosti za usposabljanje za tip zrakoplova, zaradi česar je na razpolago preveč prostora za razlage in primere neenake obravnave. Poročalo se je o primerih, pri katerih se isto usposabljanje razlikuje glede ravni, trajanja in vsebine v zvezi s teoretičnim, praktičnim usposabljanjem/usposabljanjem na delovnem mestu/praktičnimi izkušnjami in pri katerih so bili praktični elementi omejeni na dvotedensko usposabljanje ne glede na to, kakšne izkušnje je imel prosilec. Poleg tega niso zadostno obravnavane razlike v usposabljanju.
 - Veljavno gradivo AMC in GM kaže, da ima pristojni organ končno besedo glede ustreznosti trajanja praktičnega elementa za posameznika pred potrditvijo ratinga (element lahko traja od 2 tednov do 4 mesecev). Zaradi tega je prišlo do primerov, ko je pristojni organ menil, da zaključek odobrenega usposabljanja za tip v organizaciji po Delu 147, vključno s teoretičnim in praktičnim usposabljanjem, ne zadostuje za potrditev ratinga in je ta organ zahteval dodatno praktično usposabljanje.
13. Za obravnavanje teh vprašanj je Agencija določila tri naloge oblikovanja predpisov:
 - 66.006: Pravice licence za vzdrževanje zrakoplova B1 in B2,
 - 66.009: Ratingi tipa in skupinski ratingi,

- 66.011: Usposabljanje za rating tipa.

Za vsako izmed nalog je Agencija vzpostavila ustrezno strokovno skupino, sestavljeno iz predstavnikov nacionalnih organov in industrije. Cilj je bil oceniti položaj, predložiti predlog in sestaviti smernice za izdajo mnenja za spremembo Dela 66 in/ali sklepa o spremembi AMC in GM k temu delu v povezavi z ustreznim dokumentom ToR (Opis nalog). V primeru naloge 66.011 je bil obseg dela omejen na tiste zrakoplove, za katere je potrebno usposabljanje za rating tipa.

14. Na podlagi ugotovitev strokovne skupine je Agencija 28. junija 2007 na svojem spletišču objavila dokument NPA 2007-07: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
15. Do roka za zbiranje pripomb 28. oktobra 2007 (ki je vključeval enomesečno podaljšanje prvotnega trimesečnega posvetovanja) je Agencija prejela 409 pripomb nacionalnih letalskih organov, strokovnih organizacij in zasebnih organizacij/zasebnikov.
16. Za pregled teh pripomb je Agencija vzpostavila skupino za pregled za vsako izmed treh nalog, vsaka pa je bila sestavljena iz članov ustrezne delovne skupine in strokovnjaka iz Oddelka za standardizacijo in potrjevanje (Agencija) ter strokovnjaka iz industrije, ki je izrazil nasprotno mnenje k dokumentu NPA 2007-07. V skladu s tem pregledom je Agencija 6. oktobra 2009 objavila dokument CRD 2007-07, ki je vseboval odgovore na vsako pripombo ter predlagano besedilo za predpis in za AMC/GM.
17. Pomembno je izpostaviti, da je skupina za pregled upoštevala tudi pripombe, prejete med posvetovanjem o dokumentu NPA 2008-03.
18. Po objavi dokumenta CRD 2007-07 je Agencija 29. oktobra 2009 organizirala delavnico v Kölnu, da bi pojasnila njegovo vsebino in zainteresiranim stranem pomagala razumeti predlog pred vložitvijo pripomb.
19. Kot rezultat zunanjega posvetovanja o dokumentu CRD 2007-07, ki se je končalo 5. decembra 2009, je Agencija prejela mnenja od:
 - 4 pristojnih organov: Uprave za civilno letalstvo Nizozemske, Uprave za civilno letalstvo Švedske, Uprave za civilno letalstvo Združenega kraljestva in Generalne direkcije za civilno letalstvo (DGAC) Francije;
 - 12 organizacij in združenj: Airbus SAS, British Airways Engineering, Flight Safety International, Helicopters Italia, KLM Engineering & Maintenance, Monarch, Thomas Cook Aircraft Engineering, Air France, Združenja nizozemskih letalskih tehnikov (NVLT), Tyrolean Airways, Evropskega odbora za usposabljanje za vzdrževanje letal (EAMTC) in Oddelka za tehnično usposabljanje EAT-DHL;
 - 4 posameznikov.

Ti odzivi so podrobno obravnavani v prilogi.

III. Vsebina mnenja Agencije

20. To mnenje čim bolj upošteva predloge, ki so jih predložili številni partnerji in nacionalni organi, ki so sodelovali pri posvetovanju ter se odzvali na dokument CRD.
21. Trenutno mnenje se, ob upoštevanju hierarhije pravil EASA, nanaša le na spremembe, ki jih Agencija predlaga v zvezi z Uredbo (ES) št. 2042/2003; Agencija lahko povezane sprejemljive načine usklajevanja (AMC) in smernice (GM), ki so bili podrobno opisani v dokumentu CRD, izda šele, ko bo zgoraj navedene predpise sorejela Komisija. Pri tem se je treba jasno zavedati, da je treba ukrepe, predstavljene v tem mnenju, brati skupaj z omenjenimi AMC in GM kot del dogovorjenega svežnja.

a) Spremembe v zvezi z nalogo 66.006: Pravice licence za vzdrževanje zrakoplova B1 in B2

22. Glede pravic potrditvenega osebja kategorije B1 Agencija predlaga, da se dovoli sprostitev v obratovanje „dela na letalskih elektronskih sistemih“ (namesto veljavne „zamenjave elektronskih enot, zamenljivih v linijskem vzdrževanju“), če je potreben samo preprost preskus in ni potrebno odpravljanje napak.

To spremembo bosta dodatno podprla AMC in GM, da bi pojasnila:

- kaj je „električni sistem“ in kaj je „letalski elektronski sistem“;
- kaj je „preprost preskus“;
- kaj je „odpravljanje napak“;
- da so značilna področja, ki jih zajema Modul 7.7, „naloge v zvezi z elektriko“, kar pomeni, da jih lahko sprosti v obratovanje potrditveno osebje kategorije B1 in B2.

23. Glede potrditvenega osebja kategorije B2 Agencija predlaga, da se v njihove pravice vključi sprostitev v obratovanje po nalogah v zvezi z elektriko in nalogah na letalski elektroniki, ki se izvajajo znotraj pogonskih in mehanskih sistemov (točka 66.A.20(a)3(i) k Delu 66). Posledično so bili glede ustreznih sistemov pregledani Dodatki I, II in III, da bi povečali raven znanja/usposabljanja za kategorijo B2, da bi ustrezala ravni kategorije B1, in dodali nova vprašanja zadevnim izpitom.

24. Da ne bi bili vsi imetniki licence B2 zavezani, da se ponovno usposabljuje/ponovno opravijo izpite, Agencija v členu 7.9(a) Uredbe (ES) št. 2042/2003 predlaga, da to pravico pridobijo avtomatično. Čeprav to delno opravičuje dejstvo, da se vedno zahteva, da potrjena vzdrževalna organizacija presodi usposobljenost potrditvenega osebja, preden izda ustrezno pooblastilo, je Agencija v točki 66.A.20(b)3 k Delu 66 uvedla dodaten blažilni ukrep, ki določa, da potrditveno osebje ne more izvajati pravic, če ni usposobljeno za določen zrakoplov.

To bo dopolnil AMC 66.A.20(b)3, ki bo pojasnil, da mora imetnik licence zagotoviti, da je pridobil ustrezno znanje in izkušnje, da lahko sprosti v obratovanje določen zrakoplov. To je bistvenega pomena, ker nekateri obstoječi sistemi in tehnologije v določenem zrakoplovu niso bili zajeti v zahtevah glede osnovnega znanja iz 66.A.25 ali zahtevah glede tipa ratinga iz 66.A.45.

To je značilno v primeru:

- ratingov tipa, potrjenih v licenci, ob uporabi oznak, opredeljenih v Dodatku I k AMC „Seznam ratingov tipa“, po usposabljanju/izpitu za tip, ki ni zajemalo vseh različic znotraj te oznake ratinga;
- izvajanju dela na modelu, ki se je tehnološko razvil iz originalnega modela, uporabljenega za usposabljanje/izpit za tip;
- razvoja zahtev glede osnovnega znanja, ki ne zahteva, da obstoječi imetnik licence ponovno opravlja izpit;
- posebnih tehnologij in možnosti, ki jih izbere vsaka stranka, ki jih morda usposabljanje/izpit za tip ni zajemalo;
- potrditve ratingov skupine/podskupine na podlagi izkušenj z ustreznim številom nalog ali na podlagi usposabljanja/izpita na ustreznem številu zrakoplovov.

25. Poleg tega Agencija za potrditveno osebje kategorije B2 predlaga vključitev možnosti, da organizacija po Delu 145 imetnika licence B2 pooblasti, da potrjuje naloge kategorije A (točka 66.A.20(a)3(ii) k Delu 66). Čeprav osnovno znanje licence kategorije B2 ne zajema v celoti osnovnega znanja, zahtevanega za licenco kategorije A, in je Agencija pojasnila, da licenca kategorije B2 ne vključuje avtomatično katere koli podkategorije A, se zdi Agenciji to povečanje pravic, ki so predmet naslednjih blažilnih ukrepov, smiselno:

- pravica licence A zajema samo tipe zrakoplovov, ki so že potrjeni v licenci B2;
- opraviti je treba ustrezno usposabljanje za naloge za vsak tip zrakoplova pri organizaciji po Delu 145, ki izda pooblastilo;
- organizacija po Delu 145, ki izda pooblastilo, zahteva šest mesecev zabeleženih praktičnih izkušenj. Te izkušnje morajo pokrivati področje pooblastila, ki se izda;
- usposabljanju za naloge in praktičnim izkušnjam sledi ustrezen izpit/presoja.

26. Dodatek k Delu 66 je bil spremenjen, da bi:

- vključili novo tehnologijo, kot so „integrirana modularna letalska elektronika (ATA42)“, „kabinski sistemi (ATA44)“ in „informacijski sistemi (ATA46)“;
- razširili Modula 13 in 14, da zajemata razširitev pravic za licenco B2, vsebovano v točki 66.A.20(a)3(i) k Delu 66.

Ta razširitev vsebine Dodatka I ni obsegala spremembe števila ur usposabljanja, zahtevanih za osnovno usposabljanje iz Dela 147, iz naslednjih razlogov:

- sprememba, uvedena v programu B1 (nova tehnologija), je zanemarljiva v primerjavi s celotnim trajanjem usposabljanja;
- sprememba, uvedena, da bi zajemala povečanje pravic B2, ki je precej bolj obsežna, se uravnoteži z zmanjšanjem števila ur, ki ga je nameravala uvesti Agencija, ko je potrdila, da mora biti usposabljanje za licenco B2 krajše od usposabljanja za licenco B1. To zmanjšanje je posledica podrobne analize vsebine programa (moduli, podmoduli in deli) in ravni usposabljanja za vsak posamezen predmet. Posledično osnovo usposabljanje še vedno traja 2400 ur.

27. Dodatek II k Delu 66 je bil spremenjen, da bi:

- število vprašanj prilagodili spremembam, uvedenim v Dodatku I;
- zagotovili, da je število vprašanj za vsak modul deljivo s 4, da se lahko pridobi 75-odstotni rezultat. S tem je odpravljena trenutna težava, zaradi katere je treba v nekaterih primerih doseči več kot 75-odstotni rezultat za uspešno opravljen izpit.

28. Dodatek III k Delu 66 je bil spremenjen, da se ga prilagodi spremembam, uvedenim v Dodatku I.
29. Točka 145.A.30(g) k Delu 145 je bila spremenjena z dodatkom besed „kjer je primerno“, da bi pristojnemu organu omogočili, da potrdi organizacijo, ki ima samo potrditveno osebje kategorije B1 ali samo B2, če področje dela to jasno opravičuje.

Dodan bo AMC 145.A.30(g) za pojasnitev, da je to mogoče samo, če obseg dela, kot je opredeljen v priročniku vzdrževalne organizacije, kaže, da ni potrebe po potrditvenem osebju B1 in B2. Posebno pozornost je treba nameniti jasni omejitvi obsega načrtovanega in nenačrtovanega linijskega vzdrževanja (odpravljanje napak) na samo tiste naloge, ki jih lahko potrdi razpoložljiva kategorija potrditvenega osebja.

30. Nazadnje je Agencija uvedla ustrezne določbe v členu 7.9(b) in (c) Uredbe (ES) št. 2042/2003 za zagotovitev, da imajo organizacije po Delu 147, ki zagotavljajo osnovno usposabljanje in izpite, in pristojni organi, ki zagotavljajo osnovne izpite, na voljo ustrezno prehodno obdobje.

b) Spremembe v zvezi z nalogo 66.009: Ratingi tipa in skupinski ratingi

31. Politika v zvezi z določanjem, kdaj se za model/različico zrakoplova zahteva poseben „rating tipa“ ali se lahko doda v obstoječi „rating tipa“, se trenutno pregleduje kot del naloge 21.039, ki zadeva „podatke o ustreznosti delovanja“. Ta naloga med drugimi spremembami predvideva tudi obveznost nosilcev certifikata tipa in dodatnega certifikata tipa, da opredelijo minimalni program usposabljanja glede ratinga tipa za potrditveno osebje za vzdrževanje.
32. Glede merila, kdaj se zrakoplov v zvezi z vzdrževanjem šteje za kompleksnega in je zanj zato potreben posamezni rating tipa, ki temelji na posameznem usposabljanju za tip, jih je Agencija zbrala v skupini 1, ki je v skladu z novo točko 66.A.42 opredeljena kot:

Skupina 1: „Vsi kompleksni zrakoplovi na motorni pogon in tisti nekompleksni zrakoplovi na motorni pogon, za katere je potreben posamezni rating tipa. Za nekompleksni zrakoplov na motorni pogon se zahteva rating tipa, ko to opredeli Agencija.“

V tej opredelitvi je pojem „kompleksen zrakoplov na motorni pogon“ tisti, ki je opredeljen v osnovni uredbi.

Politika, ki jo bo izvajala Agencija, da bi razvrstila nekompleksni zrakoplov na motorni pogon v skupino 1, bo naslednja:

- kadar se za vzdrževalne postopke zahteva posebno usposabljanje (kadar ene izmed njegovih lastnosti ne zajema ustrezno osnovni program iz Dodatka I k Delu 66) ali
- maksimalna potrjena višina delovanja presega nivo letenja 290 ali
- gre za večmotorni helikopter ali
- je opremljen s sistemom za krmiljenje zrakoplova s pomočjo računalnika.

Ta merila so enostavna, zato se bo za letala zlahka opredelilo, ali spadajo v skupino 1 ali ne.

33. Glede razvrščanja v skupine 13 skupin ratingov tipa vzdrževanja, ki so trenutno navedene v Dodatku I k AMC k Delu 66, tu imenovane kot „seznam ratingov tipa“, nadomestijo tri skupine (nova točka 66.A.42 k Delu 66):
- Skupina 1: vsi kompleksni zrakoplovi na motorni pogon in tisti nekompleksni zrakoplovi na motorni pogon, za katere je potreben rating tipa zrakoplova, kot določi Agencija.
 - Skupina 2: zrakoplovi, razen tistih v skupini 1, ki spadajo v naslednje podskupine:
 - podskupina 2a: enomotorna turbopropelerska letala
 - podskupina 2b: helikopterji z enim turbinskim motorjem
 - podskupina 2c: helikopterji z enim batnim motorjem
 - Skupina 3: letala z batnimi motorji, razen tistih iz skupine 1.
34. Na podlagi skupin in podskupin, opredeljenih v točki 66.A.42 k Delu 66, je Agencija v točki 66.A.45 k Delu 66 uvedla različne možnosti potrditve licence skupaj z ustreznimi zahtevami glede usposabljanja/izpitov/izkušenj. V smernice (GM 66.A.45) bo vključena preglednica, podobna spodnji, da se povzamejo vse možnosti in zahteve:

Zahteve glede ratinga zrakoplova			
	Licenca B1	Licenca B2	Licenca C
<p>Skupina 1 Kompleksni zrakoplovi na motorni pogon + drugi zrakoplovi, kot določi Agencija</p>	<p style="text-align: center;">Posamezni RATING TIPA</p> <p><i>Usposabljanje za tip:</i> - teorija + izpit - praktični del + presoja</p> <p><i>Usposabljanje na delovnem mestu (za prvi zrakoplov v podkategoriji licence)</i></p>	<p style="text-align: center;">Posamezni RATING TIPA</p> <p><i>Usposabljanje za tip:</i> - teorija + izpit - praktični del + presoja</p> <p><i>Usposabljanje na delovnem mestu (za prvi zrakoplov v podkategoriji licence)</i></p>	<p style="text-align: center;">Posamezni RATING TIPA</p> <p><i>Usposabljanje za tip:</i> - teorija + izpit</p>
<p>Skupina 2: (razen tistih v skupini 1)</p> <p>Podskupine:</p> <p>2a: enomotorna turbopropelerska letala</p> <p>2b: helikopterji z enim turbinskim motorjem</p>	<p style="text-align: center;">(imetniki licence B1.1, B1.3, B1.4)</p> <p style="text-align: center;">Posamezni RATING TIPA <i>(usposabljanje za tip + usposabljanje na delovnem mestu) ali (izpit za tip + praktične izkušnje)</i></p> <p style="text-align: center;">ali</p> <p style="text-align: center;">Proizvajalčev RATING PODSKUPINE <i>(usposabljanje za tip + usposabljanje na delovnem mestu) ali (izpit za tip + praktične izkušnje) na vsaj 2 ustreznih zrakoplovih te proizvajalčeve podskupine</i></p> <p style="text-align: center;">Ali</p>	<p style="text-align: center;">Posamezni RATING TIPA <i>(usposabljanje za tip + usposabljanje na delovnem mestu) ali (izpit za tip + praktične izkušnje)</i></p> <p style="text-align: center;">ali</p> <p style="text-align: center;">Proizvajalčev RATING PODSKUPINE <i>(na podlagi izkaza ustreznih izkušenj)</i></p> <p style="text-align: center;">ali</p>	<p style="text-align: center;">Posamezni RATING TIPA <i>(usposabljanje za tip) ali (izpit za tip)</i></p> <p style="text-align: center;">ali</p> <p style="text-align: center;">Proizvajalčev RATING PODSKUPINE <i>(usposabljanje za tip ali izpit za tip) na vsaj 2 ustreznih zrakoplovih te proizvajalčeve podskupine</i></p> <p style="text-align: center;">ali</p> <p style="text-align: center;">Polni RATING PODSKUPINE <i>(usposabljanje za</i></p>

2c: helikopterji z enim batnim motorjem	Polni RATING PODSKUPINE <i>(usposabljanje za tip+usposabljanje na delovnem mestu) ali (izpit za tip + praktične izkušnje) na vsaj 3 ustreznih zrakoplovih te podskupine različnih proizvajalcev</i>	Polni RATING PODSKUPINE <i>(na podlagi izkaza ustreznih izkušenj)</i>	<i>tip ali izpit za tip) na vsaj 3 ustreznih zrakoplovih te podskupine različnih proizvajalcev</i>
Skupina 3 Letala z batnimi motorji (razen tistih iz skupine 1)	(imetniki licence B1.2) Posamezni RATING TIP A <i>(usposabljanje za tip+usposabljanje na delovnem mestu) ali (izpit za tip + praktične izkušnje)</i> ali Polni RATING SKUPINE 3 <i>(na podlagi izkaza ustreznih izkušenj)</i> Omejitve: <ul style="list-style-type: none"> ▪ letala s kabino pod tlakom ▪ konstrukcije (kovina/kompozit/les/kovinska cev in tkanina) <i>(Omejitve se odpravi na podlagi ustreznih izkušenj)</i>	Posamezni RATING TIP A <i>(usposabljanje za tip+usposabljanje na delovnem mestu) ali (izpit za tip + praktične izkušnje)</i> ali Polni RATING SKUPINE 3 <i>(na podlagi izkaza ustreznih izkušenj)</i>	Posamezni RATING TIP A <i>(usposabljanje za tip) ali (izpit za tip)</i> ali Polni RATING SKUPINE 3 <i>(na podlagi izkaza ustreznih izkušenj)</i>

35. Pomembno je poudariti, da je mogoče za nekatere skupine in licence zrakoplovov pridobiti ratinge skupine/podskupine na podlagi ustreznih izkušenj brez usposabljanja za tip ali izpita za tip. To velja za naslednje:

- zrakoplove skupine 3 za vse licence (B1.2, B2 in C),
- zrakoplove skupine 2 za licenco B2.

Razlog, da je za licenco B2 mogoče imeti ratinge podskupine zrakoplovov skupine 2 na podlagi izkušenj brez potrebe po usposabljanju za tip/izpitu za tip na ustreznem številu zrakoplovov, je, da je tehnologija letalske elektronike, ki je na voljo v različnih tipih zrakoplovov, zelo podobna.

Za licenci B1 in C je razpoložljiva tehnologija za konstrukcije in mehanske sisteme precej bolj raznolika. Zato ratingi podskupine zrakoplovov skupine 2 na podlagi izkušenj niso mogoči za licenci B1 in C. Če je mogoče imeti polni rating skupine 3 za licenco B1.2 na podlagi izkušenj, je ta rating predmet naslednjih omejitev, če oseba ne more izkazati ustreznih izkušenj:

- zrakoplovi s kabino pod tlakom,
- zrakoplovi z leseno konstrukcijo,
- zrakoplovi s konstrukcijo iz kovinskih cevi, prevlečenih s tkanino,
- zrakoplovi s kovinsko konstrukcijo,
- zrakoplovi s kompozitno konstrukcijo.

Tu je pomembno omeniti, da je bilo v dokumentu NPA 2007-07 število omejitev obsežnejše in so te vključevale tudi naslednje omejitve:

Za licenco B1.2 in C:

- uvlečljivo pristajalno podvozje,
- propelerji s spremenljivim korakom,
- tlačno polnjeni motorji,
- FADEC.

Za licenco B2:

- helikopterski avtopiloti,
- letalski avtopiloti,
- EFIS,
- FADEC.

Vendar pa so bile te dodatne omejitve črtane iz končnega predloga v sodelovanju s skupino za pregled v skladu z dokumentom NPA 2008-03, kjer so bile podobne omejitve uvedene za licenci B3 in L.

Razlogi za črtanje omejitev v zvezi s temi sistemi so naslednji:

- lahko bi se utemeljevalo, zakaj so bili izbrani ti sistemi in ne drugi;
- sistemi za vpis in izbris omejitev lahko ustvarijo znatno breme za pristojne organe in imetnike licenc;
- imetnik licence mora še vedno izpolnjevati vse zahteve glede osnovnega znanja in izkušenj.

Poleg tega je bila kot blažilni ukrep uvedena določba v točki 66.A.20(b) k Delu 66, da bi pojasnili, da potrditveno osebje ne more izvajati pravic, če ni usposobljeno za določen zrakoplov. To krepi trenutno odgovornost vzdrževalne organizacije ali neodvisnega potrditvenega osebja, da zagotovi to pristojnost pred sprostitvijo zrakoplova v obratovanje.

36. Omejitve, vpisane na licenci:

- pomenijo „izključitve“ iz pravic za potrjevanje;
- vplivajo na celoten zrakoplov; v obratovanje ni mogoče sprostiti ničesar v zvezi z zrakoplovom razen vzdrževalnih nalog lastnika-pilota;
- se lahko odpravi z:
 1. izkazom ustreznih izkušenj (bo dodatno razloženo v AMC) ali
 2. izkazom ustreznih izkušenj ali po zadovoljivi praktični presoji, ki jo izvede pristojni organ.

37. Točka 66.B.125 k Delu 66 je bila spremenjena, da bi zagotovila navodila za pristojne organe glede tega, kako bodo obstoječe licence po Delu 66 konvertirane v nove ratinge, navedene v točki 66.A.45 k Delu 66. Vendar pa ta konverzija ni obvezna, dokler obstoječa licenca po Delu 66 ne poteče ali je potrebna sprememba (glej člen 7.9(h) Uredbe (ES) št. 2042/2003). Poleg tega posamezni ratingi tipa zrakoplova, potrjeni v licenci po Delu 66, ne bodo predmet konverzije in bodo ostali v licenci.

c) Spremembe v zvezi z nalogo 66.011: Usposabljanje za tip38. Usposabljanje za rating tipa in usposabljanje na delovnem mestu

Usposabljanje za rating tipa je vedno sestavljeno iz:

- teoretičnega dela in izpita;
- praktičnega dela in presoje.

Usposabljanje na delovnem mestu ni del usposabljanja za rating tipa. Usposabljanje na delovnem mestu se izvaja dodatno k usposabljanju za rating tipa in je obvezno samo v primeru pridobitve prvega ratinga tipa kategorije/podkategorije v licenci za vzdrževanje zrakoplova, da lahko mehanik pridobi izkušnje poleg praktičnega dela usposabljanja za rating tipa.

Usposabljanje na delovnem mestu je program, ki se izvaja v resničnem vzdrževalnem okolju in pod nadzorom imenovanega nadzornika. Usposabljanje na delovnem mestu se zaključí s presojo. Te elemente sprejme pristojni organ, odgovoren za vpis in potrditev ratinga tipa.

Zaradi tega je usposabljanje za rating tipa zdaj opisano v točki 66.A.45(k) k Delu 66, ločeno od usposabljanja na delovnem mestu, ki je opisano v točki 66.A.45(l) k Delu 66.

39. Tip zrakoplova, primeren za usposabljanje na delovnem mestu

Usposabljanje na delovnem mestu se lahko izvaja samo na tipu zrakoplova, ki se vpiše in potrdi, in ne na drugih zrakoplovih znotraj iste ali drugih kategorij. Razlog za to je, da je to prvi tip zrakoplova v podkategoriji in mora imetnik licence imeti izkušnje na tem zrakoplovu, da bi lahko izvajal potrjevanje.

40. Usposabljanje za rating tipa in pravice za potrjevanje

Vpis in potrditev ratinga tipa v licenci za vzdrževanje zrakoplova ne zadostuje za izvajanje pravic za potrjevanje. Obstajajo še druge zahteve, kot je navedeno v točki 66.A.20(b) k Delu 66 in točki 145.A.35 k Delu 145. Da bi stvari pojasnili, je bila dodana nova točka 66.A.20(b)3 k Delu 66, v ta namen pa bo izdan tudi dodatni AMC za 66.A.20(b)3 in 145.A.35(a).

41. Teoretični del usposabljanja za rating tipa: minimalno trajanje

Da bi se izognili prekratnemu usposabljanju za rating tipa, kot poročajo skupine EASA za standardizacijo, je bil kot najboljši kompromis uveden koncept minimalnega trajanja teoretičnega dela usposabljanja za rating tipa. Vendar pa ni bilo mogoče predlagati trajanja, ki v celoti zajema veliko raznolikost v tehnologiji, kompleksnosti, teži. Zato so morale biti spremembe omejene na splošne in obsežne kategorije.

Poleg kategorije za rotoplane so za zrakoplove na podlagi MDOM predlagane tri splošne kategorije:

- pod 5700 kg,
- med 5700 kg in 30 000 kg,
- nad 30 000 kg.

Poleg tega je bila posebna pozornost posvečena tipom zrakoplovov, ki so lažji od 2 t (lahki zrakoplovi): za letala z batnimi motorji s kabino pod tlakom pod 2000 kg MDOM se lahko minimalno trajanje zmanjša za 50 %.

Za helikopterje, ki spadajo v skupino 2, kot je zdaj opredeljeno v 66.A.42, se lahko minimalno trajanje zmanjša za 30 %.

Vsa minimalna trajanja za teoretični del usposabljanja za rating tipa temeljijo na splošnih kategorijah zrakoplovov in minimalni standardni opremi ter so bila med drugim določena na podlagi naslednjega:

- trajanja obstoječih usposabljanja za rating tipa po Delu 147 po Evropi, ki ga določa Evropski odbor za usposabljanje za vzdrževanje letal (EAMTC);
- trajanja obstoječih usposabljanja za rating tipa po Delu 147, ki jih pod nadzorom Agencije zagotavljajo tuje organizacije.

42. Določbe o prožnosti za minimalno trajanje – utemeljitev trajanja usposabljanja za rating tipa

Določitev vsebine in trajanja usposabljanja za rating tipa bo morala temeljiti na podrobni analizi potreb glede usposabljanja.

Metodologija za opredelitev potreb glede usposabljanja bo zagotovljena v smernicah (GM) k Dodatku III k Delu 66.

Ker je nemogoče zajeti vse raznolikosti zrakoplovov, tehnologij itd. in ker je izpolnjevanje Dodatka III k Delu 66, kadar je tako trajanje predlagano, obvezno, bi za kakršno koli odstopanje bilo treba uporabiti člen 14 osnovne uredbe.

Da bi se izognili tej mrtvi točki, je Agencija predlagala določbe o prožnosti, ki bodo:

- dopustne samo v posebnih okoliščinah;
- utemeljene, sprejete in dokumentirane s strani pristojnega organa;
- temeljile na analizi potreb za usposabljanje.

Trajanje usposabljanja je lahko krajše od predlaganega minimuma, vendar je treba to podrobno utemeljiti, ali daljše od predlaganega minimuma, kadar je to potrebno, da se zadosti potrebnim učnim poudarkom in zajamejo vse potrebe usposabljanja in učne cilje.

V tem dokumentu je predlagana tudi opredelitev učne ure.

43. Maksimalno število ur usposabljanja na dan

Zaradi učinkovitosti „usposabljanja“ in vprašanj „človeškega dejavnika“ število učnih ur na dan za teoretično usposabljanje ne presega šest ur; v izrednih primerih lahko pristojni organ dovoli odstopanja od tega standarda, če je to ustrezno utemeljeno. Maksimalno število ur velja tudi

- za kombinacijo teoretičnega in praktičnega usposabljanja, kadar se izvajata hkrati;
- za kombinacijo usposabljanja in običajnega vsakodnevnega izvajanja vzdrževanja –(kot so vzdrževalne naloge ali usposabljanje na delovnem mestu), kadar se izvajata hkrati.

44. Prisotnost (izostanek)

Minimalni čas prisotnosti je najmanj 90 odstotkov učnih ur za teoretično usposabljanje. Če to merilo ni izpolnjeno, se potrdilo o priznavanju ne izda. Da se doseže minimalni čas prisotnosti, lahko organizacija za usposabljanje zagotovi dodatno usposabljanje.

45. Izboljšanje obstoječe vsebine in ravni teoretičnega dela usposabljanja za rating tipa

Obstoječa preglednica (standard usposabljanja za tip/teoretični elementi) v Dodatku III k Delu 66 je bila pregledana in posodobljena, da vključuje nove sisteme, novo tehnologijo itd., in je bila, kolikor mogoče, usklajena z ATA104 (specifikacijo Ameriškega združenja za zračni promet 104). Poleg tega je vsaka številka preglednic za namene izpita posebno poglavje.

Usklajevanje je bilo izvedeno z nalogo oblikovanja predpisov 66.006, v kateri so bili pregledane pravice imetnikov licenc B1 in B2.

Delovanje motorja na tleh ni del usposabljanja za rating tipa.

46. Praktični del usposabljanja za rating tipa (vsebina)

Praktično usposabljanje je zdaj sestavljeno iz opredeljene vsebine, ki temelji na posebnem seznamu praktičnih nalog, vsebovanih v Dodatku III k Delu 66.

Praktični elementi, ki jih je treba opraviti, morajo ustrezati zrakoplovom in sistemom po kompleksnosti in tudi po zahtevanem tehničnem vložku. Medtem ko se lahko vključijo sorazmerno enostavne naloge, je treba vključiti in izvesti tudi zapletenejše vzdrževalne naloge.

Predlagana preglednica zajema naslednje kategorije nalog:

- LOC: lokacija
- FOT: preskusi delovanja/obratovanja
- SGH: službe in zemeljska oskrba
- R/I: odstranitev/vgradnja
- MEL: seznam minimalne opreme
- TS: odpravljanje napak

AMC bo obravnaval naslednje vidike:

- izvedba presoje in vloga ocenjevalca praktičnega usposabljanja znotraj praktičnega usposabljanja za rating tipa; in
- izpolnjevanje zahteve glede praktičnega elementa, ki kaže bodisi podroben program ali praktične delovne pole/knjige (dokumentarna dokazila se predložijo za tip, vpisan in potrjen v licenci);
- zadržanje dokumentarnih dokazil o izvedbi praktičnega usposabljanja.

47. Praktični del usposabljanja za rating tipa (trajanje)

Čeprav je praktični del usposabljanja za rating tipa vsebinsko naravnani (preglednica v Dodatku III k Delu 66), ne glede na čas, potreben za izvedbo teh nalog, mora za letala nad 30 000 kg (MDOM) trajati najmanj dva tedna (10 delovnih dni), razen če se krajše trajanje ustrezno utemelji pristojnemu organu. To bo del AMC.

48. Usposabljanje na delovnem mestu

Kot je bilo predhodno pojasnjeno, bo moral pripravnik v primeru prvega ratinga tipa v (pod)kategoriji licence opraviti usposabljanje na delovnem mestu v resničnem vzdrževalnem okolju. Naloge za usposabljanje na delovnem mestu, ki jih je treba opraviti, morajo ustrezati zrakoplovom in sistemom tako po kompleksnosti kot po tehničnem vložku, zahtevanem za izvajanje naloge.

Agencija bo izdala ustrezen AMC, da pojasni pomen besede „ustrezati“. To bo izvedla ob uporabi Dodatka II k AMC k Delu 66, ki bo veljal tudi za zrakoplove, za katere je potrebno usposabljanje za rating tipa.

Usposabljanje na delovnem mestu se beleži z delovnimi polami/knjigami, ki jih morajo voditi pripravniki.

Poleg tega se s poročilom o skladnosti, ki ga izda imenovani ocenjevalec, potrdi, da izvajanje usposabljanja pripravnika na delovnem mestu izpolnjuje zahteve. Ocenjevalec svojo presojo utemelji na poročilih, ki jih vsak dan podpiše sam ali imenovani nadzorniki, ki so neposredno zadolženi za nadzor nad vsako nalogo usposabljanja na delovnem mestu. Vloga in kvalifikacije imenovanega ocenjevalca in nadzornika(-ov) bodo podrobneje opisane v AMC.

49. Odgovornosti nacionalnih letalskih uprav v zvezi z vpisom in potrditvijo tipa

Točka 66.B.115 k Delu 66 je bila spremenjena, da bi boljše opredelila odgovornosti pristojnega organa pri vpisu in potrditvi ratinga tipa.

Med drugim je bilo pojasnjeno, da v primeru drugega ali naslednjih vpisov in potrditev ratinga tipa v kategoriji/podkategoriji licence za vpis in potrditev ratinga tipa zadostuje potrdilo o priznavanju, ki ga izda organizacija po Delu 147 in ki zajema polno usposabljanje za rating tipa. Ta točka je bila vključena zaradi pomanjkanja vzajemnega priznavanja med državami članicami, kadar ni bilo zaslediti avtomatičnega sprejetja potrdila.

Kadar je usposabljanje za rating tipa ločeno in se izvaja v različnih organizacijah (po Delu 147 in/ali potrjenih vzdrževalnih organizacijah ali odobritev direktnega usposabljanja), se pristojni organ zadovolji s tem, da so vmesniki ustrezno obravnavani.

50. Izpiti – dodatne manjše spremembe na podlagi splošnih sprememb

Proučene so bile nekatere izboljšave:

- trajanje izpitnih vprašanj za rating tipa je bilo spremenjeno s 75 oziroma 120 sekund na 90 sekund za vse ravni, da bi standardizirali izvajanje vprašanj;
- spremembe števila vprašanj na poglavje,
 - da bi poenostavili obstoječi sistem in
 - da bi ga sorazmerno prilagodili času usposabljanja, ki se porabi za zadevo;
- raven izpitnih vprašanj mora biti sorazmerna z ravno izvajane usposabljanja.

Glede izpita ne obstaja več najmanjše število vprašanj na poglavje, kot je bilo predlagano prej, ker je nekaj zainteresiranih strani podalo pripombo, da ni potrebe po tem, da bi bilo sistematično eno vprašanje na poglavje, če je narava zadeve enostavna: zato mora število vprašanj znašati najmanj eno vprašanje na uro izobraževanja in mora ustrezati:

- uspešnim uram usposabljanja, kadar se podaja snov tega poglavja in ravni;

- ciljem učenja, ki jih opredeljuje analiza potreb za usposabljanje.

Poleg tega je najnižja ocena za uspešno opravljen izpit najmanj 75 %. To pomeni, da je treba, kadar je izpit iz usposabljanja za tip razdeljen na več izpitov, vsak izpit opraviti z vsaj 75-odstotno oceno. Da bi bilo mogoče doseči oceno točno 75 %, mora biti število vprašanj na izpitu večkratnik števila 4.

Organizacija, ki izvaja usposabljanje, predlaga razdelitev vprašanj in raven v skladu s pravili. Pristojni organ države članice oceni število in raven vprašanj, ko odobri usposabljanje, še zlasti, kadar znaša trajanje izobraževanja manj kot eno uro za določeno poglavje.

51. Usposabljanje glede razlik

Usposabljanje glede razlik je zdaj opredeljeno kot usposabljanje, ki je potrebno, da se zajamejo razlike med dvema različnima ratingoma tipa zrakoplova istega proizvajalca, ki ju določi Agencija.

Usposabljanje glede razlik je treba opredeliti v skladu s posameznim primerom ob upoštevanju Dodatka III glede teoretičnih in praktičnih elementov usposabljanja za rating tipa.

Rating tipa se v licenco vpiše in se potrdi šele po usposabljanju glede razlik, ko prosilec izpolnjuje tudi enega izmed naslednjih pogojev:

- ima v licenci že vpisan in potrjen rating tipa zrakoplova, za katerega se ugotavljajo razlike, ali
- je izpolnil zahteve glede usposabljanja za tip za zrakoplov, za katerega se ugotavljajo razlike.

Te določbe, ki jih v preteklosti ni bilo, so zdaj navedene v 66.A.45(k) kot del zahtev za rating tipa.

52. Postopek za neposredno odobritev usposabljanja za tip zrakoplova

Čeprav Del 147 že vsebuje zahteve za organizacije po Delu 147, da morajo razviti usposabljanje za tip, to ne velja za usposabljanje, ki ga neposredno odobri pristojni organ. Zato je bila oblikovana nova točka 66.B.130 k Delu 66, ki od pristojnega organa zahteva, da ima vzpostavljene postopke za zagotovitev, da neposredno odobreno usposabljanje za rating tipa zrakoplova ustreza Dodatku III k Delu 66.

Agencija bo izdala dodaten AMC.

53. Prehodne določbe

Na podlagi zgoraj pojasnenih elementov bo treba vsa obstoječa usposabljanja za rating tipa (vsebinsko, izpite in trajanje, če ustreza) pregledati, da bi preverili, ali izpolnjujejo nove zahteve. Vendar pa Agencija, da se zagotovi nemoten prehod, predlaga, da se to odloži za 15 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe o spremembi. Po tem datumu morajo ta usposabljanja v celoti izpolnjevati zahteve te uredbe o spremembi, le da ni treba izdelati analize potreb za usposabljanje za usposabljanja, ki so bila odobrena pred tem datumom, če je njihovo trajanje že daljše od najkrajšega trajanja, določenega v Dodatku III k Delu 66.

Vsa nova usposabljanja, pripravljena po 15-mesečnem roku, bodo morala biti podprta z analizo potreb za usposabljanje in učnimi cilji.

Potrjene organizacije za usposabljanje iz vzdrževanja po Delu 147, ki bodo zaprosile za odobritev novih usposabljanj za rating tipa, se lahko odločijo, da te uredbe o spremembi ne bodo uveljavile do preteka 15 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe o spremembi. Delno izvajanje izbranih delov te uredbe o spremembi ni dovoljeno.

Usposabljanja, odobrena v skladu z zahtevami, veljavnimi pred začetkom veljavnosti te uredbe o spremembi, se lahko organizirajo do 15 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe o spremembi. Vendar se potrjuje za tista usposabljanja za tip, ki so izdana najkasneje 15 mesecev od začetka veljavnosti te uredbe o spremembi, šteje, da so izdana v skladu s to uredbo o spremembi, kar pomeni, da usposabljanja ni treba ponoviti.

Za prosilce za prvo potrditev organizacije za usposabljanja iz vzdrževanja po Delu 147, ki so že predmet veljavnega preiskovalnega postopka na datum začetka veljavnosti te uredbe o spremembi, še naprej veljajo zahteve, veljavne pred začetkom veljavnosti te uredbe o spremembi.

IV. Presoja učinkov predpisov

54. Popolno presojajo učinkov predpisov vsebuje dokument NPA 2007-07.

V Kölnu, 15. decembra 2009

P. GOUDOU
Izvršni direktor

PRILOGA: Odzivi na dokument CRD 2007-07**Odzivi v zvezi z nalogo 66.006 „Pravice licence B1 in B2“:**

(1) „MONARCH“ je podal naslednje pripombe:

- Sprašuje, zakaj preglednice z zahtevami za usposabljanje v Delu 66 ne ustrezajo specifikaciji Ameriškega združenja za zračni promet 104 (ATA104).

Agencija poudarja, da je bila specifikacija ATA104 glede usposabljanja za tip in usposabljanje na delovnem mestu (Dodatek III k Delu 66) upoštevana, kolikor je mogoče. Vendar pa to za osnovno znanje (Dodatek I k Delu 66) ni bilo storjeno, da bi ohranili trenutno strukturo Dodatka I.

- Podal je pripombo, da predlog Agencije omogoča, da licenca B2 vključuje licenco A, čeprav program za licenco B2 ne zajema v celoti programa za licenco A.

Agencija poudarja, da licenca B2 ne vključuje nobene podkategorije A (glej točko 66.A.20(a)3). V točko 66.A.20(a)3(ii) je bila vključena pravica znotraj licence B2 pod določenimi blažilnimi ukrepi.

- Ne strinja se z obveznostjo ponovitve šestmesečnih izkušenj, da bi se ohranile pravice, določene v 66.A.20(a)3(ii), če imetnik licence B2 zamenja delodajalca. To pripombo je podala tudi „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO NIZOZEMSKÉ“.

Stališče Agencije je, da je to nujno potrebno, saj je to eden izmed blažilnih ukrepov za to, da imetnik licence nima vsega osnovnega znanja kategorije A. Namen zahteve je zagotoviti, da ima imetnik licence šestmesečne izkušnje glede določenih nalog, ki jih bo opravljal pri novem delodajalcu, ki se lahko razlikuje od prejšnjega delodajalca.

(2) En posameznik je podal naslednje pripombe:

- Zahtevo, da se pravice, zajete v točki 66.A.20(a)3(ii), razširijo na vzdrževalne organizacije po Poddelu F.

Stališče Agencije je, da je ta pravica omejena na organizacije po Delu 145, enako kot pravica za potrditveno osebje kategorije A, vsebovana v točki 66.A.20(a)1. Vzdrževalne organizacije po Poddelu F ne smejo uporabljati potrditvenega osebja kategorije A zaradi naslednjih razlogov:

- v Poddelu F Dela M ni koncepta linijskega ali osnovnega vzdrževanja;
 - v Poddelu F Dela M ni koncepta lokacije za linijsko vzdrževanje;
 - ne obstaja zahteva za sistem kakovosti vzdrževalnih organizacij po Poddelu F, da nadzorujejo to vrsto kvalifikacij in pooblastil.
- Predlog, da se iz B1 v B2 prenese pravica, zajeta v AMC 66.A.20(a), ki omogoča izvajanje pregledov pitot statičnih sistemov, zaradi kompleksnih preskusov, potrebnih pri preskušanju sistemov podatkov o letu EFIS z vmesniškim transponderjem in avtopiloti.

Agencija se strinja s pripombo, AMC 66.A.20(a) pa bo spremenjen tako, da se bo glasil:

„Instrumenti uradno spadajo med pravice imetnikov licence B2. Vendar pa lahko elektromehanske in pitot statične komponente v obratovanje sprostijo tudi imetniki licence B1“.

- Pripombo, da so bile pravice imetnika licence B2 zmanjšane zaradi uvedbe pravic, zajetih v točki 66.A.20(a)3(ii), za opravljanje „manjšega načrtovanega linijskega vzdrževanja in odpravljanje manjših napak“.

Agencija poudarja, da pravice niso bile zmanjšane, temveč povečane. Imetnik licence ohrani vse pravice licence B2, ki jih je imel prej, in poleg tega za naloge, ki niso bile med njegovimi pravicami, dobi „manjše načrtovano linijsko vzdrževanje in odpravljanje manjših napak“.

- (3) „THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING“ je podal pripombo, da je nova pravica, vključena v 66.A.20(a)3(i), za imetnike licence B2, ki jim dovoljuje sprostitev v obratovanje po nalogah v zvezi z elektriko in nalogah na letalski elektroniki, ki se izvajajo znotraj pogonskih in mehanskih sistemov, omejena na naloge, za katere je potreben preprost preskus za izkazovanje njihove uporabnosti. Ta organizacija navaja tudi, da to pomeni, da če potreben preskus ni preprost, sprostitev v obratovanje ne more izvesti niti imetnik licence B2 niti imetnik licence B1, saj lahko imetnik licence B1 sprostí zrakoplov v obratovanje po nalogah na letalski elektroniki samo, če je preskus preprost.

Agencija pojasnjuje, da lahko sprostitev v obratovanje po teh nalogah izvede imetnik licence B1. Upoštevajte, da govorimo o nalogah v zvezi z elektriko in nalogah na letalski elektroniki znotraj pogonskih in mehanskih sistemov. Pravice imetnika licence B1 vključujejo sprostitev v obratovanje po delu, ki se izvaja na pogonskih in mehanskih sistemih, ne glede na posebno naravo naloge. Omejitev, naložena imetnikom licence B1, vpliva na sprostitev v obratovanje sistemov letalske elektronike, kadar naloga ni preprosta, vendar pa ne govorimo o sistemih letalske elektronike, ampak o pogonskih in mehanskih sistemih.

- (4) En posameznik je zahteval, da se v modulu 13 Dodatka I k Delu 66 raven usposabljanja za imetnika licence B2 za „krmarjenje leta“ spremeni iz ravni 1 v raven 2, da bi bila v skladu z ravnjo, ki se zahteva za teoretični element usposabljanja za tip.

Agencija se je strinjala s pripombo in je izvedla spremembo v raven 2.

- (5) En posameznik je predlagal, da se v modul 11.11 „Hidravlična moč“ vključi predmet z naslovom „Filtri“ in v modul 11.13 „Podvozje letala“ predmet z naslovom „Zaznavanje zrak-zemlja“.

Agencija se je strinjala s pripombami in je v Dodatku I k Delu 66 spremenila modul 11A (podmodula 11.11 in 11.13), modul 11B (podmodula 11.11 in 11.13), modul 12 (podmodula 12.12 in 12.14) in modul 13 (podmodula 13.14 in 13.16).

- (6) „TYROLEAN AIRWAYS“ je zahteval, da se v točki 66.A.20(a)3(i) beseda ... „deli“ letalske elektronike ... nadomesti z ... „naprave“ letalske elektronike. „Uprava za civilno letalstvo Nizozemske“ je predlagala besedo „naloge“.

Da bi pojasnila, da je dodatna pravica povezana z naravo naloge, je Agencija raje spremenila besedilo, da se glasi:

„naloge v zvezi z elektriko in naloge na letalski elektroniki znotraj pogonskih in mehanskih sistemov, za katere je potreben preprost preskus za izkazovanje njihove uporabnosti“.

- (7) En posameznik je zahteval odpravo omejitve števila ukrepov, vsebovano v opredelitvi „preprostih preskusov“ v AMC 66.A.20(a). Ta posameznik je zahteval tudi pojasnilo, ali bi se za preskus, katerega rezultat vključuje odčitavanje, da je vrednost znotraj danih odstopanj, štelo, da ni preprost.

Stališče Agencije je, da je trajanje preskusa večinoma povezano z njegovo zahtevnostjo. Za tiste posebne primere, v katerih je daljši preskus jasno preprost, se je o tem mogoče dogovoriti s pristojnim organom, saj gre za dokument AMC, druge dokumente AMC pa lahko predlaga bodisi pristojni organ bodisi organizacija.

V zvezi z drugim vprašanjem ga dejstvo, da preskus vključuje odčitavanje vrednosti znotraj danih odstopanj, ne izključuje kot preprostega, dokler to odstopanje določijo vzdrževalni podatki in ne imetnik licence. To bo dodatno pojasnjeno v AMC 66.A.20(a).

- (8) „Uprava za civilno letalstvo Švedske“ nasprotuje pravici, ki jo je predlagala Agencija v točki 66.A.20(a)3(ii), ki imetnikom licence B2 podeljuje pravico do izvajanja „manjšega načrtovanega linijskega vzdrževanja in odpravljanja manjših napak“. Utemeljuje, da licenca kategorije B2 v nasprotju z licenco A nima podkategorij. Poleg tega meni, da bi bilo to enako kot odprava licence kategorije A in dodelitev njenih pravic komur koli z licenco po Delu 66 po presoji vzdrževalne organizacije, ki izda pooblastilo.

Agencija poudarja, da so nove pravice, podeljene imetnikom licence B2, bolj omejene in se podeljujejo pod strožjimi zahtevami kot tiste za licenco kategorije A. Zato ni namen odpraviti licence kategorije A.

Poleg tega se Agencija zaveda, da licenca B2 nima podkategorij. To je eden izmed razlogov za omejitve pravic na tipe zrakoplovov, že vpisane in potrjene v licenci B2. To dopolnjujejo dodatni blažilni ukrepi za zagotovitev, da ima imetnik licence B2 znanje in izkušnje, potrebne za nadomestitev začetnih pomanjkljivosti v osnovnem znanju.

Nadalje je bilo osnovno znanje, zajeto v modulu 13 Dodatka I k Delu 66, spremenjeno, da zajema mehanske sisteme.

- (9) „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO ŠVEDSKE“ je prosila za pojasnilo o tem, kaj naj bi zajemale šestmesečne izkušnje v 66.A.45(b) (zaposlitev s polnim delovnim časom ali samo občasno delo na določenih nalogah v zahtevanem časovnem okviru).

Agencija bo to vprašanje dodatno pojasnila v AMC 66.A.45(b).

- (10) „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO NIZOZEMSKÉ“ meni, da je sistem licenciranja na podlagi dokumentov CRD 2008-03 in CRD 2007-07 zelo zapleten, in predlaga začetek izvajanja naloge za preoblikovanje in poenostavitev celotnega sistema licenciranja.

Agencija je upoštevala pripombo.

- (11) „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO NIZOZEMSKÉ“ je podala pripombo, da bi morala nova pravica imetnikov licence B2, da zrakoplov sprostijo v obratovanje po nalogah v zvezi z elektriko in nalogah na letalski elektroniki, ki se izvajajo znotraj pogonskih in mehanskih

sistemov, veljati samo za tiste sisteme, ki jih zajema usposabljanje za tip ravni 3, podala pa je tudi pripombo, da lahko dejstvo, da so pravice omejene na naloge, ki zahtevajo preprost preskus, upraviči nižjo raven usposabljanja.

Agencija poudarja, da sta bila spremenjena Dodatek I in Dodatek III k Delu 66, da bi zajemala povečanje pravic. Raven 3 se zahteva za vse predmete, kadar je običajno udeležen imetnik licence B2, kot sta „Prikaz in opozorila“, „Nadzor“ itd. Drugi predmeti, ki so bolj povezani s strukturo in fizično konfiguracijo teh sistemov, so se ohranili na ravni 1 ali 2. Poleg tega obstaja, kot je izpostavila „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO NIZOZEMSKE“, omejitev pravic glede nalog, za katere je potreben samo enostaven preskus.

- (12) „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO NIZOZEMSKE“ je predlagala predelavo odstavkov 66.A.45(a) in (b), da bi bila bolj podobna.

Agencija poudarja, da obeh odstavkov zaradi blažilnih ukrepov, uvedenih v 66.A.45(b), da se imetniku licence B2 podeli pravica sprostitev v obratovanje po izvedbi „manjšega načrtovanega linijskega vzdrževanja in odpravljanja manjših napak“, ni mogoče bolj prilagoditi drug drugemu.

- (13) „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO NIZOZEMSKE“ je zaprosila za dodatno pojasnilo o tem, ali je za nove pravice potreben ponovni izpit. Še zlasti v primeru, ko imetnik licence B1.1 zaprosi za razširitev na B1.2.

Agencija je nadalje spremenila člen 7.9(a), ki se zdaj glasi:

*„Osebe z veljavno licenco po Delu 66 v zadevni kategoriji/podkategoriji pred **(15 mesecev od datuma začetka veljavnosti)** bodo avtomatično pridobile pravice, navedene v spremenjeni točki 66.A.20(a), ki ustrezajo taki kategoriji/podkategoriji. Šteje se, da so za namene razširitve take licence na novo kategorijo/podkategorijo izpolnjene zahteve glede osnovnega znanja, ki ustrezajo tem novim pravicam.“*

Posledično bo oseba, ki že ima licenco B1.1 pred zgoraj določenim rokom, ohranila pravice licence B1.1, ne da bi morala opraviti izpit v zvezi z razlikami, uvedenimi v Dodatku I k Delu 66. Poleg tega se te razlike priznajo za namen razširitve licence B1.1 na druge kategorije/podkategorije, čeprav se razširitev licence izvede po zgoraj določenem roku.

- (14) „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO NIZOZEMSKE“ je podala pripombo, da mora imetnik licence B2 pridobiti vse pravice kategorije A, namesto da je omejen na tiste ratinge tipa, ki so že vpisani in potrjeni v licenci. To utemeljuje z dejstvom, da imetnikom licence B2 primanjkuje osnovno znanje, ki ni povezano s tipom zrakoplova.

Agencija se ne strinja s predlogom, saj je bila ta omejitev uvedena kot eden izmed blažilnih ukrepov. Agencija meni, da je verjetneje, da imetnik licence B2 bolje pozna naloge v zvezi z mehaniko za tiste tipe zrakoplovov, ki so že vpisani in potrjeni v licenci ter v zvezi s katerimi se je udeležil usposabljanja za tip in običajno opravlja vzdrževanje.

- (15) „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO NIZOZEMSKE“ je zaprosila, da bi pravice potrditvenega osebja kategorije A vključevale odpravljanje napak, če to spada v njihove pravice v zvezi s preprostimi nalogami. To utemeljuje z dejstvom, da je za vse napake potrebna določena stopnja odpravljanja napak, preden se okvara lahko odpravi.

Agencija se ne strinja, da je pri vseh okvarah potrebno odpravljanje napak. Na primer:

- zamenjava koles (če so pnevmatike izrabljene);
- zamenjava zavornih enot (če so zavore izrabljene);
- zamenjava metlic brisalcev vetrobranskega stekla (če ne čistijo ustrezno);
- zamenjava odvajalnikov statične napetosti (če so zlomljeni ali manjkajo).

(16) „ZDRUŽENJE NIZOZEMSKIH LETALSKIH TEHNIKOV (NVLT)“ je podalo naslednje pripombe in vprašanja:

- NVLT je podal pripombo, da pogosto zastavljena vprašanja na spletišču agencije EASA navajajo, da je „potrditvenemu osebju kategorije A dovoljeno izvajati odpravljanje napak ali preložiti odpravo napake v okviru pooblastila za potrjevanje“, medtem ko predlagano besedilo dokumenta CRD 2007-07 navaja, da odpravljanje napak ni dovoljeno.

Agencija poudarja, da se pogosto zastavljeno vprašanje št. 34 na spletišču agencije EASA nanaša na „preložitev“ in ne na „odpravo napak“.

- NVLT se ne strinja z odgovorom v dokumentu CRD 2007-07 na njegovo pripombo št. 311. Sprašuje, zakaj je Agencija odgovorila na pripombo z „ZABELEŽENO“, in prosi, da Agencija odgovori na vsa vprašanja, zastavljena v pripombi.

Agencija je na pripombo odgovorila z „ZABELEŽENO“, ker pripomba ni vsebovala nobene zahteve za spremembo predpisov ali gradiva AMC/GM.

Poleg tega je bilo v pripombi eno samo vprašanje, na katerega je Agencija odgovorila. Preostanek pripombe je bilo besedilo vprašanj in odgovorov, prekopirano s spletišča agencije EASA.

- NVLT je podal pripombo, kako lahko potrditveno osebje kategorije A ugotovi izvor napake, ko preloži delo, navedeno na seznamu minimalne opreme, če novi predlog ne dovoljuje odprave napake.

Stališče Agencije je, da potrditveno osebje kategorije A ne sme preložiti okvar, ki zahtevajo odkrivanje izvora napake. Ta oseba sme preložiti dela, navedena na seznamu minimalne opreme, ki se lahko prenesejo brez odpravljanja napak, na primer:

- preložitev zamenjave odvajalnikov statične napetosti (če so zlomljeni ali manjkajo);
- preložitev zamenjave poškodovane opreme za primer sile (če dovoljuje seznam minimalne opreme).

Navedba, da „se odpravljanje napak ne dovoli“, je v dokumentu AMC 145.A.30(g), kar pomeni, da lahko pristojni organ ali organizacija predloži druge dokumente AMC, dokler določena naloga ne spada jasno v pristojnosti potrditvenega osebja kategorije A.

- NVLT je zaprosil za pojasnilo glede potrditvenega osebja kategorije A v zvezi z razliko med preložitvijo naloge in odpravo okvare.

Stališče Agencije je jasno v AMC 145.A.30(g):

- preložitev okvar je dovoljena s točko (q) v odstavku 2, kar pomeni, da kadar ni potrebe po odpravljanju napak, je naloga znotraj seznama minimalne

opreme, pristojni organ pa se je o vzdrževalnem ukrepu, ki ga zahteva seznam minimalne opreme, dogovoril, da bo preprost;

- po odpravi takih preloženih okvar je mogoče zrakoplov sprostiti v obratovanje, če je naloga zajeta na seznamu, vključenem v odstavek 2, ki vključuje točko (q). Ta točka dovoljuje sprostitev v obratovanje po vsaki drugi nalogi, o kateri se je pristojni organ dogovoril, da je preprosta naloga.

To pomeni, da čeprav se pristojni organ dogovori, da je vzdrževalni ukrep, ki je potreben za preložitev okvare, preprost, se pristojni organ strinja ali ne, da je vzdrževalni ukrep za odpravo take okvare preprost.

- NVLT je vprašal, ali lahko potrditveno osebje B1 preloži okvare letalskega elektronskega sistema in ali lahko potrditveno osebje B2 preloži okvare mehanskih sistemov/komponent.

Stališče Agencije je, da to ni mogoče.

- NVLT je zaprosil za pojasnilo, ali lahko pilot preloži delo s seznama minimalne opreme, za katerega je potreben vzdrževalni ukrep, in ali se „odpravljanje napak“ šteje za „vzdrževanje“. NVLT je zaprosil tudi za pojasnilo, ali se „preprost preskus“ smatra za del „odpravljanja napak“.

Stališče Agencije je, da kadar seznam minimalne opreme zahteva izvedbo ukrepa, opredeljenega kot „vzdrževanje“ po seznamu minimalne opreme, potem mora ustrezno potrditveno osebje to sprostiti v obratovanje. Agencija izpostavlja, da AMC 145.A.30(j)(4) dovoljuje, da se vodji zrakoplova izda omejeno pooblastilo za potrjevanje.

Poleg tega se „odpravljanje napak“ šteje za „vzdrževanje“ in je zanj potrebna sprostitev v obratovanje. Vendar to ne velja, če je tak ukrep del seznama minimalne opreme in ukrep v seznamu minimalne opreme ni bil opredeljen kot „vzdrževanje“. Vodja zrakoplova lahko preloži katero koli delo, ki ga dovoljuje seznam minimalne opreme, dokler ne vključuje kakršnega koli ukrepa, ki je v seznamu minimalne opreme opredeljen kot „vzdrževanje“.

V zvezi s „preprostim preskusom“ je stališče Agencije tako, da obstajajo primeri, ko se to ne šteje za del „odpravljanja napak“, na primer, ko se preprost preskus izvede po nadomestitvi enot, zamenljivih v linijskem vzdrževanju, da se ugotovi njihova uporabnost.

- NVLT je podal pripombo, da opredelitev „linijskega vzdrževanja“, zajeta v AMC 66.A.20(a), vsebuje poved „vsako vzdrževanje, ki se izvede pred poletom, da se zagotovi, da je zrakoplov ustrezen za izvedbo načrtovanega leta“. Po njegovem mnenju je to neskladnost, ker opredelitev „predpoletnega pregleda“ iz člena 2(j) Uredbe ES 2042/2003 vključuje tudi poved „pregled, opravljen pred poletom za zagotovitev, da je zrakoplov ustrezen za nameravani let“. Poleg tega se „predpoletni pregled“ ne šteje za vzdrževanje.

Stališče Agencije je, da tu ni neskladnosti ali protislovnosti. Da se zagotovi, da „je zrakoplov ustrezen za izvedbo načrtovanega leta“, je treba pred „predpoletnim pregledom“ opraviti tudi druge stvari. Treba je izpolniti zahteve iz M.A.201(a) in M.A.708(b), ki med drugim vključujejo izvedbo celotnega vzdrževanja, ki ga zahtevata program vzdrževanja in odprava okvar.

„Predpoletni pregled“ je zadnja stopnja za zagotovitev, da „je zrakoplov ustrezen za izvedbo načrtovanega leta“, in vključuje tudi preverjanje tehničnega dnevnika in

izpolnjevanje operaterjevih postopkov, da se zagotovi, da so bile zaključene vse predhodne stopnje (vključno z vzdrževanjem).

V skladu z EU-OPS 1.290 je vodja zrakoplova izključno odgovoren za ustreznost zrakoplova pred poletom. Zato je v tehnični dnevnik vstavljen kvadrat, v katerega vodja zrakoplova zabeleži, da „je zrakoplov ustrezen za izvedbo načrtovanega leta“.

Odzivi v zvezi z nalogo 66.009 „Ratingi tipa in skupinski ratingi“:

- (17) „HELICOPTERS ITALIA“ je podal pripombo, da je mogoče v skladu s predlogom Agencije v licenco B2 za zrakoplov skupine 2 vpisati in potrditi samo „posamezne ratinge tipa“ in „polne ratinge podskupin“. Predlaga možnost, da se vpišejo in potrdijo „proizvajalčevi ratingi podskupin“, ker smejo nekateri imetniki licence B2 delati samo na zrakoplovih določenega proizvajalca in bi bilo zanje težavno izkazati izkušnje za polno podskupino.

Agencija se strinja s predlogom in je spremenila odstavek 66.A.45(d). Zato prejšnja določba odstavka 66.A.45(e) ni bila več potrebna. Izvedeno je bilo popolno preštevilčenje različnih odstavkov v točki 66.A.45. Preglednica v GM 66.A.45 bo ustrezno spremenjena, da se bo ujemala s preglednico iz te pojasnjevalne opombe.

- (18) „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO ZDRUŽENEGA KRALJESTVA“ je podala pripombo, da je v odgovoru na pripombo št. 331 dokumenta CRD 2007-07 Agencija odgovorila, da je usposabljanje za določeno opremo letalske elektronike odgovornost vzdrževalne organizacije, kar po njenem mnenju nasprotuje AMC 147.A.300, ki omogoča razvrstitev usposabljanja za tip, da vključuje „sisteme letalske elektronike“.

Agencija poudarja, da je predlog „UPRAVE ZA CIVILNO LETALSTVO ZDRUŽENEGA KRALJESTVA“ v pripombi št. 331 vključeval vzpostavitev ratingov tipa B2 na podlagi vgradnje opreme za zrakoplove v manjšem spektru, na primer integrirani sistem letalske elektronike Primus 1000.

Agencija ohranja svoje stališče. Vzpostaviti ni treba različnih ratingov na podlagi vgradnje opreme za skupino 2 in skupino 3, ker je večinoma oprema različnih proizvajalcev podobna in se zato šteje, da zadostuje izkaz izkušenj za zahtevano skupino/podskupino. Torej je odgovornost vzdrževalne organizacije, ki zaposluje to osebo, da oceni njeno usposobljenost in zagotovi dodatno usposabljanje, ki je potrebno. To usposabljanje se lahko izvede v organizaciji po Delu 147, vendar pa je, namesto da bi bilo del zahtev glede licenciranja, del zahtev za izdajo pooblastila za potrjevanje.

- (19) „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING“ je predlagal, da se zrakoplovi za javni prevoz štejejo za ločeno skupino od zrakoplovov za prevoz tovora za namen opredelitve ratingov, vsebovanih v „seznamu ratingov tipa“ iz Dodatka I k AMC k Delu 66. Meni, da bi zaradi tovornih različic in različic za javni prevoz, vključenih v isti rating, kot se trenutno dogaja, za letalske prevoznike bilo težko, če ne celo nemogoče, imeti usposabljanje za različico, s katero ne upravljajo.

Stališče Agencije je, da ni treba izvesti usposabljanja za tip za vse različice v določenem ratingu tipa, da bi bil vpisan in potrjen polni rating. Ko Agencija odloči, da se lahko dve različici vključita v isti rating tipa v Dodatku I k AMC k Delu 66, je to zato, ker meni, da sta si obe različici z vidika vzdrževanja dovolj podobni in ni potrebe po usposabljanju glede

razlik za namene licenciranja. Ko je ena različica vključena v licenco, se lahko avtomatično potrdi druga različica.

Vendar pa to ne pomeni, da lahko oseba pridobi pooblastilo za potrjevanje za različico, za katero ni bila usposobljena. To je odgovornost vzdrževalne organizacije, ki zaposluje to osebo, ali samega imetnika licence, če deluje kot neodvisno potrditveno osebje. To je bilo pojasnjeno v novem odstavku 66.A.20(b)3 in povezanem AMC 66.A.20(b)3.

Zato Agencija meni, da ni treba ločiti različic, kot predlaga „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING“.

- (20) „GENERALNA DIREKCIJA ZA CIVILNO LETALSTVO (DGAC) FRANCIJE“ je predlagala črtanje sklica v točki 15 Dodatka V k Delu 66, kjer je navedeno, da omejitve, navedene v licenci, pomenijo izključitev iz pravic za potrjevanje. Predlagajo, da se nadomesti z gradivom AMC, ki pojasnjuje, da bi morale biti omejitve zapisane tako, da je jasno, da so pravice za potrjevanje ali izključitev iz pravic za potrjevanje. Razlog za to je, da je v nekaterih primerih pristojni organ morda že izdal licence, kadar omejitve iz konverzije nacionalnih kvalifikacij pomenijo pravice za potrjevanje.

„GENERALNA DIREKCIJA ZA CIVILNO LETALSTVO (DGAC) FRANCIJE“ podpira zamisel, da se omejitve, vpisane in potrjene ob uporabi odstavka 66.A.45, smatra za naloge, ki so izključene iz pravic za potrjevanje.

Podobno pripombo je podala tudi „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO NIZOZEMSKÉ“.

Agencija se strinja, da so v uredbi nekatere nedoslednosti. Na primer:

- 66.B.305 se nanaša na „izpit za zagotovitev konverzije v licenco za vzdrževanje zrakoplova brez omejitev“, kar pomeni, da se omejitve nanaša na naloge, ki jih ni mogoče potrditi;
- točka 15 v licenci po Delu 66 (Dodatek V k Delu 66) navaja, da „če ni veljavnih omejitev, bo stran OMEJITVE izdana z navedbo „brez omejitev“. Tudi to pomeni, da se omejitve nanaša na naloge, ki jih ni mogoče potrditi;
- Del 145 uporablja omejitve za omejevanje obsega dejavnosti, kar pomeni, da se omejitve nanaša na naloge, ki jih je mogoče potrditi.

Čeprav se je Agencija odločila navesti, da so omejitve, vpisane v licenci B3, naloge, ki jih ni mogoče potrditi, da se je v nekaterih primerih bolj praktično sklicevati na naloge, ki jih je mogoče potrditi, na primer, kadar so pravice zelo majhne v primerjavi z nalogami, ki niso odobrene. V teh primerih ni praktično navesti vseh nalog, ki jih ni mogoče potrditi.

V prihodnosti bo morda potrebno nadaljnje oblikovanje predpisov, da bi zajeli vse te nedoslednosti.

- (21) „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO NIZOZEMSKÉ“ je Agencijo zaprosila, da zagotovi ustrezno standardizacijo po vsej EU z opredelitvijo v „seznamu ratingov tipa“ vseh ratingov in skupinskih ratingov, ki se vpišejo in potrdijo v licencah po Delu 66.

Agencija bo ta predlog upoštevala pri naslednjem letnem pregledu „seznam ratingov tipa“ (Dodatek I k AMC k Delu 66).

- (22) „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO NIZOZEMSKE“ je predlagala odpravo možnosti „posameznih ratingov tipa“ za zrakoplove skupine 3. Domnevala je, da bodo ti „posamezni ratingi tipa“ podvrženi istim omejitvam kot skupina 3.

Agencija poudarja, da omejitve veljajo samo za licenco B1.2 za zrakoplove skupine 3, toda ne v primeru „posameznih ratingov tipa“. Razlog za to je, da je treba za pridobitev „posameznega ratinga tipa“ opraviti bodisi praktični del usposabljanja za tip ali, če se usposabljanje za tip ne izvaja, imeti praktične izkušnje, ki se zahtevajo po izpitu za tip.

Poleg tega Agencija poudarja, da se možnost „posameznih ratingov tipa“ ohrani, da se zagotovi prožnost tistim imetnikom licenc, ki delajo samo na določenem tipu zrakoplova, ki ne predstavlja celotne skupine 3.

- (23) „UPRAVA ZA CIVILNO LETALSTVO NIZOZEMSKE“ je zaprosila, da lahko izkušnje z zrakoplovi skupin 1 in 2 prispevajo k izkušnjam, ki so potrebne za pridobitev ratinga za skupino 3.

Agencija se strinja s predlogom in bo ustrezno spremenila AMC 66.A.45(g)(3) in (h).

Odzivi v zvezi z nalogo 66.011 „Usposabljanje za tip“:

- (24) „AIRBUS SAS“, „AIR FRANCE“, „GENERALNA DIREKCIJA ZA CIVILNO LETALSTVO (DGAC) FRANCIJE“, „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING“, „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ in „KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE“ so podali več pripomb v zvezi z vsebino teoretičnih in praktičnih elementov usposabljanja za rating tipa, kot je navedeno v odstavkih 2.1(e) in 2.2(b) Dodatka III k Delu 66.

V zvezi z ravno usposabljanja ali naravo nalog se Agencija strinja glede večine predlogov in je naloge ustrezno popravila.

V zvezi s preglednico praktičnih elementov so tri organizacije omenile, da je obseg nalog preveč obsežen in zato nerealen, zlasti za naloge odstranitve in vgradnje, ki so zamudne. Agencija se strinja glede predloga in je ublažila vsebino z uvedbo nekaj prožnosti: namesto vseh označenih delov se zdaj zahteva, da se jih vsaj 50 % dokonča kot del praktičnega usposabljanja.

Dodano je bilo tudi, da je treba opraviti samo dele, ki so pomembni za določen tip zrakoplova.

- (25) „EVROPSKI ODBOR ZA USPOSABLJANJE ZA VZDRŽEVANJE LETAL (EAMTC)“, „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ in en posameznik so zahtevali pojasnilo in so izrazili pomisleke v zvezi s trajanjem teoretičnih elementov usposabljanja za rating tipa, zlasti glede maksimalnega števila učnih ur na dan. Po proučitvi utemeljitve pripomb se je Agencija odločila

- omejiti število učnih ur na šest dnevno. Tu se „dnevno“ razume kot „v 24 urah“;
- potrditi, da učne ure ne vsebujejo odmorov, pripravljalnega dela, izpitov itd.;
- odpraviti omejitev na „redni delovni čas“, saj je v določenih okoliščinah mogoče, da se usposabljanje izvaja ponoči ali za konec tedna.

To je tudi v skladu z veljavnim AMC 147.A.200.

- (26) „ZDRUŽENJE NIZOZEMSKIH LETALSKIH TEHNIKOV (NVLT)“ je zaprosilo za potrditev, da bodo med izvajanjem usposabljanja, ko se praktične naloge štejejo za pravo vzdrževanje, kot so odpiranje in zapiranje panelnih plošč, odstranitve/vgradnja komponent itd., te naloge vodile k izdaji potrdila o sprostitvi v obratovanje s strani potrditvenega osebja, čeprav se opravljajo pod nadzorom učiteljev in nadzornikov.

Stališče Agencije v zvezi s tem vprašanjem je, da je jasno, da pripravniki nimajo pravic potrditvenega osebja in lahko tako potrdilo o sprostiti v obratovanje izda samo potrditveno osebje iz vzdrževalne organizacije. To stališče postane očitnejše za naloge za usposabljanje na delovnem mestu, saj se te vedno izvajajo v resničnem vzdrževalnem okolju in pod nadzorom nadzornika.

Na drugi strani je EAMTC zaprosil, da elementi praktičnega usposabljanja, ki ga izvajajo organizacije po Delu 147, nikoli niso dejanske dejavnosti vzdrževanja. Agencija je zavrnila pripombo, saj obstajajo primeri, v katerih so posledica takega praktičnega usposabljanja dejavnosti vzdrževanja, na primer, kadar organizacija po Delu 147 dejavnost odda v podizvajanje organizaciji po Delu 145. Potrdilo o sprostitvi v obratovanje je treba izdati, saj je treba obnoviti stalno plovnost zrakoplova vsakič, ko je bila komponenta na primer odstranjena in ponovno vgrajena.

- (27) „ZDRUŽENJE NIZOZEMSKIH LETALSKIH TEHNIKOV (NVLT)“ in ena neodvisna oseba sta podala pripombe glede opredelitve, vloge in kvalifikacij imenovanih ocenjevalcev.

Agencija je proučila zadevo in izboljšala besedilo. Poleg tega bo Agencija sestavila gradivo AMC, da bi zagotovila boljša pojasnila v zvezi z vlogo in kvalifikacijami ocenjevalcev in nadzornikov. Zagotovljeno bo za praktični del usposabljanja za rating tipa in za usposabljanje na delovnem mestu.

- (28) „KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE“ je izpostavil, da bodo v skladu s trenutnim predlogom tiste organizacije po Delu 147, ki zaposlujejo osebje z licencami, ki so jih izdali različni pristojni organi, morale zagotoviti, da program za usposabljanje na delovnem mestu odobri vsak izmed teh organov za vpis prvega tipa določenega tipa. Predlagal je novo možnost za usposabljanje na delovnem mestu, ker želi, da program za usposabljanje na delovnem mestu odobri pristojni organ, pristojen za nadzor vzdrževalnih organizacij, in da ta program za usposabljanje na delovnem mestu priznajo vse države članice.

Najprej želi Agencija poudariti, da se usposabljanje na delovnem mestu zahteva za vpis in potrditev prvega rating tipa za zadevno kategorijo/podkategorijo in ne za vpis in potrditev prvega ratinga tipa za določeni tip, kot je navedel KLM. Zaradi tega bi težava nastala samo za organizacije, ki zaposlujejo osebje iz različnih držav članic, ki ima samo osnovne licence (brez vpisanih in potrjenih ratingov). Vprašljivo je, ali je to običajna praksa.

Poleg tega je predlog KLM v nasprotju z zahtevo iz člena 6 Uredbe (ES) št. 2042/2003, ki ne daje pravic vzdrževalni organizaciji, da se odobri za namene usposabljanja. Tako pravico lahko imajo samo organizacije po Delu 147.

Čeprav je res, da lahko usposabljanje neposredno odobri sam pristojni organ, če ga ne izvaja organizacija po Delu 147, naj bi se to izvajalo ob proučitvi posameznega primera, usposabljanje pa ni predmet vzajemnega priznavanja med državami članicami EU. Usposabljanje, ki ga neposredno odobri pristojni organ, je za tak organ veljavno samo za namene izdaje licence.

(29) „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ in en posameznik sta podala dve priporočili v zvezi z izpitom za usposabljanje za tip:

- V prvi pripombi, ki jo je podal „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“, je izražen dvom v potrebo, da je število vprašanj večkratnik števila 4, in predlagano, da se ta zahteva nadomesti z uvedbo prepovedi združevanja ocen.

Agencija poudarja, da ta predlog ne bi rešil trenutne težave. Če število vprašanj ni večkratnik 4, potem mora za uspešno opravljen izpit biti rezultat višji od 75 %, kar je v nasprotju s pravilom. V zvezi s tem so že bili sodni primeri.

Zato Agencija ohranja zahteve, da je število vprašanj večkratnik 4, ne samo v Dodatku III k Delu 66 za standard usposabljanja za tip, ampak tudi v Dodatku II k Delu 66 za standard osnovnega izpita.

- Druga pripomba, ki jo je podal posameznik, predlaga uvedbo števila vprašanj, potrebnih za vsako poglavje, v Dodatek III k Delu 66.

Ta predlog je Agencija zavrnila, ker je število vprašanj odvisno od ur usposabljanja, ki se porabijo za vsako poglavje in ki izhajajo iz ustreznih učnih ciljev in analize potreb za usposabljanje ter so specifične za vsak tip zrakoplova.

(30) „AIRBUS SAS“, „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ in EAMTC so podali pripombo, da ni jasno, v katerih primerih je analiza potreb za usposabljanje obvezna in v katerih ne.

Agencija je v odstavku 2.1(d) Dodatka III k Delu 66 pojasnila, da se vedno zahteva analiza potreb za usposabljanje. Edine izjeme so navedene v členu 7.9(f). Zato ni treba izdelati analize potreb za usposabljanje za usposabljanja, odobrena pred rokom 15 mesecev od datuma začetka veljavnosti te uredbe o spremembi, če je njihovo trajanje že daljše od najkrajšega trajanja, navedenega v Dodatku III k Delu 66.

(31) „AIRBUS SAS“ je podal pripombo v zvezi z AMC 66.A.45(k) in AMC 66.B.115, v katerih Agencija navaja, da mora vmesnik med sistemi motorjev/konstrukcije obravnavati bodisi usposabljanje za konstrukcijo ali za pogon. Mnenje Airbus SAS je, da mora vmesnik obravnavati usposabljanje za tip pogona.

Stališče Agencije je, da je to odvisno od tipa/kategorije zrakoplova. V nekaterih primerih, na primer v splošnem letalstvu, je morda zaradi velike raznolikosti zrakoplovov, ki imajo vgrajen isti tip motorja, bolj smiselno vmesnik zajeti med usposabljanjem za konstrukcijo.

(32) „AIR FRANCE“ je podal pripombo v zvezi z odstavkom 3(j) v Dodatku III k Delu 66. Po njegovem mnenju bi moral za raven 3 AMC vzpostaviti odstotek vprašanj, ki morajo biti na ravni 1, ravni 2 in ravni 3.

Agencija meni, da ne bi smel biti tako določevalen. Kljub temu je bil odstavek 3(j) v Dodatku III črtan, odstavka 3(d) in 3(f) pa spremenjena, da bi pojasnila, da:

- je uporaba omejenega števila vprašanj na nižji ravni sprejemljiva;
- bo pristojni organ ocenil število vprašanj in njihovo raven, ko bo odobril usposabljanje.

- (33) EAMTC je podal pripombo, da dokument o načrtu vzdrževanja, priročnik o strukturnih popravilih, zmanjšano minimalno vertikalno razdvajanje in drugi deli ne bi smeli biti del AMC 66.A.45(k)(1) in (k)(2) in se ne bi smeli upoštevati ob sestavljanju teoretične vsebine usposabljanja za tip. To utemeljuje s tem, da ti deli niso specifični za tip zrakoplova.

Agencija se ne strinja s predlogom, ker ima lahko določen tip zrakoplova zelo specifična popravila, zajeta v priročniku o strukturnih popravilih (vključno z vzdrževalnimi ukrepi, ki izhajajo iz zahtev zmanjšane minimalnega vertikalnega razdvajanja), ki jih je morda treba upoštevati pri sestavljanju vsebine usposabljanja.

- (34) „EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT“ je priporočil spremembo odstavka 147.A.100(f), da se največje število udeležencev praktičnega usposabljanja na nadzornika zmanjša s 15 na 7 pri vsakem usposabljanju.

Agencija ne more sprejeti tega predloga, ker ta odstavek ni bil del razprav delovne skupine in ni bil del izvedenih zunanjih posvetovanj. Zato se lahko obravnava samo med prihodnjimi postopki oblikovanja predpisov.