



EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS

2009 m. gruodžio 15 d.

NUOMONĖ NR. 05/2009

**dėl Komisijos reglamento, iš dalies keičiančio
Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo
skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis
atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo**

***„B1 ir B2 kategorijos orlaivių techninės priežiūros licencijos
IR
Tipų ir grupių kategorijos
BEI
Tipų mokymo kursas“***

I. Bendroji informacija

1. Šios nuomonės tikslas – pasiūlyti Komisijai iš dalies pakeisti Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003¹. Šios reglamentavimo procedūros pagrindas išdėstytas toliau.
2. Nuomonė buvo priimta laikantis Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – Agentūra) Valdančiosios tarybos² nurodytos procedūros pagal Reglamento (EB) 216/2008³ (toliau – Pagrindinis reglamentas) 19 straipsnio nuostatas.

II. Konsultacijos

3. Nors Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 III priede (66 dalyje) jau yra nustatyta už išleidimą atsakingų darbuotojų licencijavimo tvarka, suinteresuotųjų šalių ir nacionalinių institucijų gautos pastabos rodo, kad šį reglamentą reikia persvarstyti dėl šių klausimų:
 - B1 ir B2 kategorijos orlaivių techninės priežiūros licencijos.
 - Tipų ir grupių kategorijos.
 - Tipo mokymo kursas.

Konkrečios su šiais klausimais susijusios problemos yra tokios:

B1 ir B2 kategorijos orlaivių techninės priežiūros licencijos:

4. Šiuo metu Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 III priede (66 dalyje) atskiros orlaivio tipo techninės priežiūros licencijos suteikia tokias teises:
 - A kategorijos orlaivio techninės priežiūros licencija jos turėtojui leidžia išduoti išleidimo eksploatuoti pažymėjimą, atlikus nedidelę planinę linijinę techninę priežiūrą ir pašalinus kitus smulkius defektus laikantis pažymėjime patvirtintų konkrečių užduočių. Pažymėjimas suteikia teisę atlikti tik tą darbą, kurį licencijos turėtojas turi asmeniškai atlikti pagal 145 dalį patvirtintoje organizacijoje.
 - B1 kategorijos orlaivio techninės priežiūros licencija jos turėtojui leidžia išduoti išleidimo eksploatuoti pažymėjimą atlikus techninę priežiūrą, įskaitant orlaivio konstrukciją, variklį, mechanines ir elektrines sistemas. Taip pat suteikiama teisė pakeisti keičiamuosius aviacijos elektronikos sistemų mazgus, kuriems pakanka paprasto jų tinkamumo naudoti patikrinimo. B1 kategorija automatiškai apima atitinkamą A pakategorį.
 - B2 kategorijos orlaivio techninės priežiūros licencija jos turėtojui leidžia išduoti išleidimo eksploatuoti pažymėjimą atlikus aviacijos elektronikos ir elektrinių sistemų techninę priežiūrą.

¹ 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 315, 2003-11-28, p. 1). Reglamentas su paskutiniaisiais pakeitimais, padarytais 2008 m. spalio 7 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1056/2008 (OL L 283, 2008-10-28).

² Valdančiosios tarybos sprendimas dėl Agentūros taikomų procedūrų skelbiant nuomones, sertifikavimo specifikacijas ir rekomendacinę medžiagą (Reglamentavimo procedūra). EASA MB 08-2007, 2007-06-11.

³ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008-03-19, p. 1).

- C kategorijos orlaivio techninės priežiūros licencija jos turėtojui leidžia išduoti išleidimo eksploatuoti pažymėjamą atlikus orlaivio pagrindinę techninę priežiūrą. Teisės taikomos visam orlaiviui pagal 145 dalį patvirtintoje organizacijoje.
5. Agentūros gautuose suinteresuotųjų šalių ir nacionalinių institucijų komentuose pažymima, kad pagal dabartinį reguliavimą nėra aiškiai apibrėžiama, kas yra elektrinė ir kas yra elektronikos sistema. Be to, dabartinėse priimtose priemonėse atitinkamai nustatyti (toliau – AMC) ir rekomendacinėje medžiagoje nepakankamai aiškiai išaiškinama, kokias aviacijos elektronikos užduotis gali atlikti B1 kategorijos licencijos turėtojas ir kas yra paprastas patikrinimas.
 6. Agentūra taip pat gavo suinteresuotųjų šalių ir nacionalinių institucijų komentarų, kad B2 kategorijos licencijos turėtojų teisės yra pernelyg apribotos. Be to, B2 kategorijos pagrindinio mokymo kurso trukmė (2400 val.) yra lygiai tokia pati kaip B1 kategorijos, nors 66 dalies I priedėlyje nurodoma, kad B2 kategorijos kurso trukmė turėtų būti trumpesnė už B1 kategorijos kurso trukmę.

Tipų ir grupių kategorijos:

7. Šiuo metu pagal Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 III priedą (66 dalį) siejant orlaivio tipo kategorijas su orlaivio techninės priežiūros licencijomis, orlaiviai klasifikuojami taip:
 - Orlaiviai, kuriems licencijos turėtojo licencijoje privalo būti įrašytas atskiro orlaivio tipo kategorija. Tai visi dideli orlaiviai pagal Reglamente (EB) Nr. 2042/2003 pateiktą apibrėžimą (t. y. orlaiviai, kurių didžiausia kilimo masė viršija 5700 kg, arba kelis variklius turintys sraigtasparniai) ir orlaiviai, dėl kurių sudėtingumo Agentūra yra nustačiusi, kad jiems turi būti suteikta orlaivio tipo kategorija. Norint dirbti su tokiais orlaiviais, būtina baigti orlaivio tipo mokymus.
 - Orlaiviai, kurių atžvilgiu licencijos turėtojai gali pasirinkti, kad jų licencijose būtų įrašyta atskiro orlaivio tipo kategorija arba atitinkamos grupės kategorija arba gamintojo grupės kategorija. Tokiu atveju orlaivio tipo mokymai nėra privalomi. Vis dėlto būtina išlaikyti tipo egzaminą ir įgyti praktinės patirties (bent 50 proc. užduočių, nurodytų 66 dalies AMC II priedėlyje⁴).
8. Agentūros iš suinteresuotųjų šalių ir nacionalinių institucijų gautuose komentuose nurodomos tokios problemos:
 - Nėra aišku, kas techninės priežiūros prasme yra „orlaivio tipas“ ir todėl nėra aišku, kada du skirtingi orlaivių modeliai ar jų versijos yra pakankamai panašios, kad jas būtų galima priskirti tai pačiai „tipo kategorijai“. Dėl to 66 dalies AMC I priedėlyje pateiktame orlaivių tipų kategorijų sąrašė atsiranda netikslumų.
 - Šiuo metu nėra nustatytų taisyklių, kada techninės priežiūros požiūriu orlaivis laikytinas sudėtingu, nes sudėtingumą ne visada nusako Pagrindiniame reglamente pateiktas „sudėtingo variklio varomo orlaivio“ apibrėžimas.

⁴ 2003 m. lapkričio 28 d. Agentūros vykdomojo direktoriaus sprendimas Nr. 2003/19/RM dėl priimtinių priemonių atitinkamai nustatyti ir rekomendacinės medžiagos 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamentui Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo. Sprendimas su paskutiniais pakeitimas, padarytais 2009 m. gruodžio 1 d.

- Skirtingos dabartinės orlaivių grupės iš tikrųjų nenurodo orlaivio sudėtingumo. Kai kurie orlaiviai „nėra paprasti“ konstrukcijos požiūriu, tačiau jiems turi būti priskirta grupės kategorija, o tai prieštarauja apibrėžimui.
- Dėl gamintojo grupių kategorijų, B2 kategorijos licencijų turėtojų teisės yra pernelyg ribotos. Todėl grupių kategorijas verta labiau priderinti prie B2 kategorijos licencijos turėtojo kvalifikacijos tais atvejais, kai skirtingų gamintojų technologijos yra labai panašios.
- Norint gauti techninės priežiūros licenciją orlaiviams, kuriems gali būti taikoma gamintojo grupės ar visos grupės kategorija, būtina išlaikyti tipo egzaminą tipiškam orlaivių skaičiui. Vis dėlto daugeliu atvejų sudėtinga rasti, kas tokius egzaminus organizuotų (patvirtintą organizaciją arba kompetentingą instituciją).

Tipo mokymo kursas:

9. Šiuo metu, pagal Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 III priedą (66 dalį), laikantis kitų 66.A.45 dalies g punkte nustatytų reikalavimų, B1, B2 arba C kategorijos orlaivio techninės priežiūros licencijos turėtojas tik tuomet gali išduoti pažymėjimą išleisti eksploatuoti orlaivį, jei šis orlaivio tipas įrašytas į jo licenciją.
10. Be to, pagal kitus h punkte įtvirtintus reikalavimus, orlaivio tipo kategorija suteikiama patenkinamai baigus B1, B2 arba C kategoriją atitinkančius orlaivio tipo mokymo kursus, kuriuos pripažįsta kompetentinga institucija arba kurie buvo rengiami pagal 147 dalį pripažintoje mokymo organizacijoje.
11. Be to, pagal dabartinį reguliavimą ir AMC, B1 ir B2 kategorijų patvirtintą orlaivio tipo mokymo kursą turi sudaryti teorinis mokymas ir praktinis parengimas, kuris privalo atitikti 66 dalies III priedėlio reikalavimus. Struktūruoto mokymo darbo vietoje (MDV) programa turi būti parengta taip, kad atitiktų praktiniam parengimui taikomus reikalavimus. Praktinis parengimas pareiškėjams, pastaruoju metu neturėjusiems jokios ankstesnės praktinės patirties su panašios konstrukcijos ir sistemų, įskaitant variklius, orlaiviais, turi trukti keturis mėnesius, bet jis gali būti sutrumpintas ir trukti bent dvi savaites pareiškėjui, turinčiam tokią ankstesnę patirtį.
12. Agentūros iš suinteresuotųjų šalių ir nacionalinių institucijų gautuose komentaruose nurodomos tokios problemos:
 - 66 dalies III priedėlyje išvardytų elementų sąrašas (nors jis ir gana didelis) nėra pakankamai išsamus, kad apimtų visas orlaivio tipo mokymų galimybes, bet to, paliekama pernelyg daug erdvės aiškinimams ir nevienodo vertinimo atvejams. Yra duomenų apie atvejus, kai tie patys mokymo kursai skiriasi lygiu, trukme ir turiniu teorinio, praktinio rengimo/MDV/praktinės patirties požiūriu, kai praktinei daliai skirtos vos dvi savaitės, nepriklausomai nuo pareiškėjo patirties. Be to, nepakankamai dėmesio skiriama mokymams apie skirtumus.
 - Be to, AMC ir rekomendacinėje medžiagoje nurodoma, kad paskutinį žodį dėl praktinio mokymo trukmės (kuri gali tęstis nuo 2 savaičių iki 4 mėnesių) tinkamumo konkrečiam asmeniui prieš patvirtindama jo kategoriją taria kompetentinga institucija. Dėl to būta atvejų, kai kompetentinga institucija patvirtintą tipo mokymo kursą, užbaigtą pagal 147 dalį patvirtintoje organizacijoje, įskaitant teorinį ir praktinį rengimą, įvertino kaip nepakankamą, kad būtų suteikta kategorija ir buvo pareikalauta atlikti papildomus praktinius mokymus.

13. Siekdama šias problemas spręsti Agentūra išskyrė tris reglamentavimo užduotis:

- 66.006: B1 ir B2 kategorijos orlaivių techninės priežiūros licencijos.
- 66.009: Tipų ir grupių kategorijos.
- 66.011: Tipo mokymo kursas.

Kiekvienai jų Agentūra subūrė po atitinkamą darbo grupę, kurią sudarė nacionalinių institucijų ir pramonės atstovai. Iškeltas tikslas buvo įvertinti padėtį, suformuluoti siūlymą ir parengti gaires nuomonei iš dalies keisti 66 dalį ir (arba) sprendimui keisti šiai daliai taikomas priimtinas priemonės atitikčiai nustatyti ir rekomendacinę medžiagą, atsižvelgiant į atitinkamus įgaliojimus. Konkrečiu 66.011 užduoties atveju apsiribota orlaiviais, kuriems taikomas tipo kategorijos mokymo reikalavimas.

14. Remdamasi darbo grupių rezultatais, Agentūra 2007 m. birželio 28 d. interneto svetainėje http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php paskelbė Pranešimą apie pasiūlytą pakeitimą (NPA) 2007-07.

15. Iki nustatyto termino, kuris baigėsi 2007 m. spalio 28 d. (po pradinio 3 mėnesių konsultavimosi laikotarpio jis buvo pratęstas dar vienu mėnesiu) Agentūra gavo 409 nacionalinių aviacijos institucijų, profesinių organizacijų ir privačiųjų organizacijų bei asmenų komentarus.

16. Siekdama įvertinti šiuos komentarus Agentūra visoms šioms trims užduotims subūrė vertinimo grupes, į kurių sudėtį įėjo atitinkamos darbo grupės nariai, vienas asmuo iš standartizavimo ir patvirtinimo direktorato (priklausančio Agentūrai) ir vienas asmuo iš pramonės įstaigų, nepritaręs NPA 2007-07. Šio vertinimo rezultatas – 2009 m. spalio 6 d. paskelbtas Atsakymo į komentarus dokumentas (CRD) 2007-07, į kurį buvo įtraukti atsakymai į visus pateiktus komentarus bei siūlomas reglamentavimo bei priimtinių priemonių atitikčiai nustatyti ir rekomendacinės medžiagos tekstas.

17. Taip pat svarbu pažymėti, kad vertinimo grupės taip pat atsižvelgė į komentarus, gautus vykstant konsultacijoms dėl NPA 2008-03.

18. Paskelbusi Atsakymo į komentarus dokumentą CRD 2007-07, 2009 m. spalio 29 d. Kelne Agentūra surengė seminarą, skirtą paaiškinti jo turinį ir padėti, kad prieš teikdamos komentarus, suinteresuotosios šalys siūlymą suprastų.

19. Po konsultacijos su nepriklausomomis suinteresuotomis šalimis dėl Atsakymo į komentarus dokumento CRD 2007-07, pasibaigusios 2009 m. gruodžio 5 d., komentarus Agentūrai pateikė šios suinteresuotosios šalys:

- 4 kompetentingos institucijos: Nyderlandų civilinės aviacijos administracija, Švedijos civilinės aviacijos administracija, Didžiosios Britanijos civilinės aviacijos administracija ir Prancūzijos civilinės aviacijos generalinė direkcija.
- 12 organizacijų ir asociacijų: „Airbus SAS“, „British Airways Engineering“, „Flight Safety International“, „Helicopters Italia“, „KLM Engineering & Maintenance“, „Monarch“, „Thomas Cook Aircraft Engineering“, „Air France“, Nyderlandų aviacijos technikų asociacija (NFLT), „Tyrolean Airways“, Europos orlaivių techninės priežiūros mokymo komitetas (EAMTC) ir EAT DHL techninio mokymo skyrius.
- 4 privatūs asmenys.

Jų komentarai išsamiai nagrinėjami Priede.

III. Agentūros nuomonės turinys

20. Ši nuomonė suformuluota atsižvelgiant į kuo daugiau suinteresuotųjų šalių ir nacionalinių institucijų, dalyvavusių konsultacijų procedūroje ir pateikusių savo nuomonės dėl Atsakymo į komentarus dokumentą, pasiūlymų.
21. Atsižvelgiant į EASA taisyklių hierarchiją, šioje nuomonėje kalbama tik apie Agentūros siūlomus Reglamento (EB) 2042/2003 pakeitimus; Priimtinos priemonės atitikčiai nustatyti (AMC) ir rekomendacinė medžiaga (GM), kuri buvo išsamiai pristatyta Atsakymo į komentarus dokumente, gali būti skelbiama ir bus paskelbta tada, kai anksčiau minėtas reglamentavimo taisykles patvirtins Komisija. Vis dėlto turi būti aišku, kad šioje nuomonėje išdėstytos priemonės turi būti vertinamos kartu su AMC ir rekomendacine medžiaga kaip visumos dalis.

a) **Pakeitimai, susiję su užduotimi 66.006: B1 ir B2 kategorijos orlaivių techninės priežiūros licencijos**

22. Dėl B1 kategorijos už išleidimą atsakingų darbuotojų, Agentūra siūlo leisti atlikti „aviacijos elektronikos sistemų darbus“ (vietoje dabartinio „pakeisti keičiamuosius aviacijos elektronikos sistemų mazgus“), su sąlyga kad patikrinimo darbai yra paprasti ir nereikia šalinti gedimų.

Šis pakeitimas bus išsamiau išdėstytas AMC ir rekomendacinėje medžiagoje, kad būtų išaiškinta:

- kas yra „elektrinė sistema“ ir kas yra „aviacijos elektronikos sistema“;
- kas yra „paprastas patikrinimas“;
- kas yra „gedimų šalinimas“;
- kad tipinės 7.7 modulyje nurodytos sritys laikomos „elektrinės sistemos užduotimis“, o tai reiškia, kad jas atlikti gali ir B1, ir B2 kategorijos už išleidimą atsakingi darbuotojai.

23. Dėl B2 už išleidimą atsakingų darbuotojų kategorijos, Agentūra siūlo jų teises papildyti teise atlikti su variklio ir mechaninių sistemomis susijusias elektros ir aviacijos elektronikos užduotis (66 dalies 66.A.20(a)3(i) punktas). Todėl buvo persvarstytos I, II ir III priedėlių dalys dėl atitinkamų sistemų, siekiant pakelti B2 kategorijai taikomą žinių (praktikos) lygį, kad jis derėtų su B1 kategorijos lygiu ir kad būtų galima atitinkamų kategorijų egzaminų užduotis papildyti naujais klausimais.

24. Kad dabartiniai B2 kategorijos licencijos turėtojai nebūtų priversti išeiti naujo mokymo kurso ar perlaikyti egzaminus, Agentūra Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 9 dalies a punkte siūlo, kad jiems šios teisės būtų suteikiamos automatiškai. Nors tai iš dalies grindžiama tuo, kad patvirtintos techninės priežiūros organizacijos visada privalo patikrinti už išleidimą atsakingų darbuotojų kompetenciją prieš išduodama atitinkamus įgaliojimus, Agentūra įvedė papildomą kompensacinę priemonę 66 dalies 66.A.20(b)3 punkte, kuriame nurodoma, kad už išleidimą atsakingi darbuotojai jiems suteiktomis teisėmis gali naudotis tik tada, jei jie turi reikiamą kompetenciją dirbti su atitinkamu orlaiviu.

Šią nuostatą papildys AMC 66.A.20(b)3 punktas, kuriame paaiškinama, kad licencijos turėtojas privalo įsitikinti, kad jis (ji) turi reikiamas žinias ir patirtį išleisti eksploatuoti atitinkamą orlaivį. Tai ypač svarbu, nes kai kuriuose orlaiviuose esančios sistemos ir

technologijos nėra įtrauktos į reikalaujamų pagrindinių žinių sąrašą, pateiktą 66.A.25 dalyje ar į tipo mokomųjų užduočių reikalavimų sąrašą, pateiktą 66.A.45 dalyje.

Paprastai taip atsitinka tokiais atvejais:

- Licencijoje tipo kategorijos įrašytos remiantis nuorodomis, pateiktomis AMC „Tipo kategorijų sąrašo“ I priedėlyje po tokio tipo mokymo kurso ar egzamino, į kurį nebuvo įtrauktos visos versijos, priskiriamos tai kategorijos nuorodai.
- Užduotis atliekama su orlaivio modeliu, kurio technologija patobulėjo ir pakito pradinio modelio, kuris buvo naudojamas per tipo mokymo kursą ar egzaminą, atžvilgiu.
- Pasikeičia reikalaujamų pagrindinių žinių sąrašas, bet nereikalaujama esamų licencijų turėtojų egzaminuoti iš naujo.
- Kiekvienas klientas pasirenka specifinę technologiją, o šie pasirinkimai nebuvo įtraukti į tipo mokymo kursą ar egzaminą.
- Grupės/pogrupo kategorija įrašoma atsižvelgiant į patirtį su tipiškais skaičiais užduočių, į tipo mokymo kursus ar egzaminus su tipiniu orlaivių skaičiumi.

25. Be to, B2 kategorijos už išleidimą atsakingiems darbuotojams Agentūra siūlo įtraukti galimybę, kad pagal 145 dalį patvirtinta organizacija B2 licencijos turėtojams leistų išduoti leidimą A kategorijos užduotims (66 dalies 66.A.20(a)3(ii) punktas). Nors pagrindinių žinių reikalavimai B2 kategorijai ne visiškai atitinka žinių reikalavimus A kategorijai, ir nors Agentūra aiškiai parodė, kad į B2 licenciją automatiškai neįeina jokia A pakategorė, Agentūra nusprendė, kad šias teises protinga išplėsti, priimant tokias kompensuojamąsias priemones:

- A kategorijos teisės taikomos tik toms orlaivio tipo kategorijoms, kurios jau įrašytos į B2 licenciją;
- atitinkamos užduoties mokymo kursas kiekvienam orlaivio tipui turi būti išeitas leidimą išduodančioje pagal 145 dalį patvirtintoje organizacijoje;
- reikalinga turėti įrodomą 6 mėnesių praktinę patirtį pagal 145 dalį patvirtintoje organizacijoje, kuri išduoda leidimą;
- užduoties mokymo kursas ir praktinė patirtis turi būti įvertinti išlaikius atitinkamą egzaminą ar po praktinio parengimo patikrinimo.

26. 66 dalies I priedėlis buvo iš dalies pakeistas tam, kad:

- Būtų įtrauktos tokios naujos technologijos kaip „Integruotosios modulinės aviacijos elektronikos sistema (ATA 42)“, „Kabinos sistema (ATA 44)“ ir „Informacinės sistemos (ATA 46)“.
- Būtų išplėsti 13 ir 14 moduliai, kad į juos įeitų B2 kategorijai priskiriamos didesnės teisės, nurodytos 66 dalies 66.A.20(a)3(i) punkte.

Išplėstas I priedėlio turinys dar nereiškia, kad kartu keičiamas mokymo valandų skaičius, privalomas pagal 147 dalį patvirtintiems pagrindiniams mokymo kursams, ir taip yra dėl šių priežasčių:

- B1 programos pakeitimai (naujosios technologijos) yra neįžymūs, palyginti su visa kurso trukme.
- Pakeitimai, įvesti tam, kad būtų atsižvelgta į didesnes pagal B2 kategoriją suteikiamas teises, kad ir svaresni, kompensuojami sumažinant skaičių valandų, kurias Agentūra ketino įvesti tada, kai nurodė, kad esamas B2 kategorijos mokymo kursas turi būti trumpesnis nei B1 kategorijos mokymo kursas. Šis sumažinimas – išsamios mokymo programos (modulių,

pamodulių ir elementų) ir kiekvieno atskiro elemento mokymo lygio analizės pasekmė. Dėl to galutinė B2 kategorijos pagrindinio kurso trukmė išlieka 2400 valandų.

27. 66 dalies II priedėlis buvo iš dalies pakeistas tam, kad:
- Atsižvelgiant į I priedėlio pakeitimus atitinkamai būtų pritaikytas klausimų skaičius.
 - Norint gauti 75 proc. egzamino įvertinimą, būtina užtikrinti, kad kiekvieno modulio klausimų skaičius dalytųsi iš 4. Taip išsprendžiama dabartinė problema, kai tam tikrais atvejais, norint išlaikyti egzaminą, būtina gauti didesnę nei 75 proc. įvertinimą.
28. 66 dalies III priedėlis buvo iš dalies pakeistas, kad būtų prisiderinta prie I priedėlyje įvestų pakeitimų.
29. 145 dalies 145.A.30 g punktas iš dalies pakeistas pridedant žodžius „atitinkamai“, siekiant leisti kompetentingai institucijai patvirtinti organizaciją, turinčią tik B1 ar tik B2 užšleidimą atsakingus darbuotojus, jei darbų mastas tai akivaizdžiai pateisina.
- AMC papildytas 145.A.30(g) punktu, siekiant aiškiai parodyti, kad tai leistina tik tuo atveju, jei iš darbų masto, kaip nurodyta techninės priežiūros organizacijų žinyne, matyti, kad nėra būtinybės turėti ir B1, ir B2 kategorijos užšleidimą atsakingų darbuotojų. Ypatingas dėmesys turi būti skiriamas tam, kad būtų aiškiai apibrėžtas planinės ir neplaninės (defektų šalinimas) prieš skrydį atliekamos techninės priežiūros mastas tik toms užduotims, kurias gali užtikrinti užšleidimą atsakingi reikiamos kategorijos darbuotojai.
30. Galų gale Agentūra įvedė atitinkamas nuostatas Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 9 dalies b ir c punktuose, siekdama užtikrinti, kad pagal 147 dalį patvirtintoms organizacijoms, organizuojančioms pagrindinio mokymo kursus ir egzaminus, bei kompetentingoms institucijoms, organizuojančioms pagrindinius egzaminus, būtų suteiktas tinkamas pereinamasis laikotarpis.

b) Pakeitimai, susiję su užduotimi 66.009: Tipų ir grupių kategorijos

31. Dėl taisyklių, pagal kurias nustatoma, kada orlaivio modelis arba versija turi būti priskirtas atskirai „tipo kategorijai“, o kada gali būti priskirtas jau egzistuojančiai „tipo kategorijai“, – šis klausimas šiuo metu sprendžiamas svarstant su 21.039 užduotimi „Ekspluatacinio tinkamumo duomenys“ susijusius klausimus. Pagal šią užduotį, kartu su kitais pakeitimais, numatoma, kad tipo kategorijos ir atskiro tipo kategorijos turėtojams būtų nustatyti minimalūs užšleidimą atsakingų techninės priežiūros darbuotojų tipo kategorijos mokymo kursų programos reikalavimai.
32. Dėl kriterijų, kuriais vadovaujantis galima nustatyti, ar orlaivis laikomas „sudėtingu“ techninės priežiūros prasme ir ar jam dėl to turi būti priskirta atskira tipo kategorija, kuriai reikalingas atskiro tipo mokymo kursas, Agentūra šiuos orlaivius priskyrė 1 grupei, kuri pagal naująjį 66.A.42 punktą apibrėžiama taip:

1 grupė: „Visi sudėtingi varikliu varomi orlaiviai ir tie nesudėtingi varikliu varomi orlaiviai, kuriems turi būti priskiriama orlaivio tipo kategorija. Nesudėtingiems varikliu varomiems orlaiviams orlaivio tipo kategorija turi būti priskiriama Agentūros nustatytais atvejais“.

Šiame apibrėžime sąvoka „sudėtingas varikliu varomas orlaivis“ atitinka Pagrindinio reglamento apibrėžimą.

Kriterijai, kuriais vadovausis Agentūra, nesudėtingus varikliu varomus orlaivius priskirdama 1 grupei, bus tokie:

- tais atvejais, kai techninės priežiūros procedūroms atlikti reikalingas specialus mokymas (tai reiškia, kai viena iš orlaivio ypatybių nėra įtraukta į 66 dalies I priedėlio pagrindinę programą) arba
- kai maksimalus patvirtinamas eksploatacijos aukštis viršija 290 skrydžių lygį, arba
- kai tai yra daugiamotoris sraigtasparnis, arba
- jame yra įdiegtos elektroninio skrydžio valdymo sistemos.

Šie kriterijai yra paprasti ir jais vadovaujantis nesunku nustatyti, ar orlaivis priklauso 1 grupei, ar ne.

33. Dėl orlaivių priskyrimo grupėms, šiuo metu 66 dalies AMC I priedėlyje išvardytos 13 tipo kategorijos, vadinamasis „tipo kategorijų sąrašas“, pakeičiamos 3 grupėmis (naujasis 66 dalies 66.A.42 punktas):

- 1 grupė: visi sudėtingi varikliu varomi orlaiviai ir tie nesudėtingi varikliu varomi orlaiviai, kuriems turi būti priskiriama orlaivio tipo kategorija Agentūros nustatytais atvejais.
- 2 grupė: 1 grupei nepriklausantys orlaiviai, priskiriami šiems pogrupiams:
 - 2a pogrupis: vienmotoriai lėktuvai su turbosraigtiniu varikliu,
 - 2b pogrupis: vienmotoriai sraigtasparniai su turbininiu varikliu,
 - 2c pogrupis: vienmotoriai sraigtasparniai su stūmokliniu varikliu.
- 3 grupė: Kiti 1 grupei nepriklausantys lėktuvai su stūmokliniu varikliu.

34. Remdamasi 66 dalies 66.A.42 punkte nustatytais grupėmis ir pogrupiais, Agentūra į 66 dalies 66.A.45 punktą įvedė skirtingas galimybes kategoriją įrašyti į licenciją ir nurodė atitinkamus mokymo, egzaminavimo ir praktinės patirties reikalavimus. Rekomendacinėje medžiagoje (GM 66.A.45) bus pateikta lentelė, – visų galimybių ir reikalavimų sąvadas, – panaši į pateikiamą toliau:

Orlaivio kategorijos reikalavimai			
	B1 licencija	B2 licencija	C licencija
1 grupė Sudėtingi varikliu varomi orlaiviai + kiti Agentūros nustatyti orlaiviai	Atskira TIPO KATEGORIJA <i>Tipo kategorijos mokymo kursas:</i> - Teorinė dalis + egzaminas - Praktinė dalis + praktinio parengimo vertinimas <i>MDV (pirmajam licencijos pakategorės orlaiviui)</i>	Atskira TIPO KATEGORIJA <i>Tipo kategorijos mokymo kursas:</i> - Teorinė dalis + egzaminas - Praktinė dalis + praktinio parengimo vertinimas <i>MDV (pirmajam licencijos pakategorės orlaiviui)</i>	Atskira TIPO KATEGORIJA <i>Tipo kategorijos mokymo kursas:</i> - Teorinė dalis + egzaminas

<p>2 grupė: (nepriklausantys 1 grupei)</p> <p>Pogrūpiai:</p> <p>2a: Vienmotoriai lėktuvai su turbosraigtiniu varikliu</p> <p>2b: Vienmotoriai sraigtasparniai su turbininiu varikliu</p> <p>2c: Vienmotoriai sraigtasparniai su stūmokliniu varikliu</p>	<p>(B1.1, B1.3 ir B1.4 licencijų turėtojai)</p> <p>Atskira TIPO KATEGORIJA (Tipo kategorijos mokymo kursas + MDV) arba (tipo kategorijos egzaminas + praktinė patirtis) arba Gamintojo POGRUPIO KATEGORIJA (Tipo kategorijos mokymo kursas + MDV) arba (tipo kategorijos egzaminas + praktinė patirtis) <i>mažiausiai su 2 tipiniais to pogrupio vieno gamintojo orlaiviais</i> arba Viso POGRUPIO KATEGORIJA (Tipo kategorijos mokymo kursas+ MDV) arba (tipo kategorijos egzaminas + praktinė patirtis) <i>mažiausiai su 3 tipiniais to pogrupio skirtingų gamintojų orlaiviais</i></p>	<p>Atskira TIPO KATEGORIJA (Tipo kategorijos mokymo kursas + MDV) arba (tipo kategorijos egzaminas + praktinė patirtis) arba Gamintojo POGRUPIO KATEGORIJA (įrodžius atitinkamą patirtį) arba Viso POGRUPIO KATEGORIJA (įrodžius atitinkamą patirtį)</p>	<p>Atskira TIPO KATEGORIJA (Tipo kategorijos mokymo kursas) arba (tipo kategorijos egzaminas) arba Gamintojo POGRUPIO KATEGORIJA (Tipo kategorijos mokymo kursas) arba (tipo kategorijos egzaminas) <i>mažiausiai su 2 tipiniais to pogrupio vieno gamintojo orlaiviais</i> arba Viso POGRUPIO KATEGORIJA (Tipo kategorijos mokymo kursas) arba (tipo kategorijos egzaminas) <i>mažiausiai su 3 tipiniais to pogrupio skirtingų gamintojų orlaiviais</i></p>
<p>3 grupė</p> <p>Lėktuvai su stūmokliniu varikliu (nepriklausantys 1 grupei)</p>	<p>(B1.2 licencijos turėtojai)</p> <p>Atskira TIPO KATEGORIJA (Tipo kategorijos mokymo kursas + MDV) arba (tipo kategorijos egzaminas + praktinė patirtis) arba Visos 3 GRUPĖS KATEGORIJA (remiantis įrodyta atitinkama patirtimi) Apribojimai:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hermetiškiems orlaiviams ▪ Struktūroms (metalo / mišrioms / medžio / metalo vamzdžių ir medžiagų) <p>(Apribojimai panaikinami įrodžius atitinkamą patirtį)</p>	<p>Atskira TIPO KATEGORIJA (Tipo kategorijos mokymo kursas + MDV) arba (tipo kategorijos egzaminas + praktinė patirtis) arba Visos 3 GRUPĖS KATEGORIJA (įrodžius atitinkamą patirtį)</p>	<p>Atskira TIPO KATEGORIJA (Tipo kategorijos mokymo kursas) arba (tipo kategorijos egzaminas) arba Visos 3 GRUPĖS KATEGORIJA (įrodžius atitinkamą patirtį)</p>

35. Svarbu atkreipti dėmesį, kad tam tikroms orlaivių grupėms ir licencijoms galima įgyti grupių/pograpių kategorijas, įrodžius atitinkamą patirtį, be būtinybės išeiti tipo kategorijos mokymus ar išlaikyti tipo kategorijos egzaminus. Tai galioja:

- 3 grupei priklausantiems orlaiviams – visų kategorijų licencijoms (B1.2, B2 ir C).
- 2 grupei priklausantiems orlaiviams – B2 kategorijos licencijai.

Priežastis, dėl kurios B2 licencija taip pat turi galimybę turėti pograpių kategoriją 2 grupei priklausantiems orlaiviams patirties pagrindu, be reikalavimo išeiti tipo kategorijos mokymų ar išlaikyti tipo kategorijos egzaminų su tipiniu skaičiumi orlaivių yra ta, kad skirtingų orlaivių tipų kategorijų aviacijos elektronikos technologijos paprastai būna labai panašios.

B1 ir C kategorijų licencijų atveju struktūrų ir mechaninių sistemų technologijos skiriasi labiau. Dėl to 2 grupės pograpių kategorijas suteikti patirties pagrindu B1 ir C licencijoms nėra galimybės. Be to, net kai įmanoma įgyti visos 3 grupės kategoriją su B1.2 licencija, šiai kategorijai, jei asmuo negali įrodyti atitinkamos patirties, bus taikomi tokie apribojimai:

- Hermetiškiems orlaiviams.
- Medžio struktūros orlaiviams.
- Metalų vamzdžių ir pluošto konstrukcijos orlaiviams.
- Metalų konstrukcijos orlaiviams.
- Mišrios konstrukcijos orlaiviams.

Svarbu pažymėti, kad pranešime apie pasiūlytą pakeitimą NPA 2007-07 apribojimų būta daugiau, tarp jų buvo tokių:

B1.2 ir C licencijoms:

- įtraukiamosioms važiuoklėms,
- kintamo aukščio sraigtams,
- turbininiams varikliams,
- elektroninėms variklio valdymo ir degalų dozavimo sistemoms (FADEC).

B2 licencijai:

- sraigtasparnių autopilotams,
- lėktuvų autopilotams,
- elektroninėms skrydžio prietaisų sistemoms (EFIS),
- elektroninėms variklio valdymo ir degalų dozavimo sistemoms (FADEC).

Vis dėlto galutiniame pasiūlyme šie papildomi apribojimai buvo panaikinti, atsižvelgiant į vertinimo grupės nuomonę, išdėstytą NPA 2008-03, kur panašūs apribojimai įvesti B3 ir L kategorijos licencijoms.

Apribojimai šioms sistemoms panaikinti dėl šių priežasčių:

- Galima ginčytis, kodėl buvo pasirinktos būtent šios, o ne kitos sistemos.
- Apribojimų įrašymo ir panaikinimo sistema gali tapti nelengva našta kompetentingoms institucijoms ir licencijų turėtojams.
- Bet kokiame atveju licencijos turėtojas vis vien turi išpildyti visus pagrindinių žinių ir patirties reikalavimus.

Be to, kaip kompensuojamoji priemonė buvo įvesta 66 dalies 66.A.20 b punkto nuostata, siekiant labai aiškiai nurodyti, kad už išleidimą atsakingi darbuotojai teisėmis gali naudotis tik tada, jei jie (jos) yra kompetentingi dirbti su konkrečiu orlaiviu. Tai padidina esamą techninės priežiūros organizacijų ar nepriklausomų už išleidimą atsakingų darbuotojų atsakomybę įsitikinti dėl kompetencijos prieš išleidžiant orlaivį eksploatuoti.

36. Licencijoje įrašyti apribojimai:
- Reiškia, kad tais atvejais neturima teisės išduoti orlaivio išleidimo eksploatuoti pažymėjimą.
 - Taikomi visam orlaiviui. Su orlaiviu galima atlikti tik piloto savininko techninės priežiūros užduotis.
 - Gali būti panaikinti:
 1. įrodžius atitinkamą patirtį (tai bus vėliau paaiškinta AMC) arba
 2. įrodžius atitinkamą patirtį arba gavus patenkinamą kompetentingos institucijos praktinio parengimo vertinimą.
37. 66 dalies 66.B.125 punktas buvo iš dalies pakeistas siekiant kompetentingoms institucijoms pateikti nurodymus, kaip esamos licencijos pagal 66 dalį gali būti perkvalifikuotos į naujas kategorijas, išvardytas 66 dalies 66.A.45 punkte. Vis dėlto šis perkvalifikavimas yra neprivalomas, kol galioja pagal 66 dalį išduota licencija ar kol jos nereikia pakeisti (žr. Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 9 dalies h punktą). Be to, atskiro orlaivio tipo kategorijos, įrašytos į pagal 66 dalį išduotas licencijas, perkvalifikuojamos nebus ir pasiliks įrašytos licencijoje.

c) *Pakeitimai, susiję su užduotimi 66.011: Tipo mokymo kursas*

38. Typo mokymo kursas (TMK) ir mokymas darbo vietoje (MDV)

TMK visada sudaro:

- teorinė dalis ir egzaminas;
- praktinė dalis ir praktinio parengimo vertinimas.

MDV nėra laikomas TMK dalimi. MDV papildo TMK ir yra privalomas tik prieš įgyjant pirmąją tipo kategoriją orlaivio techninės priežiūros licencijos kategorijoje / pakategorėje, kad mechanikas galėtų įgyti papildomos patirties greta praktinės TMK dalies.

MDV programa turi vykti natūralioje techninės priežiūros aplinkoje, paskirtam vadovui prižiūrint. Be to, MDV baigiamas praktinio parengimo vertinimu. Visi šie elementai turi atitikti kompetentingos institucijos, atsakingos už tipo kategorijos įrašus, nustatytus reikalavimus.

Dėl visų šių priežasčių TMK dabar aprašomas 66 dalies 66.A.45(k) punkte, atskirai nuo MDV, kuris aprašomas 66 dalies 66.A.45(l) punkte.

39. Mokymui darbo vietoje (MDV) tinkamas orlaivio tipas

MDV gali būti vykdomas tik su tokio tipo kategorijos orlaiviu, kurio kategorija bus įrašyta licencijoje, o ne su kitu orlaiviu, priklausančiu tai pačiai ar kitoms pakategorėms. Priežastis yra ta, kad tai yra pirmasis pakategorės orlaivio tipas, o licencijos turėtojui reikia įgyti patirties su tuo orlaiviu, kad jam galėtų išduoti išleidimo eksploatuoti pažymėjimus.

40. Tipo mokymo kursas ir teisė išduoti pažymėjimus

Norint turėti teisę išduoti išleidimo eksploatuoti pažymėjimus, vien tipo kategorijos įrašo orlaivio techninės priežiūros licencijoje nepakanka. Yra kitų reikalavimų, nustatytų 66 dalies 66.A.20(b punkte) ir 145 dalies 145.A.35 punkte. Siekiant didesnio aiškumo, 66 dalis buvo papildyta nauju 66.A.20(b)3 punktu, o šiuo tikslu vėliau 66.A.20(b)3 ir 145.A.35(a) punktams bus parengtos AMC.

41. Teorinė tipo mokymo kurso (TMK) dalis: minimali trukmė

Kad būtų išvengta pernelyg trumpų tipo mokymo kursų, apie kuriuos kalba EASA standartizavimo grupės, kaip labiausiai vykęs kompromisas įvesta TMK teorinės dalies minimalios trukmės samprata. Vis dėlto nebuvo įmanoma pasiūlyti tokios trukmės, kuri visiškai apimtų plačią technologijų, sudėtingumo, orlaivių masės įvairovę. Todėl pakeitimai turėjo ribotis bendromis ir plačiomis kategorijomis.

Be vienos kategorijos, kuriai priskiriami sraigtasparniai, lėktuvams pasiūlytos trys bendrosios kategorijos didžiausios kilimo masės pagrindu:

- Mažesnė nei 5700 kg
- Tarp 5700 kg ir 30 000 kg
- Virš 30 000 kg

Be to, ypatingas dėmesys skiriamas tiems orlaivių tipams, kurių masė yra mažesnė nei 2 t (lengvieji orlaiviai), nehermetiškiems lėktuvams su stūmokliniu varikliu, kurių didžiausia kilimo masė yra mažesnė nei 2000 kg – jiems minimali trukmė gali būti sumažinta 50 proc.

Pagal 66.A.42 dalį 2 grupei priskiriamiems orlaiviams minimali trukmė gali būti sumažinta 30 proc.

Visos teorinio TMK minimalios trukmės paremtos bendrosiomis orlaivio kategorijomis ir minimaliu standartiniu įrangos tinkamumu, jos nustatytos be kitų dalykų atsižvelgiant į:

- Dabartinę pagal 147 dalį sudarytų TMK trukmę Europoje, apie kurią informaciją pateikė Europos orlaivių techninės priežiūros mokymo komitetas (EAMTC).
- Pagal 147 dalį sudarytų TMK trukmę, apie kurią informaciją pateikė Agentūros prižiūrimos užsienio organizacijos.

42. Lankstumo nuostatos dėl minimalios trukmės – TMK trukmės įrodymas

TMK turinys ir trukmė turi būti nustatoma remiantis išsamia mokymo poreikių analize (MPA).

Metodai, skirti nustatyti mokymo poreikius bus pateikti 66 dalies III priedėlio rekomendacinėje medžiagoje (GM).

Kadangi neįmanoma apimti visos orlaivių, technologijų ir pan. įvairovės, ir kadangi 66 dalies III priedėliui, kuriame siūloma tokia trukmė, taikomi privalomo atitikimo reikalavimai, bet kokiems nuokrypiams pagrįsti reikėtų remtis Pagrindinio reglamento 14 straipsniu.

Kad tokios aklavietės būtų išvengta, Agentūra siūlo lankstumo galimybes, kurios:

- leidžiamos tik išimtinėmis aplinkybėmis;

- reikia, kad kompetentinga institucija jas pagrįstų, patvirtintų ir išsaugotų informaciją apie jas;
- turi būti paremtos mokymo poreikių analize.

Kurso trukmė gali būti trumpesnė nei pasiūlytas minimumas, tačiau ji turi būti išsamiai pagrįsta, arba ilgesnė už pasiūlytą minimumą, kai to reikia, kad būtų išėiti privalomi mokymo dalykai ir atsižvelgti į visus mokymo poreikius ir mokymosi tikslus.

Šiame dokumente taip pat pateikiamas mokymo valandos apibrėžimas.

43. Didžiausias mokymui skirtas valandų skaičius per dieną

Siekiant užtikrinti mokymo veiksmingumą ir atsižvelgiant į „žmogiškąjį faktorių“, mokymo valandų skaičius per dieną, skirtas teoriniam mokymui, neturi viršyti 6 val.; išimtiniais atvejais, gavusi tinkamą pagrindimą, kompetentinga institucija gali leisti nukrypti nuo šio standarto. Ši didžiausio valandų skaičiaus riba taip pat taikoma

- derinant teorinį ir praktinį mokymą, jei šios dalys vyksta vienu metu;
- derinant abi mokymo dalis ir reguliariai užsiimant techninės priežiūros praktika (pavyzdžiui, atliekant techninės priežiūros užduotis ar MDV atveju), kai tai atliekama vienu metu.

44. Lankomumas (pravaikštos)

Privaloma dalyvauti bent 90 proc. teorinio mokymo valandų. Neįvykdžius šio reikalavimo, pripažinimo pažymėjimas negali būti išduotas. Mokymo organizacija gali surengti papildomas mokymo valandas, kad būtų patenkintas šis minimalaus lankomumo kriterijus.

45. Esamo teorinės TMK dalies turinio ir lygio gerinimas

66 dalies III priedėlio lentelė (mokymo kurso reikalavimai/teorinė dalis) buvo peržiūrėta ir atnaujinta, kad į ją būtų įtrauktos naujos sistemos, naujosios technologijos ir pan., ji buvo kai galima labiau priderinta prie ATA 104 (Oro transporto asociacijos specifikacija Nr. 104). Be to, egzaminų tikslais kiekvienas numeris lentelėse yra laikomas atskira tema.

Buvo derinama atsižvelgiant į 66.006 reglamentavimo užduotį, kurioje buvo persvarstytos B1 ir B2 licencijų turėtojų teisės.

Variklio antžeminis veikimo patikrinimas nėra laikomas TMK dalimi.

46. Praktinė TMK dalis (turinys)

Dabar praktinio rengimo dalį sudaro fiksuotas turinys, paremtas tipiniu praktinių užduočių sąrašu, pateiktu 66 dalies III priedėlyje.

Išėiti praktiniai elementai turi būti tipiniai orlaiviui ir sistemoms tiek sudėtingumo, tiek techninio darbo požiūriu. Nors gali būti įtrauktos sąlyginai paprastos užduotys, taip pat turi būti įtrauktos ir atliktos kitos sudėtingesnės užduotys.

Siūlomoje lentelėje pateikiamos tokios užduočių kategorijos:

- VT: Vietos nustatymas
- PVP: Paskirtis/veikimo patikrinimas
- AAP: Aptarnavimas ir antžeminės paslaugos

- I/I: Išmontavimas/įmontavimas
- BIS: Būtinis įrangos sąrašas
- GŠ: Gedimų šalinimas

AMC bus aptarti tokie aspektai:

- praktinio parengimo vertinimas ir praktinio mokymo egzaminuotojo vaidmuo tipo kategorijos praktiniam mokymui;
- praktinės dalies reikalavimų atitikimas, įrodymas pateikus arba išsamią programą, arba praktinio darbo darbalapius/žurnalus (dokumentai, kuriuos būtina pateikti, norint gauti tipo kategorijos įrašą licencijoje);
- praktinio mokymo rezultatų dokumentų išsaugojimas.

47. Praktinė TMK dalis (trukmė)

Nors praktinė TMK dalis sudaryta atsižvelgiant į turinį (66 dalies III priedėlio lentelė), nepriklausomai nuo laiko, reikalingo atlikti užduotis, orlaiviams, kurių didžiausia kilimo masė viršija 30 000 kg, praktinės dalies trukmė turi būti mažiausiai 2 savaitės (10 darbo dienų), nebent autoritetingai institucijai būtų pateiktas tinkamas pagrindimas. Tam bus skirta AMC dalis.

48. MDV

Kaip buvo išdėstyta anksčiau, pirmą kartą įrašant tam tikros licencijos kategorijos (pakategorės) orlaivio tipo kategoriją, stažuotojas privalo išeiti MDV tikroje techninės priežiūros aplinkoje. Atliktinos MDV užduotys privalo būti tipinės orlaiviui ir sistemoms tiek pagal sudėtingumą, tiek techninį darbą, reikalingą atlikti užduotį.

Agentūra paskelbs atitinkamą AMC, kad paaiškintų žodžio „tipinis“ reikšmę. Tai bus padaryta naudojant 66 dalies AMC II priedėlį, kuris taip pat bus taikomas orlaiviams, kurių atžvilgiu privalomas orlaivio tipo mokymo kursas.

MDV bus registruojamas darbo darbalapiuose/žurnaluose, kuriuos turės pateikti stažuotojai.

Be to, paskirtas egzaminuotojas turi patvirtinti, kad stažuotojo MDV rezultatai atitinka reikalavimus. Egzaminuotojas savo vertinimą grįs įrašais, kuriuos kasdien pildė pats stažuotojas ar paskirtasis (-tieji) vadovas (-ai), tiesiogiai atsakingas (-i) už kiekvienos MDV užduoties priežiūrą. Paskirto egzaminuotojo ir vadovo (-ų) vaidmuo ir kvalifikacija bus toliau aprašyta AMC.

49. Nacionalinių civilinės aviacijos agentūrų atsakomybė už tipo kategorijos įrašus

66 dalies 66.B.115 punktas buvo pataisytas taip, kad būtų geriau apibrėžta kompetentingos institucijos atsakomybė už tipo kategorijos įrašus.

Be kitų aspektų buvo pažymėta, kad antros ar tolesnės tipo kategorijos įrašo atveju į tam tikros kategorijos (pakategorės) licenciją, turi užtekti pagal 147 dalį patvirtintos organizacijos išduoto patvirtinimo pažymėjimo, į kurį įeina viso tipo kategorijos mokymas. Šis punktas buvo įtrauktas dėl to, kad ne visada valstybės narės taiko abipusį pripažinimą tais atvejais, kai nesilaikoma automatinio pažymėjimo pripažinimo nuostatų.

Tais atvejais, kai tipo mokymas yra išskirstytas į dalis ir jį organizuoja skirtingos organizacijos (patvirtintos pagal 147 dalį organizacijos ir (arba) patvirtintos techninės priežiūros organizacijos arba pagal tiesioginį kurso pripažinimą) institucijai turi pakakti, kad sąsajos tarp jų būtų tinkamai reguliuojamos.

50. Egzaminai – papildomi nežymūs pakeitimai, reikalingi užtikrinti nuoseklumą su bendraisiais pakeitimais

Buvo atsižvelgta į tam tikrus pataisymus:

- Laikas, skirtas vienam tipo kategorijos egzamino klausimui, pakeistas nuo kintamo 75 s ir 120 s laiko į 90 s visiems klausimams, siekiant suvienodinti klausimų parinkimo mechanizmą.
- Pakeistas klausimų skaičius vienai temai,
 - kad būtų supaprastinta esama sistema ir
 - kad būtų proporcingas temai skirtam mokymo laikui.
- Egzaminų klausimų lygis turi būti proporcingas atitinkamam mokymo lygiui.

Dėl egzaminų, nėra nustatyta minimalaus klausimų skaičiaus vienai temai, kaip buvo siūlyta anksčiau, nes kai kurios suinteresuotosios šalys nurodė, kad nėra tikslo pateikti po vieną klausimą iš vienos temos, kai temos pobūdis yra gana paprastas; todėl klausimų skaičius turi būti bent 1 klausimas už vieną mokymo valandą ir turi atitikti:

- faktinio mokymo valandų skaičių, skirtą studijuojant atitinkamą temą nustatytu lygmeniu;
- mokymo tikslus, nustatytus pagal mokymo poreikių analizę.

Be to, egzamino teigiamas įvertinimas yra 75 proc. Tuo atveju, kai tipo mokymo kurso egzaminas skaidomas į kelis, kiekvieną egzaminą būtina išlaikyti mažiausiai 75 proc. įvertinimu. Kad būtų įmanoma nustatyti griežtą 75 proc. teigiamo įvertinimo ribą, egzamino klausimų skaičius turi dalytis iš 4.

Organizacija, rengianti kursus turi klausimus ir jų lygį paskirstyti pagal nustatytą taisyklę. Valstybių narių kompetentingos institucijos, patvirtindamos kursą, įvertina klausimų skaičių ir lygį, ypač kai dėstytojų trukmė konkrečiai temai yra mažesnė nei viena valanda.

51. Mokymas apie skirtumus

Mokymą apie skirtumus Agentūra dabar apibrėžia kaip mokymą, reikalingą tam, kad būtų atsižvelgta į dviejų to paties gamintojo skirtingų tipo kategorijų orlaivių skirtumus.

Mokymas apie skirtumus turi būti apibrėžtas kiekvienam atvejui atskirai, vadovaujantis III priedėliu dėl tipo kategorijos mokymo teorinės ir praktinės dalies.

Tipa kategorija įrašoma į licenciją tik išėjus mokymo apie skirtumus kursą, jei pareiškėjas taip pat atitinka vieną šių sąlygų:

- jo licencijoje jau įrašyta orlaivio tipo kategorija, kurios atžvilgiu yra nustatyti skirtumai arba
- yra baigęs privalomą mokymo kursą to tipo kategorijos orlaiviui, kurio atžvilgiu yra nustatyti skirtumai.

Šios nuostatos, kurių nebūta anksčiau, pateikiamos 66.A.45(k) punkte kaip tipo kategorijos reikalavimai.

52. Orlaivio tipo mokymo tiesioginio patvirtinimo procedūra

Nors 147 dalyje jau yra pateikti reikalavimai pagal 147 dalį patvirtintoms organizacijoms, kad jos galėtų rengti tipo mokymo kursus, nėra nustatyta reikalavimų kursams, kuriuos tiesiogiai patvirtina kompetentinga institucija. Todėl 66 dalis buvo papildyta nauju 66.B.130 punktu, nurodančiu kompetentingoms institucijoms nustatyti procedūras, padedančias užtikrinti, kad tiesiogiai patvirtinti orlaivio tipo mokymo kursai atitinka 66 dalies III priedėlio reikalavimus.

Agentūra vėliau paskelbs atitinkamą AMC.

53. Laikinosios nuostatos

Remiantis anksčiau išdėstytais elementais, visi esami tipo kategorijos kursai (turinys, egzaminai, jei reikia, trukmė) turi būti peržiūrėti, kad būtų patikrinta, ar jie atitinka naujuosius reikalavimus. Vis dėlto, kad perėjimas būtų sklandus, Agentūra siūlo galimybę peržiūrėjimą atidėti 15 mėnesių po šio reglamento pakeitimų įsigaliojimo. Praėjus šiam laikui, visi šie kursai turi visiškai atitikti šio iš dalies pakeisto reglamento reikalavimus, išskyrus tuos atvejus, kai nereikia atlikti mokymo poreikių analizės kursams, patvirtintiems prieš šią datą, jei jų trukmė ir taip yra didesnė nei minimali trukmė, nurodyta 66 dalies III priedėlyje.

Visi nauji kursai, parengti praėjus 15 mėnesių terminui, turi remtis mokymo poreikių analize ir mokymo tikslais.

Pagal 147 dalį patvirtintos techninės priežiūros mokymo organizacijos, teikiančios paraiškas naujų tipo kategorijos kursų patvirtinimui, gali rinktis šių Reglamento pakeitimų netaikyti 15 mėnesių po šio Reglamento įsigaliojimo. Dalinai įgyvendinti pasirinktinus šio iš dalies pakeisto Reglamento elementus neleidžiama.

Tipa kategorijos kursai, patvirtinti pagal reikalavimus, galiojusius prieš įsigaliojant šiam iš dalies pakeistam reglamentui, gali būti rengiami 15 mėnesių po šio reglamento įsigaliojimo. Vis dėlto šių tipo kursų pažymėjimai, išduoti ne vėliau kaip per 15 mėn. po šio reglamento įsigaliojimo, turi būti vertinami kaip atitinkantys šį Reglamentą, o tai reiškia, kad kursų nereikia kartoti.

Pareiškėjams, pirmą kartą norintiems gauti 147 dalį atitinkantį techninės priežiūros mokymo organizacijos patvirtinimą, kuriems šio iš dalies pakeisto reglamento įsigaliojimo dieną jau yra vykdomas parengiamasis vertinimo procesas, ir toliau taikomi reikalavimai, taikyti prieš įsigaliojant šiam Reglamentui.

IV. Reguliavimo poveikio vertinimas**54. Išsamus reguliavimo poveikio vertinimas pateiktas pranešime apie pasiūlytą pakeitimą NPA 2007-07.**

2009 m. gruodžio 15 d., Kelnas

P. GOUDOU
Vykdomasios direktorius

PRIEDAS: CRD 2007-07 komentarai**Komentarai dėl 66.006 užduoties „B1 ir B2 kategorijoms suteikiamos teisės“:**

(1) Bendrovė „MONARCH“ pateikė tokius komentarus:

- Bendrovė klausia, kodėl 66 dalyje pateiktos mokymo reikalavimų lentelės neatitinka oro vežėjų asociacijos 104 specifikacijos (ATA 104).

Agentūra pažymi, kad tipo kategorijos mokymo kurso ir mokymo darbo vietoje atvejais (66 dalies III priedėlis) ATA 104 buvo remiamasi tiek, kiek tai buvo galima. Vis dėlto ji netaikyta pagrindinių žinių reikalavimams (66 dalies I priedėlis), kad būtų išlaikyta dabartinė I priedėlio struktūra.

- Atkreipia dėmesį, kad pagal Agentūros siūlymą leidžiama, kad į B2 kategorijos licenciją įeitų A kategorijos licencija, nors į B2 kategorijos mokymo programą neįeina visi A kategorijos mokymo dalykai.

Agentūra pažymi, kad į B2 kategorijos licenciją neįeina jokia A pakategorė (žr. 66.A.20(a)3 punktą). Pagal 66.A.20(a)3(ii) punktą į B2 kategorijos licenciją buvo įtraukta atskira teisė, kuriai taikomos tam tikros kompensuojamosios priemonės.

- Nesutinka su įpareigojimu iš naujo išeiti 6 mėnesių praktinius mokymus, kad galėtų išlaikyti 66.A.20(a)3(ii) nustatytas teises tuo atveju, jei B2 kategorijos licencijos turėtojas keičia darbdavį. Šią pastabą taip pat išsakė Nyderlandų civilinės aviacijos administracija.

Agentūros nuostata yra ta, kad šis reikalavimas būtinas, nes jis yra viena iš kompensuojamųjų priemonių, taikomų dėl to, kad licencijos turėtojas neturi išsamių A kategorijos pagrindinių žinių. Reikalavimo tikslas –užtikrinti, kad licencijos turėtojas turėtų 6 mėnesių patirtį darbo su konkrečiomis užduotimis, kurias jis ketina atlikti naujoje darbo vietoje, kurios specifiškai gali skirtis nuo ankstesniosios.

(2) Vienas privatus asmuo pateikė tokius komentarus:

- Siūlo, kad 66.A.20(a)3(ii) punktu suteikta teisė būtų išplėsta ir suteikta pagal F poskyrį patvirtintoms techninės priežiūros organizacijoms.

Agentūra laikosi nuostatos, kad ši teisė suteikiama tik pagal 145 dalį patvirtintoms organizacijoms, tas pat galioja A kategorijos už išleidimą atsakingų darbuotojų teisėms, išvardytoms 66.A.20(a)1 punkte. Pagal F poskyrį patvirtintos techninės priežiūros organizacijos neturi teisės naudotis A kategorijos už išleidimą atsakingų darbuotojų paslaugomis dėl šių priežasčių:

- M dalies F poskyryje nėra tokių sampratų kaip priešskrydinė ir pagrindinė techninė priežiūra.
 - M dalies F poskyryje nėra priešskrydinės orlaivio techninės priežiūros dirbtuvių sampratos.
 - Pagal F poskyrį patvirtintoms techninės priežiūros organizacijoms nėra taikomas kokybės užtikrinimo sistemos reikalavimas, pagal kurį jos galėtų kontroliuoti tokio pobūdžio kvalifikacijas.
- Siūlo teisę, nurodytą AMC 66.A.20(a) punkte, kuri leidžia atlikti dinaminio slėgio prietaisų patikrinimą, perkelti iš B1 kategorijos į B2 kategoriją, nes šiuo atveju būtina atlikti

sudėtingus patikrinimus testuojant EFIS sistemas, turinčias sąsajas su atsakikliais ir autopilotais.

Agentūra pritaria šiai pastabai, ir AMC 66.A.20(a) bus iš dalies pakeista taip:

„Instrumentai išimtinai priklauso prie B2 kategorijos licencijai suteikiamų teisių. Vis dėlto elektromechaninius ir dinaminio slėgio prietaisų komponentus gali išleisti eksploatuoti B1 kategorijos licencijos turėtojas“.

- Atkreipia dėmesį, kad B2 kategorijos licencijos turėtojo teisių sumažėjo, nes 66.A.20(a)3(ii) punkte įvesta teisė „nedidelei planinei priešskrydinei orlaivio techninei priežiūrai atlikti ir paprastiems defektams pašalinti“.

Agentūra pažymi, kad teisių nesumažėjo, o kaip tik – padidėjo. Licencijos turėtojas išlaiko visas anksčiau turėtas B2 kategorijos teises ir, be viso to, užduotims, kurioms jis neturėjo teisės, jis įgyja teisę „nedidelei planinei priešskrydinei orlaivio techninei priežiūrai atlikti ir paprastiems defektams pašalinti“.

- (3) Bendrovė „THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING“ pateikė komentarą, kad naujoji 66.A.20(a)3(i) punkte įvesta teisė B2 kategorijos licencijos turėtojams, pagal kurią leidžiama atlikti elektros ir aviacijos elektronikos užduotis su varikliais ir mechaninėmis sistemomis, ribojasi užduotimis, kurioms pakanka paprasto tinkamumo naudoti patikrinimo. Ši organizacija taip pat pažymi, kad tai reiškia, jog jei patikrinimas, kurį reikia atlikti, nėra paprastas, užduoties negali atlikti nei B2, nei B1 kategorijos turėtojas, nes B1 kategorijos turėtojas gali aviacijos elektronikos užduotis atlikti tik tada, jei pakanka paprasto patikrinimo.

Agentūra patikslina, kad B1 kategorijos turėtojas šias užduotis atlikti turi teisę. Agentūra prašo atkreipti dėmesį, kad kalbama apie „elektros ir aviacijos elektronikos užduotis su varikliais ir mechaninėmis sistemomis“. B1 kategorijos licencijos turėtojas turi teisę atlikti užduotis su varikliais ar mechaninėmis sistemomis nepriklausomai nuo specifinio užduoties pobūdžio. B1 kategorijos turėtojams numatomas apribojimas apima aviacijos elektronikos darbus, kai užduotis nėra paprasta, tačiau reikia dar kartą pažymėti, kad kalbama ne apie aviacijos elektronikos sistemas, bet apie variklius ir mechanines sistemas.

- (4) Vienas privatus asmuo nurodė, kad 66 dalies I priedėlio 13 modulyje B2 kategorijos licencijos turėtojų programos „orlaivių valdymo“ skirsnis turėtų būti pakeisti iš 1 lygio į 2 lygį, kad atitiktų lygį, reikalingą pagal tipo kategorijos mokymo teorinę dalį.

Agentūra sutinka su pastaba ir šiam dalykui nustatė 2 lygį.

- (5) Vienas privatus asmuo pasiūlė į 11.11 modulį „Hidraulinė sistema“ įtraukti skirsnį „Filtrai“, o 11.13 modulį „Važiuoklė“ papildyti skirsniu „oro žemės davikliai“.

Agentūra su pastaba sutinka ir papildė 66 dalies I priedėlio 11A modulį (11.11 ir 11.13 pamoduliai), 11B modulį (11.11 ir 11.13 pamoduliai), 12 modulį (12.12 ir 12.14 pamoduliai) ir 13 modulį (13.14 ir 13.16 pamoduliai).

- (6) Bendrovė „TYROLEAN AIRWAYS“ prašė 66.A.20(a)3(i) punkte pakeisti žodį ... aviacijos elektronikos sistemos „detalės“... į ... aviacijos elektronikos „įtaisai“. Nyderlandų civilinės aviacijos administracija pasiūlė žodį „užduotys“.

Norint pažymėti, kad papildomos teisės siejamos su užduočių pobūdžiu, Agentūra nusprendė taip pakeisti šios dalies formuluotę:

„elektrines ir aviacijos elektronikos sistemos užduotis, kurioms pakanka paprasto jų tinkamumo naudoti patikrinimo“

- (7) Vienas privatus asmuo pasiūlė panaikinti apribojimus, taikomus žingsnių skaičiui, pateiktam kartu su nesudėtingo patikrinimo“ apibrėžimu pagal AMC 66.A.20(a) punktą. Šis asmuo taip pat prašė paaiškinti, ar patikrinimai, per kuriuos reikia nustatyti, ar kuris nors dydis yra reikiamose ribose, gali būti laikomi sudėtingais.

Agentūra laikosi nuostatos, kad patikrinimo ilgumas dažniausiai nurodo sudėtingumą. Tais ypatingais atvejais, kai yra akivaizdu, kad ilgesnis patikrinimas yra paprastas, jį gali patvirtinti kompetentinga institucija, nes tai yra AMC, o kitas AMC gali pasiūlyti arba kompetentinga institucija, arba organizacija.

Dėl antrojo klausimo – tai, kad patikrinimui atlikti reikia nustatyti, ar dydis yra reikiamose ribose, nepadaro patikrinimo sudėtingo, jei šios ribos nustatytos pagal techninės priežiūros duomenis ir jas nustatė ne licencijos turėtojas. Tolesnis paaiškinimas bus pateiktas AMC 66.A.20(a) punkte.

- (8) Švedijos civilinės aviacijos administracija prieštarauja Agentūros 66.A.20(a)3(ii) siūlomai teisei, pagal kurią B2 kategorijos licencijos turėtojas turi teisę atlikti „nedidelę planinę linijinę techninę priežiūrą ir pašalinti smulkius defektus“. Nurodoma, kad B2 kategorijos licencija neturi pakategorių, kitaip, nei A kategorijos licencija. Be to, pažymima, kad tai reikštų panaikinti A kategorijos licenciją ir jos teises perduoti kiekvienam, kas turi pagal 66 dalį išduotą licenciją vien įgaliojimą išduodančios techninės priežiūros organizacijos sprendimu.

Agentūra atkreipia dėmesį, kad naujosios B2 kategorijos licencijos turėtojams suteiktos teisės yra labiau apribotos ir suteikiamos laikantis griežtesnių reikalavimų, nei A kategorijos licencijos atveju. Todėl tai nereiškia ketinimo panaikinti A kategorijos licenciją.

Be to, Agentūrai žinoma, kad B2 kategorijos licencija neturi pakategorių. Tai yra viena iš priežasčių, dėl kurios į B2 kategorijos licenciją yra įrašyti teisių apribojimai tam tikrų orlaivių atžvilgiu. Tam taikomos papildomos kompensuojamosios priemonės, siekiant užtikrinti, kad B2 licencijos turėtojas turėtų reikiamas žinias ir patirtį, reikalingą kompensuoti pagrindinių žinių trūkumus.

Be to, pagrindinių žinių sąrašas, nurodytas 66 dalies I priedėlio 13 modulyje buvo iš dalies pakeistas ir papildytas mechaninėmis sistemomis.

- (9) Švedijos civilinės aviacijos administracija prašė paaiškinti, iš ko turėtų susidėti pagal 66.A.45(b) punktą reikalaujama 6 mėnesių patirtis (ar tai turi būti darbas pilną dieną, ar tik kartkartinis darbas su specifinėmis užduotimis per nustatytą laikotarpį).

Agentūra vėliau paaiškins šį klausimą AMC 66.A.45(b) punkte.

- (10) Nyderlandų civilinės aviacijos administracijos nuomone, licencijavimo sistema, kuri remiasi CRD 2008-03 ir CRD 2007-07 yra labai sudėtinga, ir siūlo pradėti pertvarkyti visos licencijavimo sistemos struktūrą ir šią sistemą supaprastinti.

Agentūra atkreipė dėmesį į pastabą.

- (11) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija pateikė komentarą, kad naujoji B2 kategorijos licencijos turėtojas suteikta teisė atlikti aviacijos elektronikos ir elektros darbus su jėgainėmis ir mechaninėmis sistemomis turėtų būti taikoma tik toms sistemoms, kurios įtrauktos yra 3 lygio tipo mokymus, nors taip pat pažymėjo, jog kadangi teisės suteikiamos atlikti paprastą patikrinimą, tai pateisintų ir žemesnį mokymo lygį.

Agentūra atkreipia dėmesį, kad 66 dalies I ir III priedėliai buvo iš dalies pakeisti norint atsižvelgti į suteiktas didesnes teises. Reikalaujama, kad 3 lygiu būtų mokomi visi dalykai, su kuriais paprastai susiduria B2 licencijos turėtojas – tokie kaip „Rodmenys ir įspėjimo sistema“, „Valdymas“ ir pan. Kitiems dalykams, labiau siejamiems su šių sistemų struktūra ir fizine konfigūracija, ir toliau reikalaujama 1 ir 2 lygio. Be to, pati Nyderlandų civilinės aviacijos agentūra pažymėjo, kad yra įvesti apribojimai, pagal kuriuos teisė suteikiama tik užduotims, kurioms užtenka paprasto patikrinimo.

- (12) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija pasiūlė perrašyti 66.A.45(a) ir (b) dalis, kad būtų suvienodintos formuluotės.

Agentūra atkreipia dėmesį, kad abiejų dalių neįmanoma labiau suvienodinti dėl 66.A.45(b) dalyje įvestų kompensuojamųjų priemonių, skirtų tam, kad B2 kategorijos licencijos turėtojas turėtų teisę atlikti „nedidelę planinę linijinę techninę priežiūrą ir pašalinti smulkus defektus“.

- (13) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija paprašė paaiškinti, ar suteikiant naujas teises reikia iš naujo egzaminuoti licencijos turėtojus. Pavyzdžiui, kai B1.1 licencijos turėtojas prašo B1.2 kategorijos licencijos.

Agentūra 7 straipsnio 9 dalies a punktą iš dalies pakeitė taip:

*„Asmenys, turintys galiojančią 66 dalyje nustatytą licenciją tam tikrai kategorijai/pakategorei prieš **(15 mėnesių po įsigaliojimo datos)**, automatiškai įgyja teises, nurodytas iš dalies pakeistame 66.A.20(a) punkte, atitinkančias tokią kategoriją/pakategorę. Tokios licencijos išplėtimo naujai kategorijai (pakategorei) tikslais bus laikoma, kad pagrindiniai žinių reikalavimai, atitinkantys šias naujas teises, yra patenkinti“.*

- (14) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija pastabėjo, kad B2 kategorijos licencijos turėtojas turėtų įgyti visas A kategorijos licencijos teises, vietoj to, kad jo teisės būtų ribojamos tomis tipo kategorijomis, kurios jau yra įrašytos į licenciją. Ši pastaba grindžiama tuo, kad B2 kategorijos licencijos turėtojas taikomi apribojimai remiasi tuo, kad jiems trūksta tokių pagrindinių žinių, kurios nėra susijusios su orlaivio tipu.

Agentūra nesutinka su siūlymu, nes šie apribojimai buvo įvesti kaip viena iš kompensuojamųjų priemonių. Agentūros manymu, tikėtina, kad B2 kategorijos licencijos turėtojas geriau išmano apie mechanikos užduotis jų licencijoje jau įrašytiems orlaivių tipams, su kuriais jis atliko tipo kategorijos mokymus ir kuriems paprastai atliekia techninės priežiūros darbus.

- (15) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija pasiūlė, kad A kategorijos už išleidimą atsakingų darbuotojų teisės turėtų būti papildytos gedimų šalinimu, kiek tai dera su jų teisėmis atlikti paprastas užduotis. Šis siūlymas grindžiamas tuo, kad visiems defektams reikalingas vienoks ar kitoms gedimų šalinimas, prieš tai, kai galės būti atlikti taisymo darbai.

Agentūra nesutinka, kad visiems defektams atitaisyti reikalingas gedimų šalinimas. Pavyzdžiai:

- Ratų keitimas (nusidėvėjus padangoms).
- Ratų stabdžių keitimas (nusidėvėjus stabdžiams).
- Priekinio stiklo valytuvų keitimas (jei jie valo nepakankamai gerai).
- Žaibo iškrovos apsaugos strypų keitimas (jei jie sulaužyti ar jų trūksta).

- (16) Nyderlandų aviacijos technikų asociacija (NVLT) pateikė tokius komentarus ir klausimus:

- NVLT pastebėjo, kad EASA interneto svetainėje pateikiamoje dažnai užduodamų klausimų (DUK) skiltyje rašoma: „A kategorijos už išleidimą atsakingiems darbuotojams leidžiama atlikti visus gedimų šalinimo darbus arba atitaisyti defektus, įeinančius į jiems suteiktus įgaliojimus“, nors CDR 2007-07 nurodoma, kad jiems neturi būti leidžiama šalinti gedimų.

Agentūra atkreipia dėmesį, kad DUK Nr. 34 EASA interneto svetainėje kalbama tik apie „atitaisymą“, o ne apie „gedimų šalinimą“.

- NVLT nesutinka su CRD 2007-07 pateiktu atsakymu į jų 311 komentarą. NVLT klausia, kodėl Agentūra į pastabą atsakė „ATSIŽVELGTA“, ir prašo Agentūros atsakyti į visus komentare iškeltus klausimus.

Agentūra į komentarą atsakė „ATSIŽVELGTA“, nes komentare nebuvo jokio prašymo pakeisti ką nors Reglamente ar AMC ir (arba) rekomendacinėje medžiagoje.

Be to, komentare buvo pateiktas tik vienas klausimas, į kurį Agentūra atsakė. Likusioji komentaro dalis buvo iš EASA interneto svetainės nukopijuoti klausimai ir atsakymai.

- NVLT pažymėjo, kad jei pagal naująjį siūlymą neleidžiama atlikti gedimų šalinimo darbų, tai kaip A kategorijos už išleidimą atsakingi darbuotojai gali nustatyti sutrikimo šaltinį, atitaisydami vieną iš MEL elementų.

Agentūra laikosi nuomonės, kad A kategorijos už išleidimą atsakingi darbuotojai neturi teisės atitaisyti defektų, jei reikia nustatyti sutrikimo šaltinį. Šie asmenys gali atitaisyti tik tokius MEL elementus, kuriems nereikia kartu šalinti gedimų, pavyzdžiui:

- Pakeisti žaibo iškrovos apsaugos strypus (jei jie sulaužyti ar jų trūksta)
- Pakeisti pažeistą avarinę įrangą (kai tai leidžiama pagal MEL)

Vis dėlto teiginys „neleidžiama šalinti gedimų“ yra pateiktas AMC 145.A.30(g) punkte, o tai reiškia, kad kompetentinga institucija ar organizacijos gali pasiūlyti kitas AMC, jei aiškiai matyti, kad konkreti užduotis priklauso A kategorijos už išleidimą atsakingo darbuotojo kompetencijos sričiai.

- NVLT prašo patikslinti A kategorijos už išleidimą atsakingiems darbuotojams taikomą skirtį tarp atitaisymo ir gedimų pašalinimo užduočių.

Agentūros pozicija yra aiškiai išdėstyta AMC 145.A.30 dalies g punkte:

- Leidžiamas 2 dalies q punkte nurodytų elementų defektų atitaisymas, o tai reiškia, kai nėra poreikio šalinti gedimus, kai užduotis įtraukta į MEL ir kai kompetentinga institucija yra patvirtinusi, kad pagal MEL reikiamas techninės priežiūros veiksmas yra paprastas.
- Tokio atitaisyto trūkumo gedimo šalinimas gali būti atliktas tuo atveju, jei užduotis įtraukta į 2 dalyje pateiktą sąrašą, kurioje yra q punkte nurodytas elementas. Šis elementas leidžia atlikti kitą užduotį, kurią kompetentinga institucija yra patvirtinusi kaip paprastą.

Tai reiškia, kad net jei kompetentinga institucija sutinka, kad norint pašalinti gedimą reikalingas atlikti veiksmas yra paprastas, kompetentinga institucija turi teisę sutikti ir nepripažinti, kad techninės priežiūros veiksmas pataisyti tokį defektą yra paprastas.

- NVLT klausia, ar B1 kategorijos už išleidimą atsakingi darbuotojai gali atitaisyti aviacijos elektronikos sistemų ir (arba) komponentų trūkumus, ir ar B2 kategorijos už išleidimą atsakingi darbuotojai turi teisę atitaisyti mechaninių sistemų / komponentų trūkumus.

Agentūra laikosi nuostatos, kad tai neleidžiama.

- NVLT prašo patikslinti, ar pilotas gali atitaisyti MEL elementus, kuriems reikalingas techninės priežiūros veiksmas ir ar „gedimų šalinimas“ yra laikomas „technine priežiūra“. NVLT taip pat prašo patikslinti, ar „nesudėtingas patikrinimas“ yra laikomas „gedimų šalinimo“ dalimi.

Agentūra laikosi nuostatos, kad tuo atveju, kai pagal MEL reikia atlikti veiksmą, MEL priskirtą prie „techninės priežiūros“ darbų, tada juos turi atlikti atitinkami už išleidimą atsakingi darbuotojai. Agentūra atkreipia dėmesį, kad pagal AMC 145.A.30(j)(4) punktą orlaivio kapitonui leidžiama turėti ribotus už išleidimą atsakingo darbuotojo įgaliojimus.

Be to, „gedimų šalinimas“ yra laikomas „techninės priežiūros“ dalimi, ir todėl jį turi atlikti už išleidimą atsakingi darbuotojai. Vis dėlto šis reikalavimas negalioja tuo atveju, jei toks veiksmas yra MEL dalis ir jei jis MEL nebuvo įvardintas kaip „techninės priežiūros“ veiksmas. Orlaivio kapitonas gali atitaisyti bet kurį elementą, leidžiamą pagal MEL, su sąlyga, kad tam nereikia atlikti jokio „techninei priežiūrai“ priskiriamo veiksmo.

Dėl „paprasto patikrinimo“, Agentūra laikosi nuostatos, kad yra atvejų, kai jis nėra laikomas „gedimų šalinimo“ dalimi, pavyzdžiui, kai atliekamas paprastas patikrinimas pakeitus keičiamuosius sistemų mazgus (LRU), kad būtų patikrintas jų tinkamumas naudoti.

- NVLT pateikė komentarą, kad „Priešskrydinės techninės priežiūros“ apibrėžime, kuris pateikiamas AMC 66.A.20 dalies a punkte yra sakinyss „bet kokie techninės priežiūros darbai, atlikti prieš skrydį, siekiant užtikrinti, kad orlaivis būtų tinkamas numatytam skrydžiui“. NVLT nuomone tai nenuoseklumas, nes „Priešskrydinio tikrinimo“ apibrėžimas, pateiktas Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 2 straipsnio j dalyje taip pat nusakomas kaip „prieš skrydį atliekamas patikrinimas, kuriuo

siekama užtikrinti, kad orlaivis būtų tinkamas numatytam skrydžiui". Be to, „priešskrydinis tikrinimas" nėra laikomas technine priežiūra.

Agentūra laikosi nuomonės, kad nenuoseklumo ar prieštaravimo nėra. Siekiant užtikrinti, kad „orlaivis būtų tinkamas numatytam skrydžiui", prieš „priešskrydinį tikrinimą" reikia atlikti kitus veiksmus. Būtina laikytis M.A.201(a) ir M.A.708(b) punktuose išdėstytų reikalavimų, kurie, be kitų dalykų, taikomi visiems techninės priežiūros darbams, būtinems pagal techninės priežiūros programą ir tam, kad būtų atitaisyti defektai.

„Priešskrydinis tikrinimas" yra paskutinis etapas, skirtas įsitikinti, kad „orlaivis būtų tinkamas numatytam skrydžiui", per jį taip pat patikrinamas techninis žurnalas ir atitiktis operatoriaus procedūroms, norint užtikrinti, kad būtų atlikti visi ankstesnieji etapai (įskaitant techninę priežiūrą).

Pagal EU-OPS 1.290 nuostatas, orlaivio kapitonas yra atsakingas už orlaivio priėmimą prieš skrydį. Dėl šios priežasties techniniame žurnale yra skiltis, skirta kapitano įrašui, kad „orlaivis tinkamas numatytam skrydžiui".

Komentariai dėl 66.009 užduoties „Tipų ir grupių kategorijos“:

- (17) Bendrovė „HELICOPTERS ITALIA" atkreipia dėmesį, kad pagal Agentūros siūlymą, B2 kategorijos licencijoje 2 grupei priklausanties orlaiviams gali būti įrašytos tik „atskiro tipo kategorijos" ir „viso tipo kategorijos". Siūloma įrašyti ir „gamintojo pogrupio kategorijas", nes gali būti, kad dalis B2 kategorijos licencijos turėtojų dirba su konkreto gamintojo orlaiviu ir jiems būtų sudėtinga įrodyti tipinę patirtį su visu orlaivių pogrupiu.

Agentūra pritarė siūlymui ir iš dalies pakeitė 66.A.45(d) punktą. Dėl šios priežasties ankstesnis 66.A.45(e) punktas tapo nereikalingas. Buvo iš naujo sunumeruotos visi 66.A.45 dalies punktai. Rekomendacinės medžiagos 66.A.45 dalyje pateikta lentelė bus pakeista taip, kad atitiktų lentelę, apibūdinantą šiame paaiškinime.

- (18) Jungtinės Karalystės civilinės aviacijos administracija nurodė, kad dokumente CRD 2007-07 atsakydama į 331 pastabą Agentūra pažymėjo, kad už mokymą su specifine aviacijos elektronikos įranga atsako techninės priežiūros organizacija, o tai, jos nuomone, prieštarauja AMC 147.A.300 daliai, pagal kurią leidžiama, kad tipo kategorijos mokymas būtų išskaidytas dalimis, kad būtų galima surengti „aviacijos elektronikos sistemų" kursą.

Agentūra pažymi, kad Jungtinės Karalystės civilinės aviacijos administracija 331 pastaboje siūlė sukurti B2 tipo kategoriją, paremtą smulkesniu įrangos diegimu orlaiviams. Pavyzdys galėtų būti „Primus 1000" integruotoji aviacijos elektronikos sistema.

Agentūra savo nuostatos nekeičia. Nėra reikalo papildomai kurti 2 ir 3 grupei taikomas skirtingas kategorijas pagal įdiegtą įrangą, nes daugeliu atveju skirtingų gamintojų įranga yra panaši, o tai laikoma pakankamu pagrindu įrodyti tipinę patirtį su grupe ar pogrupiu, kuriam prašoma tipo kategorijos. Tokiu atveju techninės priežiūros organizacijai, kurioje dirba tas asmuo, tenka atsakomybė įvertinti jo kompetenciją ir, jei reikia, jį papildomai mokyti. Šis mokymas gali būti išeitas pagal 147 dalį patvirtintoje organizacijoje, tik vietoj to, kad šis kursas būtų licencijavimui taikomų reikalavimų dalis, tai tampa dalimi reikalavimų, taikomų tam, kad už išleidimą atsakingam darbuotojui būtų suteikti įgaliojimai.

- (19) Bendrovė „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING“ pasiūlė, kad viešojo transporto orlaiviai ir krovinių transporto orlaiviai, apibrėžiant 66 dalies AMC I priedėlio „Tipo kategorijų sąrašė“ nurodomas kategorijas, būtų laikomi atskiomis grupėmis. Išsakoma nuomonė, kad tai pačiai kategorijai priskyrus krovines ir keleivines orlaivių versijas – o su tuo susiduriama nuolat – oro linijoms tampa sunku ar net neįmanoma gauti mokymą su versija, kuria jos neoperuoja.

Agentūros nuostata yra ta, kad norint gauti visas kategorijos įrašą, nebūtina išeiti tipo kategorijos mokymo kurso su visomis versijomis, priklausančioms tai tipo kategorijai. Tiesą sakant, kai 66 dalies AMC I priedėlyje Agentūra nurodo, kad abi versijos gali būti įtrauktos į tą pačią tipo kategoriją, taip daroma todėl, kad abi versijos yra pakankamai viena kitai artimos ir licencijavimo tikslais nėra poreikio išeiti mokymus apie skirtumus. Jei viena versija įtraukiama į licenciją, kita versija gali būti automatiškai įtraukiama.

Vis dėlto tai nereiškia, kad asmuo gali įgyti už išleidimą atsakingo asmens įgaliojimą tai versijai, su kuria dirbti jis nebuvo mokytas. Tai yra asmenį įdarbinančios techninės priežiūros organizacijos arba paties licencijos turėtojo, jei jis dirba kaip nepriklausomas už išleidimą atsakingas darbuotojas, atsakomybė. Tai aiškinama naujojoje 66.A.20(b)3 dalyje ir atitinkamame AMC 66.A.20(b)3.

Todėl Agentūra laikosi nuomonės, kad nėra būtina išskirti orlaivių versijas taip, kaip siūlo bendrovė „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING“.

- (20) Prancūzijos civilinės aviacijos generalinis direktoratas pasiūlė panaikinti nuorodą, pateiktą 66 dalies V priedėlio 15 punkte, kur nurodoma, kad į licenciją įrašyti apribojimai reiškia, kad tais atvejais nesuteikiamos teisės išduoti išleidimo eksploatuoti pažymėjimus. Siūloma ją pakeisti atitinkama AMC medžiaga, aiškinant, kad apribojimai turi būti įrašyti taip, kad būtų aišku, ar suteikiamos, ar ne teisės išduoti išleidimo eksploatuoti pažymėjimus. Priežastis yra ta, kad kai kuriais atvejais kompetentinga institucija gali jau būti išdavusi licencijas, kurioms nacionalinių kvalifikacijų perkvalifikavimas paveiktų teisę išduoti išleidimo eksploatuoti pažymėjimus.

Vis dėlto Prancūzijos civilinės aviacijos generalinis direktoratas pritaria minčiai, kad apribojimai, įrašyti taikant 66.A.45 dalį būtų laikomi užduotimis, kurių atveju nesuteikiamos teisės išduoti išleidimo eksploatuoti pažymėjimus.

Panašus komentaras gautas iš Nyderlandų civilinės aviacijos administracijos.

Agentūra sutinka, kad yra tam tikrų reguliavimo neatitikimų. Pavyzdžiui:

- 66.B.305 dalyje nurodoma, kad *„reikalingi egzaminai, kad pakeitimas būtų atliktas be apribojimų“*, o tai reiškia, kad apribojimas nurodo užduotis, kurioms negali būti suteiktos teisės.
- Pagal 66 dalį išduotos licencijos 15 punkte (66 dalies V priedėlis) nurodoma, kad *„jeigu apribojimų nėra, puslapyje „APRIBOJIMAI“ padaromas įrašas „Apribojimų nėra“*“. Tai vėlei reiškia, kad apribojimai taikomi užduotims, kurioms negali būti suteiktos teisės.
- 145 dalyje nurodomi apribojimai, kad būtų apribotas veiklos mastas, o tai reiškia, kad apribojimas taikomas užduotims, kurioms negali būti suteiktos teisės.

Nors Agentūra nusprendė, kad B3 kategorijos apribojimai yra užduotys, kurioms negali būti suteiktos teisės, Agentūra sutinka, kad kai kuriais atvejais praktiškiau būtų nurodyti

užduotis, kurioms negali būti suteiktos teisės, pavyzdžiui, kai teisės yra labai nedidelės palyginti su užduotimis, kurioms nesuteikiami įgaliojimai. Šiais atvejais nėra praktiška išvardyti visas užduotis, kurioms negali būti suteiktos teisės.

Ateityje gali būti reikalingas papildomas reglamentavimas, kad būtų ištaisyti šie neatitikimai.

- (21) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija paprašė Agentūros užtikrinti tinkamą standartizavimą visoje ES, į „tipo kategorijų sąrašą“ įtraukiant visas kategorijas ir grupių kategorijas, kurios gali būti įrašytos į licencijas, išduotas pagal 66 dalį.

Agentūra atsižvelgs į šį siūlymą per artimiausią metinį „tipo kategorijų sąrašo“ (66 dalies AMC I priedėlis) persvarstymą.

- (22) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija siūlo panaikinti galimybę turėti „atskiro tipo kategoriją“ 3 grupės orlaiviams. Jos manymu, „atskiro tipo kategorijoms“ bus taikomi tokie pat apribojimai, kaip 3 grupei.

Agentūra atkreipia dėmesį, kad apribojimai taikomi tik 3 grupės orlaivių B1.2 licencijoms, bet netaikomi „atskiro tipo kategorijai“. Priežastis yra ta, kad norint gauti „atskiro tipo kategoriją“, reikia išeiti arba tipo mokymo praktinę dalį, arba, jei neišeinamas tipo mokymo kursas, po tipo egzamino būtina įgyti praktinės patirties.

Be to, Agentūra atkreipia dėmesį, kad galimybė turėti „atskiro tipo kategoriją“ paliekama tam, kad būtų užtikrintas lankstumas tiems licencijų turėtojams, kurie dirba tik su tam tikro tipo orlaiviais, kurie nėra tipiški visai 3 grupei.

- (23) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija siūlo, kad patirtis, įgyta su 1 ir 2 grupės orlaiviais būtų įtraukta į patirtį, kuri reikalinga įgyti 3 grupės kategorijai.

Agentūra pritaria siūlymui ir atitinkamai bus iš dalies pakeisti AMC 66.A.45(g)(3) ir (h) punktai.

Komentariai dėl užduoties 66.011 „Tipo mokymo kursas“:

- (24) Bendrovės „AIRBUS SAS“ ir „AIR FRANCE“, Prancūzijos civilinės aviacijos generalinis direktoratas, bendrovė „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING“, organizacija „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ ir „KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE“ pateikė kelias pastabas dėl tipo mokymo kurso (TMK) teorinės ir praktinės dalies, aprašytos 66 dalies III priedėlio 2.1(e) ir 2.2(b) punktuose.

Dėl mokymo lygmens ar užduočių pobūdžio Agentūra sutinka su dauguma siūlymų, ir užduotys buvo atitinkamai pataisytos.

Dėl praktinės dalies lentelės trys organizacijos nurodė, kad užduočių mastas pernelyg didelis ir dėl to – vargiai įgyvendinamas, ypač dėl išmontavimo ir įmontavimo užduočių, kurioms reikia nemažai laiko. Agentūra sutinka su pastaba ir palengvino turinį, įvesdama šiek tiek lankstumo – vietoje visų kryželiu pažymėtų elementų, dabar reikalaujama, kad per praktinį rengimą būtų atlikta bent 50 proc. nurodytų užduočių.

Taip pat buvo pridurta, kad privaloma atlikti tik tuos elementus, kurie yra tipiški konkrečiam orlaivio tipui.

- (25) Europos orlaivių techninės priežiūros mokymo komitetas (EAMTC), organizacija „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ ir vienas privatus asmuo paprašė paaiškinimų ir išreiškė susirūpinimą dėl TMK teorinės dalies trukmės, ypač dėl mokymo valandų per dieną skaičiaus. Atsižvelgdama į pastabų pagrįstumą, Agentūra nusprendė,
- kad mokymo valandų skaičius per dieną negali viršyti 6 valandų. „Per dieną“ reiškia „per 24 val.“;
 - kad į mokymo valandas neskaičiuojamos pertraukos, paruošiamieji darbai, egzaminai ir pan.;
 - panaikinti apribojimą mokymus rengti „normaliomis darbo valandomis“, kadangi tam tikromis aplinkybėmis mokymai gali vykti naktį ar savaitgaliais.

Tai taip pat bus suderinta su dabartine AMC 147.A.200 dalimi.

- (26) Nyderlandų aviacijos technikų asociacija (NVLT) paprašė patvirtinti, kad stažuotojui atlikus praktines mokymo užduotis, kai praktinės užduotys yra tolygios tikriems techninės priežiūros darbams – tokiems kaip prietaisų skydų atidarymas ir uždarymas, komponentų išmontavimas ar įmontavimas ir pan., už išleidimą atsakingas darbuotojas galėtų išduoti orlaivio išleidimo eksploatuoti pažymėjimą (CRS), net jei užduotys buvo atliekamos prižiūrint instruktorių ar vadovų.

Agentūros nuostata aiški – stažuotojai neturi už išleidimą atsakingų darbuotojų teisių, todėl orlaivio išleidimo eksploatuoti pažymėjimą gali išduoti tik techninės priežiūros organizacijos už išleidimą atsakingi darbuotojai. Ši nuostata tampa dar akivaizdesnė MDV užduočių atveju, nes jos visada atliekamos tikroje techninės priežiūros aplinkoje ir vadovui prižiūrint.

Kita vertus, EAMTC pateikė siūlymą, kad pagal 147 dalį patvirtintose atliktų praktinio rengimo elementų rezultatas niekada nereikštų tikros techninės priežiūros veiklos. Agentūra šį pasiūlymą atmetė, nes yra atvejų, kai praktinio rengimo metu atliekama techninė priežiūra, pavyzdžiui, kai pagal 147 dalį patvirtinta organizacija šią veiklą atlikti patiki pagal 145 dalį patvirtintai organizacijai. Išleidimo eksploatuoti pažymėjimas turi būti išduotas, nes nepertraukiamasis orlaivio tinkamumas skraidyti turi būti atkurtas kiekvieną kartą, kai, pavyzdžiui, išmontuojamas ar įmontuojamas koks nors komponentas.

- (27) Nyderlandų aviacijos technikų asociacija (NVLT) ir vienas privatus asmuo pateikė pastabas dėl paskirtųjų egzaminuotojų apibrėžimo, jų vaidmens ir kvalifikacijos.

Agentūra persvarstė klausimą ir tekstą pataisė. Be to, Agentūra parengs AMC medžiagą, kad geriau paaiškintų egzaminuotojų ir vadovų vaidmenį bei jų kvalifikacijos reikalavimus. Tai bus taikoma praktinei TMK daliai ir MDV.

- (28) Bendrovė „KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE“ nurodė, kad remiantis dabartiniu siūlymu, pagal 145 dalį patvirtintos organizacijos, kuriose dirba darbuotojai, turintys skirtingų kompetentingų institucijų išduotas licencijas, turėtų išeiti MDV programą, patvirtintą kiekvienos iš šių organizacijų konkretaus tipo pirmajam įrašymui į licenciją. Pasiūlyta nauja galimybė atlikti MDV, nes norima, kad MDV programą patvirtintų

kompetentinga institucija, atsakinga už techninės priežiūros organizacijų priežiūrą, o šią MDV programą pripažintų visos valstybės narės.

Visų pirma Agentūra nori pažymėti, kad MDV reikalingas tik įrašant pirmąją tipo kategoriją į tam tikros kategorijos/pakategorės licenciją, o ne pirmajai tam tikro orlaivio tipo kategorijai, kaip nurodo KLM. Dėl šios priežasties problema būtų aktuali tik organizacijoms, kurios pagal sutartis įdarbina darbuotojus iš skirtingų valstybių narių, kurie turi tik pagrindines licencijas (be įrašų apie tipo kategorijas). Kažin, ar tai yra įprasta praktika.

Be to, KLM pasiūlymas prieštarauja reikalavimams, įtvirtintiems Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 6 straipsnio nuostatose, pagal kurį techninės priežiūros organizacijos negali būti patvirtintos organizuoti mokymus. Tokią teisę turi tik pagal 147 dalį patvirtintos organizacijos.

Nors tiesa, kad kursus gali tiesiogiai patvirtinti pati kompetentinga institucija, tai turi būti daroma kiekvienam atvejui atskirai, o jiems netaikomas abipusis ES valstybių narių pripažinimas. Kompetentingos institucijos tiesiogiai patvirtintas kursas galioja tik šioje institucijoje išduodamoms licencijoms.

(29) Organizacija „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ ir vienas privatus asmuo pateikė du siūlymus dėl tipo mokymo kurso egzaminų:

- Pirmajame, organizacijos „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“, komentare abejojama dėl poreikio, kad klausimų skaičius būtų dalus iš 4 ir siūlo šį reikalavimą keisti draudimu apvalinti vertinimus.

Agentūra pažymi, kad šis siūlymas esamos problemos neišspręs. Jei klausimų skaičius nėra dalus iš 4, norint egzaminą išlaikyti, reikia gauti didesnę nei 75 proc. įvertinimą, o tai prieštarauja taisyklėms. Dėl to jau buvo teismai pasiekusių bylų.

Todėl Agentūra lieka prie nuostatos, kad klausimų skaičius būtų dalus iš 4, ir ji taikoma ne tik 66 dalies III priedėlio tipo mokymo reikalavimams, bet ir 66 dalies II priedėlio pagrindiniams egzaminų tvarkos reikalavimams.

- Antrąjį komentarą pateikė privatus asmuo, juo siūloma 66 dalies III priedėlyje nurodyti kiekvienai temai reikalaujamą klausimų skaičių.

Agentūra šį siūlymą atmetė, nes klausimų skaičius priklauso nuo kiekvienai temai skirtų mokymo valandų skaičiaus, kuris savo ruožtu priklauso nuo atitinkamų mokymo tikslų ir mokymo poreikių analizės rezultatų, ir kiekvienam orlaivio tipui jie yra nustatomi atskirai.

(30) Bendrovė „AIRBUS SAS“, organizacija „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ ir Europos orlaivių techninės priežiūros mokymo komitetas nurodė, kad nėra aišku, kuriais atvejais privaloma atlikti mokymo poreikių analizę, o kuriais ne.

Agentūra 66 dalies III priedėlio 2.1(d) punkte aiškiai nurodė, kad mokymo poreikių analizė būtina visais atvejais. Vienintelės išimtys nurodytos 7 straipsnio 9 dalies f punkte. Tai reiškia, kad mokymo poreikių analizės nereikia tiems kursams, kurie buvo patvirtinti nepraėjus 15 mėn. po šio Reglamento pakeitimų įsigaliojimo, jei jų trukmė jau šiuo metu yra ilgesnė nei 66 dalies III priedėlyje nurodyta minimali trukmė.

- (31) Bendrovė „AIRBUS SAS“ pateikė pastabą dėl AMC 66.A.45(k) ir AMC 66.B.115, kur Agentūra teikia, kad sąsaja tarp variklio ir sklandmens sistemų turi būti nagrinėjama arba per orlaivio, arba per variklio tipo mokymus. „Airbus SAS“ nuomone, ši sąsaja turi būti nagrinėjama per variklio tipo mokymus.

Agentūra laikosi nuostatos, kad tai priklauso nuo orlaivio tipo ar kategorijos. Kai kuriais atvejais, pavyzdžiui, bendrosios aviacijos atveju, protingiau šią sąsają nagrinėti per sklandmens mokymus, nes yra labai daug įvairių orlaivių, kurie turi įdiegtus to paties tipo variklius.

- (32) Bendrovė „AIR FRANCE“ išsakė pastabą dėl 66 dalies III priedėlio 3 dalies j punkto. Bendrovės nuomone, turi būti parengtas AMC, kuriame turėtų būti nurodytas per 3 lygio egzaminą pateikiamų 1, 2 ir 3 lygio klausimų procentas.

Agentūra nemano, kad tam turėtų būti nustatyta tokia norma. Vis dėlto III priedėlio 3 dalies j punktas buvo panaikintas, o 3 dalies d ir f punktai iš dalies pakeisti, norint išaiškinti, kad:

- Yra priimtina pateikti tam tikras žemesnio lygio klausimų skaičių.
- Kompetentinga institucija, patvirtindama kursą, įvertins šių skaičių ir lygį.

- (33) Europos orlaivių techninės priežiūros mokymo komitetas nurodė, kad MPD, SRM, RVSM bei kiti elementai neturėtų būti AMC 66.A.45(k)(1) ir (k)(2) dalis, ir į juos neturėtų būti atsižvelgta sudarant tipo mokymo kurso teorinį turinį.

Agentūra su siūlymu nesutinka, nes tam tikram orlaivio tipui gali reikėti labai specifinių remonto darbų, įtrauktų į SRM (įskaitant techninės priežiūros veiksmus pagal RVSM reikalavimus), į kuriuos gali reikėti atsižvelgti sudarant kurso turinį.

- (34) Bendrovės „EAT DHL“ techninio mokymo skyrius patarė iš dalies keisti 147.A.100 dalies f punktą, kad būtų visuose mokymuose kursuose nuo 15 iki 7 sumažintas didžiausias skaičius studentų, kuriems vadovauja vienas vadovas.

Agentūra negali atsižvelgti į šį siūlymą, nes ši dalis nenagrinėta darbo grupėse ir jai nebuvo vykdoma išorės konsultacijų procedūra. Dėl šios priežasties jis gali būti svarstomas tik vykstant kitoms reglamentavimo procedūroms.