



**Udtalelse nr. 04/2009**

**fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur**

**af 11. december 2009**

**om forslag til Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver**

***"Luftfartøjsvedligeholdelsescertifikater for ikke-komplekse luftfartøjer"***

## I. Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at foreslå Kommissionen at ændre Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003<sup>1</sup>. Begrundelsen for denne lovgivningsaktivitet gennemgås i korte træk i det følgende.
2. Denne udtalelse er vedtaget i henhold til den procedure, der er fastsat af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (agenturets) bestyrelse<sup>2</sup>, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008<sup>3</sup> (grundforordningen).

## II. Høring

3. Selv om bilag III (del-66) til forordning (EF) nr. 2042/2003 allerede indeholder en bestemmelse om et certificeringssystem for certificeringspersonale, har en stor del af de involverede parter i forbindelse med revidering af del-M for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport (opgave M.017), samt som følge af høringen, der blev afholdt på grundlag af A-NPA14/2006, udtrykt bekymring over det forhold, at det nuværende certificeringssystem ikke er tilpasset den lavere kompleksitet af mindre luftfartøjer til almenflyvning.
4. For at tage fat om dette spørgsmål oprettede agenturet regelfastsættelsesopgave 66.022 og nedsatte en tilknyttet redaktionsgruppe, som bestod af repræsentanter for de nationale myndigheder og foreninger for lette fartøjer og meget lette fartøjer. Formålet hermed var at vurdere situationen, fremlægge et forslag og udarbejde retningslinjer for afgivelse af en udtalelse om ændring af del-66 og/eller en afgørelse om ændring af AMC for denne del i forhold til TdR 66-022.
5. Gruppen havde i sit udkast til et forslag fokus på certifikater, der dækker flyskrog, strømforsyning og elektriske systemer samt visse begrænsede flyelektronikrettigheder. Gruppen behandlede ikke ækvivalenten til et B2-certifikat, der er tilpasset almenflyvning; dette vil blive behandlet i forbindelse med en fremtidig regelfastsættelsesprocedure (opgave 66.027).
6. På baggrund af input fra redaktionsgruppen offentliggjorde agenturet den 28. marts 2008 NPA 2008-03 på sit websted: ([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)).
7. Ved fristens udløb den 28. juni 2008 havde agenturet modtaget 177 bemærkninger fra 39 nationale luftfartsmyndigheder, erhvervsorganisationer og private organisationer/privatpersoner.

---

<sup>1</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1). Forordning som senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1056/2008 af 27. oktober 2008 (EUT L 283, 28.10.2008).

<sup>2</sup> Bestyrelsens beslutning om den procedure, som agenturet skal anvende ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale. EASA MB 08-2007 af 11.6.2007 (proceduren for fastlæggelse af regler).

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1).

8. Med henblik på at gennemgå disse bemærkninger oprettede agenturet en undersøgelsesgruppe bestående af medlemmer af 66.022-arbejdsgruppen, en repræsentant fra "Standardisation & Approvals" (agentur) samt en repræsentant fra industrien, som havde udtrykt en afvigende holdning til NPA2008-03. Som følge af denne gennemgang udstedte agenturet den 16. september 2009 CRD2008-03, som indeholdt svar på hver enkelt bemærkning, den foreslåede tekst til lovgivningen og til AMC/GM.
9. Det skal bemærkes, at undersøgelsesgruppen også tog højde for de bemærkninger, der blev fremsat under høringen i forbindelse med NPA 2007-07, navnlig bemærkninger vedrørende "typerettigheder og grupperettigheder".
10. Efter offentliggørelsen af CRD2008-03 afholdt agenturet den 29. oktober 2009 en workshop i Köln for at uddybe indholdet i dette dokument og forklare forslaget for interessenter, inden der blev fremsat bemærkninger.
11. Efter den eksterne høring i forbindelse med CRD2008-03, som blev afsluttet den 16. november 2009, modtog agenturet bemærkninger fra:
  - fem kompetente myndigheder: AustroControl-Austria, CAA-Netherlands, CAA-Sweden, CAA-United Kingdom og DGAC-France.
  - 11 organisationer og foreninger: British Gliding Association, European Gliding Union, Dansk Svæveflyver Union (DSvU), Europe Air Sports, Deutscher Aero club, European Sailplane Manufacturers, Finnish Aeronautical Association, Light Aircraft Association of the Czech Republic, Flightdesign, Kongelig Dansk Aeroklub og Dutch Gliding Association.
  - 1 privatperson.

Bilaget indeholder en detaljeret analyse af disse bemærkninger.

### **III. Indholdet af agenturets udtalelse**

12. Nærværende udtalelse tager i så vid udstrækning som muligt højde for de forslag, der er fremsat af de mange interessenter, som deltog i høringen og reagerede på CRD'et.
13. I betragtning af hierarkiet for EASA-regler omhandler denne udtalelse kun agenturets forslag til ændringer af de gældende kommissionsforordninger (del-145, del-66 og del-147). De tilknyttede midler til overholdelse (AMC) og vejledende materiale (GM), som blev behandlet nærmere i CRD'et, kan og vil først blive fremlagt af agenturet, når Kommissionen har vedtaget ovennævnte forordninger. Det skal imidlertid gøres klart, at foranstaltningerne i denne udtalelse skal ses i sammenhæng med ovennævnte AMC'er og GM'er som del af en vedtaget pakkelsejning.

#### **a) B3-certifikat**

14. Agenturets første skridt er fremsættelse af forslaget om et nyt B3-certifikat, svarende til B1.2-certifikatet, men med forenkede krav, der er tilpasset de mindre komplicerede flyvemaskiner med stempelmotorer.
15. Dette B3-certifikat vil kunne finde anvendelse på "*flyvemaskiner med ikke-trykladte stempelmotorer med en MTOM på 2000 kg og derunder*". Selv om dette certifikat i NPA2008-

03 oprindeligt også var gældende for svævefly og motordrevne svævefly, besluttede agenturet at udelade disse fartøjer af følgende årsager:

- svævefly og motordrevne svævefly er allerede omfattet af L-certifikatet
- det er hensigten, at B1.2-certifikatet, som ikke dækker svævefly og motordrevne svævefly, automatisk skal omfatte B3-certifikatet. Dette er kun muligt, hvis B3-certifikatet ikke også dækker svævefly og motordrevne svævefly.

Agenturet har imidlertid på baggrund af reaktionerne under høringen i forbindelse med CRD2008-03, foreslået, at indehavere af B1-2- og B-3-certifikater skal have mulighed for uden yderligere krav at opnå et fuldt L-certifikat med rettighederne "luftfartøj med træstruktur", "luftfartøj med sammensat struktur" og "luftfartøj med metalstruktur", så længe B1.2-/B3-certifikatet ikke indeholder nogen form for begrænsning, for så vidt angår det tilsvarende strukturmateriale (jf. 66.A.25(d), som ændret, 66.A.30(a)8 og tillæg IV til del-66). Dette giver nuværende indehavere af B1.2- og B3-certifikater mulighed for at udstede certifikater om frigivelse til tjeneste for svævefly og motordrevne svævefly.

16. Rettighederne i dette certifikat omfatter luftfartøjsstruktur, motorinstallationer og mekaniske og elektriske systemer samt i begrænset omfang flyelektronik, hvilket svarer til rettighederne i B1.2-certifikatet, undtagen de former for luftfartøjer, der er omfattet, og det forhold, at B3-certifikatet ikke indeholder en underkategori A.
17. Kravene til grundlæggende viden og til grundlæggende prøver i forbindelse med B3-certifikatet er inkluderet i det nuværende tillæg I og tillæg II til del-66. Hvad angår prøverne, er der sørget for, at antallet af spørgsmål for hvert modul altid er et multiplum af fire for at sikre opfyldelse af kriteriet om, at 75 % af spørgsmålene skal være korrekt besvaret.
18. I de tilfælde, hvor en del-147-organisation afholder et kursus i grundlæggende viden i forbindelse med B3, skal det have en varighed på 1 000 timer som angivet i tillæg I til del-147. Denne varighed er det halve af de 2 000 timer, der er påkrævet for et B1.2-kursus, hvilket begrundes med følgende:
  - Uddannelsesniveaut for de forskellige emner er reduceret i forhold til B1.2, eftersom de omfattede luftfartøjer er mindre komplicerede.
  - Der er oprettet særskilte moduler, 7B, 9B, 11C og 17B, for B3-certifikatet, og de nuværende moduler 7, 9 og 17 er blevet omdøbt til 7A, 9A og 17A. Det har til formål at sikre, at selv om uddannelsesniveaut (niveau 1, 2 eller 3) for visse emner er det samme som for B1.2, er indholdet af uddannelsen ikke det samme. Indholdet af kurset for B3-certifikatet skal udvikles under hensyntagen til det forhold, at teknologien og vedligeholdelsesmiljøet for denne kategori af luftfartøjer er mindre kompliceret.
19. Oprettelsen af særskilte moduler for B3-certifikatet betyder, at modulerne 7B, 9B, 11C og 17B ikke automatisk kan godskrives som ækvivalenter til de tilsvarende moduler 7A, 9A, 11A, 11B og 17A, hvis et eksisterende B3-certifikat udvides til at omfatte andre kategorier/underkategorier, selv om uddannelsesniveaut er det samme. Dette følger af opgavens hovedformål, som var at indføre et certifikat med væsentligt lavere uddannelseskraft, end det er tilfældet for det eksisterende B1.2-certifikat.
20. Kravene til grundlæggende erfaring (66.A.30) er fortsat identisk med kravene til B1.2-certifikatet og rækker fra 1 til 3 år afhængigt af, hvilken teknisk uddannelse ansøgeren har gennemført.
21. Tillæg IV til del-66 er blevet ændret og indeholder nu krav til længden af den yderligere erfaring, der er nødvendig for at udvide B3-certifikatet til at omfatte andre

kategorier/underkategorier eller for at udvide en eksisterende kategori/underkategori til at være omfattet af et B3-certifikat.

22. For at udøve certificeringsrettigheder skal B3-certifikatet være påtegnet rettigheden "flyvemaskiner med ikke-trykladte stempelmotorer med en MTOM på 2 000 kg og derunder". Denne rettighed påtegnes på baggrund af påvisning af den nødvendige erfaring, hvilket i det tilsvarende AMC-materiale vil blive nærmere forklaret som:
- 50 % af opgaverne fra tillæg II til AMC gældende for denne rettighed
  - under tilsyn af autoriseret certificeringspersonale.
23. Rettigheden vil imidlertid blive pålagt følgende begrænsninger, hvis den pågældende person ikke kan fremvise den nødvendige erfaring med disse luftfartøjer:
- flyvemaskiner med træstruktur
  - flyvemaskiner med struktur af metalrør betrukket med stof
  - flyvemaskiner med metalstruktur
  - flyvemaskiner med sammensat struktur.

Det skal bemærkes, at NPA2008-03 indeholdt flere begrænsninger, herunder også begrænsninger vedrørende:

- optageligt landingsstel
- propeller med variabel pitch
- turboladet motor
- elektrisk og/eller reaktionsmotor (på motordrevne svævefly)
- FADEC.

Disse yderligere begrænsninger er fjernet fra det endelige forslag i samråd med undersøgelsesgruppen for NPA2007-07, hvor der blev indført tilsvarende begrænsninger for luftfartøjer i gruppe 2 og gruppe 3 (opgave 66.009).

Begrundelserne for at fjerne begrænsningerne vedrørende disse systemer er som følger:

- Der kunne stilles spørgsmål ved, hvorfor disse systemer var blevet valgt frem for andre.
- Systemet til påtegning og fjernelse af begrænsninger kan medføre en væsentlig arbejdsbyrde for de kompetente myndigheder og indehaverne af certifikater.
- Indehaveren af certifikatet skal dog fortsat opfylde kravene til grundlæggende viden og erfaring.

Derudover vil der som en kompensationsforanstaltning blive indført en bestemmelse i udtalelsen, punkt 66.A.20(b), med udgangspunkt i CRD2007-07, med supplerende AMC-materiale for at præcisere, at certificeringspersonalet ikke kan udøve rettigheder, medmindre vedkommende har kvalifikationer inden for det pågældende luftfartøj. Hermed styrkes vedligeholdelsesorganisationens eller det uafhængige certificeringspersonales ansvar for at sikre, at vedkommende er i besiddelse af disse kvalifikationer, inden et luftfartøj frigives.

24. De begrænsninger, der er påtegnet certifikatet:
- medfører "udelukkelse" fra certificeringsrettighederne
  - omfatter hele luftfartøjet. Det eneste, der kan frigives på luftfartøjet, er pilot-/ejervedligeholdelsesopgaver
  - kan fjernes ved:
    1. påvisning af den nødvendige erfaring (forklares nærmere i AMC'en), eller
    2. en praktisk bedømmelse udført af den kompetente myndighed.

66.B.115 er blevet ændret, så den afspejler dette, og omfatter kravene til den kompetente myndigheds fjernelse af begrænsninger (udover de krav, der følger af konvertering af nationale kvalifikationer i henhold til 66.A.70).

25. Tillæg V til del-66, formular 19 (ansøgningsformular) og formular 26 (eksempel på certifikatets format) er blevet ændret, så de afspejler de nye certifikatkategorier (både B3- og L-certifikatet). Formular 26 er blevet opdelt i formular 26A (alle certifikater undtagen L-certifikatet) og formular 26B (L-certifikatet).
26. Tillæg II til del-147 er blevet ændret, så det dækker grundkurserne for de nye certifikatkategorier (både B3- og L-certifikatet).

#### **b) L-certifikat**

27. Agenturets andet skridt var fremsættelse af forslaget om et nyt L-certifikat med meget forenklede krav og gældende for svævefly, motordrevne svævefly, varmluftsballoner og de fleste luftskibe. Dette skridt medfører en standardisering af certificeringssystemet for svævefly, motordrevne svævefly, varmluftsballoner og luftskibe, som på nuværende tidspunkt er underlagt nationale bestemmelser, og vil dermed sikre et ensartet sikkerhedsniveau og en styrkelse af det indre marked. Indehavere af disse certifikater vil kunne arbejde som uafhængigt certificeringspersonale eller inden for en hvilken som helst godkendt vedligeholdelsesorganisation og vil kunne certificere luftfartøjer, der er registreret i en hvilken som helst medlemsstat. L-certifikatet er endvidere gældende for flyvemaskiner med en MTOM på under 1 000 kg.
28. Agenturets sigte med udvælgelsen af det luftfartøj, der er dækket af L-certifikatet, har været at:
- drage fordel af de luftfartøjskategorier, der er defineret i NPA2008-07 (opgave MDM.032), hvor certificeringsprocessen for ELA1 og ELA2 er ved at blive defineret.
  - inkludere alle luftfartøjer, der kan komme i betragtning til enten ELA1-processen eller ELA2-processen, undtagen flyvemaskiner med en MTOM på mellem 1 000 kg og 2 000 kg samt meget lette rotorfly, som udelukkes, da de er for komplekse til det forenklede pensum, der er fastsat for L-certifikatet.
- Det betyder, at L-certifikatet heller ikke dækker de bemandede gasluftskibe, der ikke er omfattet af ELA2-processen.
29. Agenturet bemærker dog, at den grænse på 1 000 kg, der er fastsat i NPA2008-07 for ELA1-processen, sandsynligvis vil blive ændret til 1 200 kg efter gennemgangen af de bemærkninger, der er fremsat til denne NPA. Hvis det er tilfældet, vil agenturet også indføre denne ændring i begrænsningerne for L-certifikatet i den udtalelse, det fremsætter på grundlag af det kommende CRD2008-07.
30. Det foreslåede L-certifikat er opdelt i to niveauer: et begrænset L-certifikat og et fuldt L-certifikat (Limited-L og Full-L). Forskellen på disse to er, at det begrænsede certifikat ikke giver mulighed for at udstede et certifikat om frigivelse til tjeneste efter eftersyn med et interval på over 100 timer årligt eller efter større reparationer og ændringer. Denne ændring er indført som følge af bemærkningerne til CRD2008-03.

31. Hvert af disse niveauer kan omfatte forskellige rettigheder, der kan vælges af ansøgeren på baggrund af det område, hvor vedkommende ønsker at udøve certificeringsrettigheder. Disse rettigheder er angivet nærmere i 66.A.1(d).
32. I lighed med B3-certifikatet indeholdt NPA2008-03 forslag om indførelse af følgende begrænsninger i L-certifikatet, hvis ansøgeren ikke kunne fremvise den nødvendige erfaring:
- optageligt landingsstel
  - propeller med variabel pitch
  - turboladet motor
  - elektrisk og/eller reaktionsmotor (på motordrevne svævefly)
  - FADEC.

Som det også var tilfældet for B3-certifikatet, blev disse begrænsninger imidlertid fjernet fra det endelige forslag, i samråd med undersøgelsesgruppen vedrørende NPA2007-07, hvor der var indført tilsvarende begrænsninger for luftfartøjer i gruppe 2 og gruppe 3 (opgave 66.009).

Begrundelserne for at fjerne begrænsningerne vedrørende disse systemer er som følger:

- Der kan stilles spørgsmålstejn ved, hvorfor disse systemer er blevet valgt frem for andre.
- Systemet til påtegning og fjernelse af begrænsninger kan medføre en væsentlig arbejdsbyrde for de kompetente myndigheder og indehaverne af certifikater.
- Indehaveren af certifikatet skal dog fortsat opfylde kravene til grundlæggende viden og erfaring.

Derudover vil der som en kompensationsforanstaltning blive indført en bestemmelse i udtalelsen, punkt 66.A.20(b), med udgangspunkt i CRD2007-07, med supplerende AMC-materiale for at præcisere, at certificeringspersonalet ikke kan udøve rettigheder, medmindre vedkommende har kvalifikationer inden for det pågældende luftfartøj. Hermed styrkes vedligeholdelsesorganisationens eller det uafhængige certificeringspersonales ansvar for at sikre, at vedkommende er i besiddelse af disse kvalifikationer, inden et luftfartøj frigives.

Begrænsningerne vedrørende strukturmaterialet (træ, metalrør betrukket med stof, sammensatte materialer og metal) i B3-certifikatet er naturligvis ikke gældende for L-certifikatet, da disse materialer allerede er begrænset af de rettigheder, der er påtegnet L-certifikatet.

Agenturets forslag til et L-certifikat indeholder derfor ingen begrænsninger.

33. Hvad angår L-certifikatets rettigheder, omfatter de luftfartøjsstruktur, strømforsyning, mekaniske og elektriske systemer samt i begrænset omfang flyelektronik. Dette L-certifikat kan ikke udvides til at omfatte andre kategorier/underkategorier på grund af dets meget forenklede kvalifikationskrav. Det forhindrer imidlertid ikke den kompetente myndighed i at godskrive prøver, hvis der kan påvises en ækvivalent i overensstemmelse med 66.A.25(e).
34. Hvad angår uddannelses- og eksamenskravene, kan de sammenfattes som følger:
- Uddannelsen skal finde sted i overensstemmelse med det nye pensum, der er fastsat i tillæg VII til del-66. Emnerne vil afhænge af certifikatniveauet (begrænset eller fuldt certifikat) og af de rettigheder, der ansøges om, og der afholdes kurser af 2-3 ugers varighed for de enkelte rettigheder til det begrænsede L-certifikat. Uddannelsen kan erstattes af yderligere erfaring.
  - Prøver i overensstemmelse med det nye tillæg VIII til del-66, der ikke kan erstattes med erfaring.

35. Der er endvidere fastsat krav til erfaring i 66.A.30(a)6 og 7. Disse krav kan sammenfattes som følger:
- Hvad angår det begrænsede L-certifikat:
    1. seks måneder for ansøgere, der har fulgt træningen i tillæg VII og bestået prøven i tillæg VIII
    2. et år for ansøgere, der har bestået prøven i tillæg VIII, men som ikke deltog i træningen.
  - Hvad angår det fulde L-certifikat, kan rettighederne i det begrænsede L-certifikat udøves i et år.

### **c) Konverterings- og overgangsbestemmelser**

36. Selv om det i den forklarende note til NPA2008-03 er anført, at der ikke var planer om en konvertering af nationale kvalifikationer til de nye B3- og L-certifikater, har agenturet besluttet at tillade sådanne konverteringer som følge af de mange bemærkninger, der blev fremsat til NPA-høringsproceduren, og som kritiserede denne fremgangsmåde og argumenterede for behovet for disse konverteringer. Konverteringerne kan finde sted i overensstemmelse med den nuværende procedure, der er beskrevet i 66.A.70.
37. Når konverteringen har fundet sted, har det eksisterende certificeringspersonale mulighed for at få udstedt et B3- eller L-certifikat på grundlag af de rettigheder, de havde, inden den nye forordning træder i kraft.
38. Derudover er der for yderligere at lette overgangen til det nye system for luftfartøjer i tilfælde, hvor den nuværende bestemmelse giver mulighed for at anvende nationale kvalifikationer (luftfartøjer ud over flyvemaskiner og helikoptere), blevet indført et nyt stk. 8 til artikel 7 i forordning (EF) nr. 2042/2003, som giver mulighed for, at L-certifikatet og de nationale kvalifikationer kan eksistere side om side i op til tre år efter ikrafttrædelsen af den nye forordning. Efter denne periode er det kun L-certifikatet, der accepteres (certifikatet kan opnås enten via konvertering eller opfyldelse af de nye krav for udstedelse af certifikatet).
39. Agenturet bemærker, at NPA2008-03 indeholdt forslag om en overgangsperiode på fem år, idet det ikke tog højde for en konverteringsproces. Alle, der ansøger om et L-certifikat, ville som følge heraf være nødt til fuldt ud at opfylde de nye krav (uddannelse/eksamen/erfaring), og fem år blev anset for at være en rimelig periode. Som nævnt ovenfor indfører dette endelige forslag imidlertid konvertering af eksisterende nationale kvalifikationer, hvilket betyder, at alle disse ansøgere ikke er tvunget til at gennemføre processen vedrørende uddannelse/eksamen/erfaring. Overgangsperioden er derfor blevet reduceret til tre år, hvilket agenturet mener, er tilstrækkeligt til, at de kompetente myndigheder kan gennemføre det nye certificeringssystem.
40. Endelig skal det bemærkes, at der for luftfartøjer ud over flyvemaskiner og helikoptere fortsat er visse situationer, der ikke er dækket af L-certifikatet. Dette er tilfældet for:
- de luftskibe, der på grund af deres kompleksitet ikke er omfattet af L-certifikatet
  - arbejde på flyelektroniske systemer i luftfartøjer ud over flyvemaskiner og helikoptere.
- Det betyder, at det fortsat er de relevante bestemmelser i medlemsstaterne, der finder anvendelse på disse tilfælde (66.A.100). Arbejde på flyelektroniske systemer vil dog som nævnt blive behandlet inden den kommende regelfastsættelsesprocedure (opgave 66.027).



#### **IV. Konsekvensvurdering af lovgivningen**

41. Den fuldstændige konsekvensvurdering af lovgivningen er indeholdt i NPA2008-03.

Køln, den 11. december 2009

P. GOUDOU  
administrerende direktør

**TILLÆG: Reaktionen på CRD2008-03****Reaktioner vedrørende processen til konvertering af certificeringspersonalets kvalifikationer inden for almenflyvning:**

- (1) "European Sailplane Manufacturers", "European Gliding Union", "British Gliding Association", "Europe Air Sports", "Dansk Svæveflyver Union", "Kongelig Dansk Aeroklub" og en privatperson udtrykte bekymring for, hvordan de forskellige nationale myndigheder vil anvende de eksisterende konverteringsbestemmelser i 66.A.70, og henstillede til agenturet, at der i forordningen sikres fuld overførelse af rettigheder fra de nuværende nationale certificeringspersonalekvalifikationer til de tilsvarende del-66-certifikater.

Agenturet bemærker i denne forbindelse, at den nuværende politik i forbindelse med 66.A.70, hvor nationale kvalifikationsstandarder og kvalifikationsstandarder under del-66 sammenholdes, ikke er ændret og fortsat vil finde anvendelse som før.

Agenturet mener samtidig, at det ud over denne eksisterende politik er hensigtsmæssigt at anvende en specifik fremgangsmåde for konvertering af kvalifikationer inden for almenflyvning (luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport ud over store luftfartøjer) baseret på EASA's generelle luftfartspolitik og som følge af indførelsen af strengere begrænsninger.

Denne fremgangsmåde vil give indehaveren af certifikatet mulighed for at fortsætte de vedligeholdelsesaktiviteter, som han/hun var berettiget til under det nationale system.

Når der er udstedt et konverteret del-66-certifikat, er det fuldt ud underlagt bestemmelserne i del-66. Hvis indehaveren ønsker at udvide anvendelsesområdet for sit del-66-certifikat, kræves der derfor fuld overholdelse af bestemmelserne i del-66, hvilket også betyder, at alle forskelle mellem den tidligere nationale certificeringskvalifikation og del-66 skal være udlignet.

Det er på grund af forskellene mellem medlemsstaternes nationale certificeringssystemer op til den enkelte medlemsstat at fastsætte resultatet af konverteringen og de begrænsninger, der skal indføres inden for rammerne af del-66-certifikatet. Dette skal fastsættes fra sag til sag og ud fra sikkerhedshensyn. For at opnå dette skal der ikke blot tages højde for de konkrete opgaver, som ansøgeren var berettiget til at udføre under det nationale system, men også for det "miljø", som disse opgaver blev udført i, herunder navnlig styringssystemerne og -procedurerne i den organisation, hvor ansøgeren udførte opgaverne.

Inddragelse af disse faktorer kan føre til andre begrænsninger end dem, der specifikt vedrører luftfartssystemer eller -strukturer, f.eks.:

- kun gyldig i organisation XXXX
- kun gyldig for et enmotoret Cessna-luftfartøj med stempelmotor
- kun gyldig for Cessna 172
- kun gyldig for Cessna 172, registreringsnr. XXXX.

Der skal også gøres opmærksom på følgende:

- Begrænsningen "gyldig for luftfartøjer, der ikke udfører erhvervmæssig lufttransport" skal altid være angivet.
- Certifikatet er, uafhængigt af enhver anden begrænsning, ikke gyldigt for store luftfartøjer.

Agenturet vil udarbejde AMC/GM-materiale, hvor denne specifikke fremgangsmåde for almenflyvning forklares nærmere.

- (2) "Deutscher Aero Club" bemærkede, at det tyske system indeholdt krav om, at personale med et vedligeholdelsescertifikat udstedt af Deutscher Aero Club kvitterer for deres arbejde og frigiver luftfartøjet til flyvning. De anførte dog også, at denne vedligeholdelse ikke gennemgås eller frigives formelt (af Prüfer Klasse 3) før det årlige luftdygtighedseftersyn. De har som følge heraf anmodet om en ændring af 66.A.70, da de frygter, at den tyske kompetente myndighed med den nuværende tekst ikke vil konvertere disse indehaveres kvalifikationer.

Agenturets holdning til dette er, at såfremt kvalifikationerne hos indehaverne af vedligeholdelsescertifikater er tilstrækkelige til, at det juridisk kan dokumenteres, at vedligeholdelsen er udført korrekt, og at luftfartøjet kan flyve, betragtes disse kvalifikationer som "certificeringspersonalekvalifikationer" og er omfattet af den konverteringsproces, der fastsættes i 66.A.70. Dette gælder uanset, om indehaveren af certifikatet reelt frigav luftfartøjer, og uanset om underskrivelse af et luftdygtighedseftersyn af Prüfer Klasse 3 var påkrævet på et senere tidspunkt.

Processerne for vedligeholdelse og luftdygtighedseftersyn er fuldstændig adskilte i forordning (EF) nr. 2042/2003. Certificeringspersonale er kun involveret i frigivelsen af vedligeholdelse. De "certificeringspersonalekvalifikationer", der beskrives i 66.A.70, er derfor fuldstændig uafhængige af processen for luftdygtighedseftersyn.

- (3) "DGAC-France" anmodede om en præcisering af referencedatoen for konverteringsprocessen i tilknytning til det afsnit i 66.A.70, der indledes med følgende formulering "indehaveren af en certificeringspersonalekvalifikation, der er gyldig i en medlemsstat forud for ikrafttrædelsen af denne del".

Agenturet vil tilføje AMC/GM-materiale med henblik på at præcisere, at datoen for ikrafttrædelse er som følger:

- for B3-certifikatet ikrafttrædelsen af denne ændringsforordning
- for svævefly, motordrevne svævefly, varmluftsballoner og de luftskibe, der er omfattet af L-certifikatet i overensstemmelse med 66.A.1(d), er datoen tre år efter ikrafttrædelsen af denne ændringsforordning (se artikel 7, stk. 8). For flyvemaskiner under 1 000 kg, som også er omfattet af L-certifikatet, anvendes samme dato som for B3-certifikatet, jf. ovenfor.

- (4) En række reaktioner har vist, at der hersker visse misforståelser vedrørende konverteringsprocessen.

Agenturet vil derfor gerne præcisere følgende:

- Konverteringsprocessen for L-certifikatet har ingen tilknytning til den treårige overgangsperiode, der fastsættes i artikel 7, stk. 8. Ved konverteringsprocessen overføres en eksisterende national kvalifikation til et del-66-certifikat, som derefter

frit kan anvendes og først udløber ved den fornyelsesproces, der som standard skal foretages hvert femte år. Den nationale kvalifikation kan fortsat anvendes i denne treårige overgangsperiode.

- Konverteringer skal altid foretages af de kompetente myndigheder.
- De kompetente myndigheder er forpligtet til at foretage konverteringer. Der er tale om en obligatorisk proces, som skal foretages på anmodning fra enhver indehaver af en certificeringspersonalekvalifikation, der er gyldig i en medlemsstat.
- Det er ikke nødvendigt at aflægge prøve for at få en national kvalifikation konverteret. Prøver er kun påkrævede, hvis det er nødvendigt at fjerne begrænsninger, der er indført under konverteringsprocessen. Dette er valgfrit for indehaveren af certifikatet.

### **Reaktioner på den treårige overgangsperiode i artikel 7, stk. 8:**

- (5) "European Sailplane Manufacturers" anførte, at en overgangsperiode på tre år var for kort.

Agenturet bemærker, at NPA2008-03 indeholdt forslag om en overgangsperiode på fem år, idet det ikke tog højde for en konverteringsproces. Alle, der ansøger om et L-certifikat, ville som følge heraf være nødt til fuldt ud at opfylde de nye krav (uddannelse/eksamen/erfaring). Dette endelige forslag indfører imidlertid konvertering af eksisterende nationale kvalifikationer, hvilket betyder, at alle disse ansøgere ikke er tvunget til at gennemføre processen vedrørende uddannelse/eksamen/erfaring. Overgangsperioden er derfor blevet reduceret til tre år, hvilket agenturet mener, er tilstrækkeligt til, at de kompetente myndigheder kan gennemføre det nye certificeringssystem.

### **Reaktioner på rettighederne i B3-certifikatet:**

- (6) "European Sailplane Manufacturers" anmodede om, at B3-certifikatet omfatter rettigheder vedrørende svævefly og motordrevne svævefly eller alternativt mulighed for, at en indehaver af et B3-certifikat uden større omkostninger kan opnå et L-certifikat.

Agenturet er ikke positivt stemt over for at inkludere disse rettigheder i B3-certifikatet af følgende årsager:

- B3-certifikatet vil ikke automatisk kunne inkluderes i B1.2-certifikatet, medmindre sidstnævnte også omfatter rettigheder til svævefly og motordrevne svævefly. Dette vil imidlertid også have betydning for definitionen af B1.2-certifikatet, da det ikke længere udelukkende vil finde anvendelse på flyvemaskiner (et svævefly er ikke en flyvemaskine).
- Det kan give det indtryk, at erfaring med svævefly er tilstrækkeligt til at opnå rettigheden "flyvemaskiner med ikke-trykladte stempelmotorer med en MTOM på 2 000 kg og derunder" i B3-certifikatet (beskrevet i 66.A.45(i)) eller gruppe 3-rettigheden i B1.2-certifikatet (beskrevet i CRD2007-07).

Da agenturet imidlertid er positivt stemt for at øge antallet af personer, der kan opnå rettigheder til at certificere svævefly og motordrevne svævefly, har det foreslået, at

indehavere af B1-2- og B-3-certifikater får mulighed for uden yderligere krav at opnå et fuldt L-certifikat med rettighederne "luftfartøj med træstruktur", "luftfartøj med sammensat struktur" og "luftfartøj med metalstruktur", så længe B1.2-/B3-certifikatet ikke indeholder nogen form for begrænsning, for så vidt angår det tilsvarende strukturmateriale (jf. 66.A.25(d), som ændret, 66.A.30(a)8 og tillæg IV til del-66). Dette giver nuværende indehavere af B1.2- og B3-certifikater mulighed for at udstede certifikater om frigivelse til tjeneste for svævefly og motordrevne svævefly.

Agenturet vil udarbejde AMC-GM-materiale, hvori det præciseres, at hvis en indehaver af et B1-2- eller B3-certifikat ønsker at opnå et L-certifikat med rettigheden "luftfartøj med træstruktur", betyder sætningen "*så længe B1.2-/B3-certifikatet ikke indeholder nogen form for begrænsning, for så vidt angår det tilsvarende strukturmateriale*", at det hverken indeholder begrænsningen "luftfartøj med træstruktur" eller begrænsningen "luftfartøj med struktur af metalrør betrukket med stof".

### **Reaktioner på begrænsningerne på B3-certifikatet:**

- (7) "CAA-United Kingdom" og "AustroControl-Austria" bemærkede, at hvad angår L-certifikatet, omfatter rettigheden "luftfartøj med træstruktur" også metalrør betrukket med stof. B3- og B1.2-certifikatet har imidlertid særskilte begrænsninger for "luftfartøj med træstruktur" og "luftfartøj med struktur af metalrør betrukket med stof".

Agenturet bemærker, at der er tale om forskellige problemstillinger:

- Hvad angår L-certifikatet, er der tale om rettigheder og ikke begrænsninger. Alle indehavere af et certifikat med rettigheden "luftfartøj med træstruktur" skal have gennemført træningen i modul L4, som omfatter kombinationen træstruktur med metalrør og stofbeklædning.
- Hvad angår B3- og B1.2-certifikater, er der tale om begrænsninger, der kan fjernes ved påvisning af tilstrækkelig erfaring. Agenturets holdning er, at det er bedre at holde disse begrænsninger adskilte, så en eller flere af dem kan fjernes, hvis den pågældende person ikke har erfaring med en af strukturerne.

- (8) "CAA-Netherlands" og "CAA-Sweden" anmodede om en præcisering af, hvad der menes med "begrænsning", herunder navnlig om begrebet dækker en aktivitet, der kan certificeres, eller en aktivitet, der ikke kan certificeres.

Agenturet er enig i, at der er visse uoverensstemmelser i forordningen: F.eks.:

- 66.B.305 henviser til "prøvning, [der er] nødvendig for at konvertere [...] uden begrænsninger", hvilket betyder, at begrænsningen henviser til opgaver, der ikke kan certificeres.
- Det anføres i punkt 15 i del-66-certifikatet (tillæg V til del-66), at "Hvis der ikke gælder begrænsninger, skal siden BEGRÆNSNINGER udstedes med erklæringen "Ingen begrænsninger"". Det betyder også her, at begrænsningen henviser til opgaver, der ikke kan certificeres.
- Del-145 benytter begrænsninger til at indskrænke aktiviteterne, hvilket betyder, at begrænsningen henviser til opgaver, der kan certificeres.

Selv om agenturet har besluttet at anføre, at de begrænsninger, der påtegnes et B3-certifikat, er opgaver, der ikke kan certificeres, er vi enige i, at det i visse tilfælde kan

være mere praktisk at henvise til opgaver, der kan certificeres, f.eks. når rettighederne er meget små i forhold til de opgaver, der ikke er godkendt. Det er i disse tilfælde ikke praktisk at anføre alle de opgaver, der ikke kan certificeres.

Det vil muligvis være nødvendigt med yderligere lovgivning fremover for at afhjælpe alle disse uoverensstemmelser.

### **Reaktioner på rettighederne i L-certifikatet:**

- (9) "British Gliding Association", "Dutch Gliding Association" og "European Gliding Union" anmodede om, at "årlige inspektioner" indgik som en del af rettighederne til det begrænsede L-certifikat (Limited-L). Derudover anmodede CAA-Sweden om, at niveauerne Limited-L og Full-L blev lagt sammen til et enkelt niveau.

Agenturets holdning hertil er, at det fortsat er nødvendigt at have to niveauer for at give mindre erfarent vedligeholdelsespersonale adgang til industrien, forudsat at de har opfyldt visse rimelige standarder. Deres rettigheder vil imidlertid skulle stå i et rimeligt forhold til den grundlæggende viden og erfaring, de har opnået.

Agenturet har ikke desto mindre besluttet at give indehavere af et begrænset L-certifikat mulighed for at udføre årlige inspektioner og 100-timers inspektioner. For at muliggøre dette er modulerne L4.5, L5.7, L6.7 og L8.14 i tillæg VII til del-66, som finder anvendelse på det begrænsede L-certifikat, blevet ændret, så de nu omfatter 100-timers og årlige inspektioner. Endvidere er modul L9 "procedurer for fysisk inspektion" blevet fjernet fra pensummet til det fulde L-certifikat og flyttet til eksamenskravene til det begrænsede L-certifikat.

- (10) "British Gliding Association", "European Gliding Union" og "AustroControl-Austria" var bekymrede for frigivelsen af flyelektronisk arbejde på svævefly.

Agenturet har i den henseende vurderet og forkastet følgende muligheder:

- Integration af fulde rettigheder til flyelektroniske systemer i L-certifikatet. Dette var imidlertid ikke muligt på dette tidspunkt, eftersom pensummet i tillæg VII til del-66 ikke dækker disse systemer.
- Udvidelse af rettighederne i B2-certifikatet til også at omfatte svævefly, varmluftsballoner og luftskibe. Dette vil imidlertid ikke løse problemet for luftfartsaktørerne generelt, da det kun er meget få indehavere af et B2-certifikat, der vil kunne arbejde inden for dette område. Det vil desuden være nødvendigt at omdefinere rettighederne i B2-certifikatet.

Agenturet har derfor valgt fortsat at lade arbejde på flyelektroniske systemer i luftfartøjer ud over flyvemaskiner og helikoptere være omfattet af de nationale bestemmelser (66.A.100) samt at fortsætte sine regelfastsættelsesaktiviteter (opgave 66.027) med henblik på at udvikle et certificeringssystem for mekanikere i flyelektronik, der er tilpasset almenflyvning.

L-certifikatet giver dog stadig mulighed for frigivelse til tjeneste af følgende (66.A.20(a)5):

- arbejde på ethvert flyelektronisk system, der kræver enkle test for at påvise deres funktionsdygtighed, og som ikke kræver fejlfinding.

- arbejde på radio-, kommunikations-, og transpondersystemer, hvis rettigheden "Radio-komm/transponder" er påtegnet det fulde L-certifikat.

(11) En række reaktioner har vist, at der er visse misforståelser vedrørende rettighederne i L-certifikatet.

Agenturet vil derfor præcisere følgende:

- L-certifikatet indeholder ikke rettigheder vedrørende luftfartøj eller motortype, og der er derfor ingen krav om typeuddannelse eller typeprøve for hverken luftfartøjer eller motorer. Der er ingen krav om involvering af fabrikanten.
- De forskellige rettigheder i et L-certifikat opnås, når kravene til grundlæggende viden og erfaring er opfyldt.
- Rettigheden "strømforsyning", der er påtegnet det begrænsede L-certifikat, giver mulighed for frigivelse til tjeneste af arbejde udført på en hvilken som helst form for strømforsyning på et luftfartøj, der er omfattet af L-certifikatet.
- Rettigheden til flyskroget og rettigheden til strømforsyning kan være tildelt en og samme person. Uddannelsen til begge rettigheder varer cirka en måned. Denne uddannelse er ikke obligatorisk, og det er tilstrækkeligt at fuldføre de tilsvarende prøver med et tilfredsstillende resultat.

Agenturet vil udarbejde yderligere AMC-/GM-materiale.

#### **Reaktioner på kravene til grundlæggende viden i forbindelse med L-certifikatet (66.A.25(b)):**

(12) "British Gliding Association" udtrykte bekymring for, at der ikke ville være nok del-147-organisationer til at udbyde grunduddannelse for L-certifikatet, og anmodede om, at nationale sportsforeninger, som de nationale kompetente myndigheder har tillid til, fortsat kan udføre denne funktion.

Agenturets holdning er følgende:

- Grunduddannelse til L-certifikatet (66.A.25(b)) er ikke obligatorisk, som fastsat i 66.A.25(c), selv om der i dette tilfælde kræves 1 års erfaring i stedet for seks måneder.
- Grundlæggende prøver er obligatoriske.
- Grunduddannelse og grundlæggende prøver kan udbydes af nationale sportsforeninger, hvis den kompetente myndighed har givet tilladelse hertil (se 66.A.25(b)). Det betyder, at denne løsning kan opveje manglen på del-147-organisationer.

#### **Reaktioner på opgraderingen af et L-certifikat:**

(13) "British Gliding Association" anmodede om, at der blev indført mulighed for at godskrive viden og erfaring, der er opnået på L-certifikatniveau, i forbindelse med opnåelse af et "A"- eller "B"-certifikat.

Agenturet bemærker, at L-certifikatet ikke kan udvides til at omfatte andre kategorier/underkategorier på grund af dets meget forenklede kvalifikationskrav og de mange forskellige rettigheder. Det forhindrer imidlertid ikke den kompetente myndighed i at godskrive prøver, hvis der kan påvises en ækvivalent i overensstemmelse med 66.A.25(e).

#### **Reaktioner på de forskellige typer svævefly og motordrevne svævefly:**

- (14) "CAA-United Kingdom" anmodede om en præcisering af, hvilke rettigheder der er påkrævede i L-certifikatet for at frigive forskellige typer svævefly og motordrevne svævefly, herunder bl.a. "Touring motordrevne svævefly", "selvstartende motordrevne svævefly" og "selvbærende motordrevne svævefly".

Det er agenturets holdning, at ethvert svævefly med en motor skal betragtes som et "motordrevent svævefly" og kræver påtegning af rettigheden "strømforsyning", for at der kan frigives arbejde på et sådant luftfartøj. Dette er grunden til, at denne udtalelse kun henviser til "svævefly" og "motordrevne svævefly", der svarer til overskriften *CS-22 "certificerings-specifikationer, herunder luftdygtighedsbestemmelser og acceptable gennemførelsesmidler for svævefly og motordrevne svævefly"*.

#### **Reaktioner på fornyelsen af del-66-certifikater:**

- (15) "British Gliding Association" udtrykte bekymring vedrørende udgifterne til fornyelse af del-66-certifikater og foreslog en ændring af afgørelse 2007/018/R. Organisationen stillede endvidere spørgsmålstegn ved behovet for en fornyelse og foreslog, at den blev erstattet med krav om rutine.

Det er agenturets holdning, at der allerede findes krav om rutine i forbindelse med udøvelse af certificeringsrettigheder. Det vil medføre en væsentlig arbejdsbyrde for de kompetente myndigheder og indehavere af certifikater at indføre sådanne krav i certificeringskravene, da det vil betyde, at certifikatet bliver ugyldigt, og at der skal udstedes et nyt.

Hvad angår behovet for fornyelse, blev det vurderet som led i opgave 66.088, hvilket mundede ud i afgørelse 2007/018/R. Denne fornyelse finder sted hvert femte år og bør ikke medføre væsentlige omkostninger, da der er tale om en rent administrativ fornyelse, der har til formål at kontrollere, at certifikatet stemmer overens med den kompetente myndigheds optegnelser, og at der ikke skal træffes foranstaltninger i henhold til 66.B.500.

#### **Reaktioner på anvendelsen af B3- og L-certifikater for luftdygtighedseftersynspersonale:**

- (16) "European Sailplane Manufacturers" anmodede om, at M.A.707 i del-M revideres med henblik på at tillade anvendelse af B3- og L-certifikater for luftdygtighedseftersynspersonale.



Agenturet accepterer forslaget og vil ændre AMC M.A.707(a), punkt 4, i overensstemmelse med forslaget.

### **Reaktioner med forslag om specifikke certificeringskrav til LSA (Light Sport Aeroplanes):**

- (17) "Finnish Aeronautical Association", "Light Aircraft Association of the Czech Republic" og Flightdesign anmodede om, at der blev oprettet et specifikt certifikat for LSA (Light Sport Aeroplanes) under 600 kg, da de mener, at kravene i L-certifikatet er for omfattende. De anfører endvidere, at det typiske pensum for et fuldt L-certifikat, der dækker forskellige materialer, typisk tager cirka 190 timer, mens FAA-ordningen kun er på 120 timer.

Det er agenturets holdning, at formålet med den opgave, der udmundede i denne udtalelse, var at indføre et certificeringssystem, der er tilpasset luftfartøjer i almenflyvning. Dette er opnået med indførelsen af B3- og L-certifikatet. Endvidere er L-certifikatet opdelt i et begrænset og et fuldt certifikat (Limited-L og Full-L) for at give mindre erfarent vedligeholdelsespersonale adgang til industrien, forudsat at de har opfyldt visse rimelige standarder.

Derudover giver den foreslåede europæiske definition på LSA mulighed for at inkludere mere komplekse luftfartøjer end den amerikanske definition. Det betyder, at det ikke er muligt blot at sammenligne varigheden af L-certifikatet med varigheden af FFA-certifikatet.

Indførelse af et nyt certifikat for LSA vil medføre en ekstra arbejdsbyrde for de nationale myndigheder og vil desuden gøre det vanskeligere for indehavere af et LSA-certifikat at arbejde på andre luftfartøjer under 1 000 kg (det vil kræve et særskilt L-certifikat). Agenturet mener ikke, at denne ekstra arbejdsbyrde kan retfærdiggøres, eftersom der er tale om en eventuel reduktion af uddannelsesperioden på få timer.

### **Reaktioner på vedligeholdelsen af komponenter:**

- (18) "Europe Air Sports" henstillede til, at ETSO-faldskærme udelades fra kravene i del-66, og at de i stedet underlægges nationale bestemmelser.

Agenturet bemærker, at dette allerede er tilfældet. Vedligeholdelse af ETSO-faldskærme betragtes som "vedligeholdelse af komponenter", og 66.A.200 henviser dermed til nationale bestemmelser.

- (19) "CAA-Sweden" anmodede om en præcisering af klassificeringen af vedligeholdelse af jetmotor og elektriske strømforsyninger på svævefly.

Det er agenturets holdning, at vedligeholdelse af strømforsyningens brugergrænseflade og optræknings- og forsyningssystemet skal betragtes som vedligeholdelse af luftfartøjet, og at det kan frigives med L-certifikatet (dette er dækket af modulerne L7.9 og L7.10 i tillæg VII til del-66). Derimod betragtes vedligeholdelse af selve strømforsyningen som "vedligeholdelse af komponenter", og 66.A.200 henviser dermed til nationale bestemmelser.

**Reaktioner fra CAA-Netherlands på svarene i CRD2008-03:**

- (20) "CAA-Netherlands" bemærkede, at den erfaring inden for drift af luftfartøjer, som kræves i 66.A.30, kan opnås i enhver vedligeholdelsesorganisation (f.eks. del-145, subpart-F, FAR-145) eller under tilsyn af uafhængigt certificeringspersonale.

Agenturet er enig i bemærkningen. Der vil blive tilføjet AMC-materiale.

- (21) "CAA-Netherlands" ønskede en forklaring på, hvorfor der er indført en fuldførelsesprocent på 80 for varmluftsballoner og luftskibe i AMC 66.A.30(a)6 og 7.

Agenturet har indført denne fuldførelsesprocent på 80, fordi tabellen for varmluftsballoner og luftskibe i tillæg II til AMC til del-66 indeholder færre punkter end tabellerne for andre luftfartøjer. Agenturet har fundet, at disse 80 % er vigtige for at sikre, at ansøgeren opnår den nødvendige erfaring.

- (22) "CAA-Netherlands" er ikke enig med agenturet i, at listen over typerettigheder (tillæg I til AMC til del-66) ikke skal indeholde det certifikat (B1, B3, L), der er gældende for hver enkelt rettighed, på grundlag af luftfartøjets vægt.

Det er agenturets holdning, at dette ikke er muligt, idet den samme luftfartøjsmodel, der er udstyret med andre brugerfunktioner, kan nødvendiggøre et andet certifikat. Luftfartøjets vægt er specifik for hver luftfartøjsregistrering. Denne vægt er angivet i flyvehåndbogen, der altid skal befinde sig ombord i luftfartøjet.

- (23) "CAA-Netherlands" anmodede om, at man indførte samme minimumsalder for certificeringspersonale i del-145-vedligeholdelsesorganisationer (aktuelt 21 år) og i subpart F vedligeholdelsesorganisationer (aktuelt 18 år).

Agenturet bemærker, at kravet om en minimumsalder på 21 år kun er gældende for certificeringspersonale i del-145-vedligeholdelsesorganisationer, på grund af disse organisationers og deres tilknyttede procedurers større kompleksitet. Agenturet finder, at aldersgrænsen på 18 år for subpart F vedligeholdelsesorganisationer er rimelig.

- (24) "CAA-Netherlands" påpegede, at svaret til bemærkning 22 i CRD2008-03 bør omfatte mulighed for, at "komplicerede vedligeholdelsesopgaver" ikke blot kan friges af subpart F vedligeholdelsesorganisationer, men også af del-145-organisationer.

Agenturet er enig i bemærkningen. Der er dog ikke noget behov for at ændre bestemmelse eller AMC-/GM-materialet, da det er tydeligt angivet i den nuværende tekst. Det forhold, at M.A.801(b), kun henviser til subpart F vedligeholdelsesorganisationer, skyldes, at M.A.801 ikke finder anvendelse på luftfartøjer, der er frigivet under del-145 (jf. M.A.801(a)). En del-145-vedligeholdelsesorganisation kan udmærket frigive sådanne opgaver.

- (25) "CAA-Netherlands" anførte, at det hidtil havde forholdt sig sådan, at hvis forskellige underkategorier af certifikater inden for et bestemt modul i tillæg I til del-66 havde identiske emner/niveauer, betød det også, at kravene var identiske, hvilket gjorde det nemmere at godskrive. De var derfor imod, at visse moduler fik tilføjet sætningen "Hvad

angår B3-kategorien, skal anvendelsesområdet for dette modul afspejle teknologien i de flyvemaskiner, der er relevante for denne kategori".

Agenturet er enig i bemærkningen.

Dette har medført, at der er indført særskilte moduler, 7B, 9B, 11C og 17B, for B3-certifikatet, og at de nuværende moduler 7, 9 og 17 er blevet omdøbt til 7A, 9A og 17A for at tydeliggøre, at selv om uddannelsesniveaet (niveau 1, 2 eller 3) for visse emner er det samme som for B1.2, er indholdet af uddannelsen ikke det samme. Indholdet af kurset for B3-certifikatet skal udvikles under hensyntagen til det forhold, at teknologien og vedligeholdelsesmiljøet for denne kategori af luftfartøjer er mindre kompliceret. Det ville i modsat fald ikke være muligt at opnå den ønskede reduktion af uddannelsens varighed (1 000 timer).

- (26) "CAA-Netherlands" bemærkede, at rettigheden "luftfartøj med træstruktur" stadig ikke omfatter kombinationen af trævinger og skrog af metalrør.

Agenturet har omformuleret undermodul L4.1 i tillæg VII til del-66, så det tydeliggøres, at uddannelsen dækker enhver kombination af strukturer af træ/metalrør og stof.

Agenturet har endvidere ændret punkt 66.A.1(d), så der nu står følgende:

"Rettighederne "flyskrog af træ" "luftfartøj med træstruktur" og "svævefly med træstruktur" dækker også kombinationer af træstrukturer med metalrør og stof".

- (27) "CAA-Netherlands" bemærkede, at selv om B3-certifikatet ikke omfatter A-underkategorier, kan indehaveren af et B3-certifikat certificere simple mekaniske opgaver på ikke-trykladte flyvemaskiner under 2 000 kg.

Agenturet er enig i bemærkningen, og anfører, at dette er præciseret i punkt 4 i GM 66.A.20(a) i CRD2008-03.

- (28) "CAA-Netherlands" foreslog, at overskriften på punkt 66.A.45 ændres, så den også henviser til "B3-rettighedsbegrænsninger".

Agenturet er delvist enig i dette forslag, men mener ikke, at det skal gælde specifikt for B3-certifikatet (jf. CRD2007-07, der også indeholder begrænsninger for B1.2-certifikatet for luftfartøjer i gruppe 3). Overskriften på 66.A.45 er blevet ændret i overensstemmelse hermed.