



**UTTALELSE NR. 04/2009**

**FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ**

**av 11. desember 2009**

**om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøyprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver**

*"Vedlikeholdssertifikater for ikke-komplekse luftfartøyer"*

## I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelsen er å foreslå for Kommisjonen en endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003<sup>1</sup>. Det redegjøres nærmere for begrunnelsen for forslaget i det nedenstående.
2. Uttalelsen er vedtatt i henhold til framgangsmåten fastsatt av Det europeiske flysikkerhetsbyrås (Byråets) styre<sup>2</sup> i samsvar med artikkel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008<sup>3</sup> (grunnforordningen).

## II. Høring

3. Til tross for at det i Appendix II (Part 66) til forordning nr. 2042/2003 allerede er fastsatt en autorisasjonsordning for sertifiserende personell, ga et stort antall aktører under revisjonen av Part M for luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell luftfart (oppgave M.017) og også som følge av samrådet gjennomført i forbindelse med A-NPA 14/2006, uttrykk for bekymring for at dagens autorisasjonsordning ikke var tilpasset luftfartøyer som brukes til allmennflyging, da disse er mindre komplekse.
4. For å bøte på dette opprettet Byrådet et regelverksforberedende oppgave 66.022, med en tilhørende redaksjonsgruppe bestående av representanter for nasjonale myndigheter og bransjeforeninger for lette luftfartøyer og småfly. Målet var å vurdere situasjonen, legge fram et forslag og utarbeide retningslinjer for utstedelse av en uttalelse om endring av Part 66 og/eller en beslutning om å endre AMC til Part 66 i forhold til ToR 66-022.
5. Redaksjonsgruppen fokuserte arbeidet på sertifikater som dekker flyskrog, motoranlegg og elektriske systemer samt noen begrensede rettigheter for avionikk. Et sertifikat tilsvarende B2-sertifikatet tilpasset allmennflygingsmiljøet ble ikke vurdert av gruppen og vil være tema for en framtidig regelverksforberedende oppgave (oppgave 66.027).
6. På grunnlag av innspillene fra redaksjonsgruppen la Byrådet den 28. mars 2008 NPA 2008-03 ut på sitt nettsted: ([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)).
7. Ved høringsfristens utløp 28. juni 2008 hadde Byrådet mottatt 177 høringsuttalelser fra 39 nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner og private organisasjoner/personer.
8. For å gjennomgå kommentarene opprettet Byrådet en revisjonsgruppe som bestod av medlemmene av arbeidsgruppen for 66.022 pluss en person fra Godkjennings- og standardiseringsdirektoratet (Byrådet) og en person fra bransjen som hadde tatt dissens på NPA 2008-03. Som følge av denne gjennomgangen offentliggjorde Byrådet den 16. september

---

1 Kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøyprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver (EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1). Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 1056/2008 av 27. oktober 2008 (EUT L 283 av 28.10.2008).

2 Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrådet skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieil ("rulemaking procedure"). EASA MB 8-2007 av 11.6.2007.

3 Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).

2009 CRD 2008-03, som inneholdt svarene på hver kommentar og forslag til ordlyd for regelen og for AMC/GM.

9. Her er det viktig å merke seg at revisjonsgruppen også tok i betraktning de kommentarene som var mottatt under høringen av NPA 2007-07, særlig de som gjaldt "Typerettigheter og grupperettigheter".
10. Etter at CRD 2008-03 var offentliggjort, arrangerte Byrået den 29. oktober 2009 en workshop i Köln med sikte på å forklare innholdet i CRD 2008-03 og hjelpe aktørene til å forstå forslaget før reaksjoner ble innsendt.
11. Da høringsfristen for CRD 2008-03 gikk ut 16. november 2009, hadde Byrået mottatt reaksjoner fra:
  - 5 vedkommende myndigheter: AustroControl Østerrike, CAA Nederland, CAA Sverige, CAA Storbritannia og DGAC Frankrike.
  - 11 organisasjoner og foreninger: British Gliding Association, European Gliding Union, Dansk Svæveflyver union (DSvU), Europe Air Sports, Deutsche Aeroclub, European Sailplane Manufacturers, Finnish Aeronautical Association, Light Aircraft Association of the Czech Republic, Flightdesign, Kongelig Dansk Aeroclub og Dutch Gliding Association.
  - 1 privatperson.

Disse reaksjonene analyseres nærmere i tillegget.

### III. Innholdet i Byråets uttalelse

12. Denne uttalelse tar i den grad det er mulig hensyn til forslagene fra de mange aktører som deltok i høringen og kom med innspill til CRD.
13. Denne uttalelse tar hensyn til hierarkiet i EASAs regelverk og tar derfor bare for seg de endringer Byrået foreslår i de aktuelle kommisjonsforordningene (Part 145, Part 66 og Part 147). De tilhørende metodene for etterlevelse (AMC) og veiledningsmateriellet (GM), som det ble redegjort for i CRD, kan og skal bare utstedes av Byrået når de ovennevnte forordningene er vedtatt av Kommisjonen. Det må imidlertid være klart at tiltakene som presenteres i denne uttalelsen, må leses sammen med nevnte AMC og GM som del av en omforent pakke.

#### a) B3-sertifikat

14. Det første tiltaket Byrået iverksetter, er utarbeidelse av et forslag til et nytt B3-sertifikat, tilsvarende B1.2, men med forenklete krav tilpasset de mindre komplekse lette luftfartøyene med stempelmotor som benyttes til allmennflyging.
15. B3-sertifikatet som Byrået fremmer forslag om, gjelder «*fly uten trykkabin, med stempelmotor og en høyeste tillatte startmasse på 2000 kg*». Selv om dette sertifikatet i utgangspunktet, i NPA 2008-03, også gjaldt for seilfly og motordrevne seilfly, besluttet Byrået å utelate disse flytypene av følgende grunner:
  - Seilfly og motordrevne seilfly dekkes allerede av L-sertifikatet.

- Det er meningen at B1.2-sertifikatet, som ikke gjelder for seilfly og motordrevne seilfly, automatisk skal omfatte B3-sertifikatet. Dette er bare mulig om B3-sertifikatet heller ikke gjelder for seilfly og motordrevne seilfly.

På bakgrunn av reaksjonene mottatt under høringen av CRD 2008-03, har Byrådet likevel foreslått at innehavere av B1.2- og B3-sertifikater uten ytterligere krav skal kunne få fullt L-sertifikat med rettigheter for "luftfartøy med trestruktur", "luftfartøy med komposittstruktur" og "luftfartøy med metallstruktur", såfremt B1.2-/B3-sertifikatet ikke har noen begrensning for det aktuelle skrogmaterialet (jf. endret 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 og Appendix IV til Part 66). Dette vil gjøre det mulig for innehavere av B1.2- og B3-sertifikater å utstede sertifikater for frigivelse for bruk for seilfly og motordrevne seilfly.

16. Rettighetene for dette sertifikatet omfatter luftfartøyets struktur, motoranlegg, mekaniske og elektriske systemer og begrensede avionikksystemer, og tilsvarer rettighetene for B1.2-sertifikatet med unntak av omfanget av luftfartøyer som dekkes, og at B3-sertifikatet ikke omfatter noen underkategori A.
17. Kravene til grunnleggende kunnskap og prøving for B3-sertifikatet er innlemmet i eksisterende Appendix I og II til Part 66. Når det gjelder prøving av kunnskap, har man sikret at antallet spørsmål i hver modul alltid er delelig med fire for å oppfylle kriteriet om en ståkarakter på 75 %.
18. I de tilfeller en vedlikeholdsorganisasjon godkjent i henhold til Part 147 gir et grunnkurs for B3-sertifikat vil varigheten være 1000 timer som angitt i Appendix I til Part 147. Dette er halvparten av de 2000 timene som er satt som krav for B1.2-kurset og begrunnes som følger:
  - Opplæringsnivået for de ulike emnene er redusert i forhold til B1.2 fordi luftfartøyene som dekkes er mindre komplekse.
  - Det er opprettet separate moduler (7B, 9B, 11C og 17B) for B3-sertifikatet, og de nåværende modulene 7, 9 og 17 har fått de nye betegnelsene 7A, 9A og 17A. Dette er gjort for å sikre at selv om opplæringsnivået (nivå 1, 2 eller 3) i noen emner er det samme som for B1.2, vil ikke det si at innholdet i opplæringen er det samme. Innholdet i opplæringen for B3-sertifikatet må faktisk utarbeides slik at det tas hensyn til at denne kategorien luftfartøyer omfatter mindre kompleks teknologi og vedlikehold.
19. Det at det er opprettet separate moduler for B3-sertifikatet, medfører at modulene 7B, 9B, 11C og 17B ikke automatisk kan godskrives som likeverdige med tilsvarende moduler 7A, 9A, 11A, 11B og 17A når et eksisterende B3-sertifikat utvides til å gjelde andre kategorier/underkategorier, selv om opplæringsnivået er det samme. Dette følger av hovedmålet med oppgaven, som var å få et sertifikat med betydelig lavere opplæringskrav enn for det eksisterende B1.2-sertifikatet.
20. Kravene til grunnleggende erfaring (66.A.30) er fortsatt de samme som for B1.2-sertifikatet og spenner fra ett til tre års erfaring avhengig av hvilken teknisk opplæring søkeren har fra før.
21. Appendix IV til Part 66 er endret slik at det nå omfatter den perioden med ytterligere erfaring som kreves for at et B3-sertifikat skal kunne utvides til andre kategorier/underkategorier eller en eksisterende kategori/underkategori skal kunne utvides til et B3-sertifikat.
22. For at innehaveren skal kunne utøve sertifiseringsrettigheter, må B3-sertifikatet påføres rettigheten "fly uten trykkabin, med stempelmotor og en høyeste tillatte startmasse på 2000 kg". Denne rettigheten påføres på grunnlag av dokumentert relevant erfaring, som i det tilhørende AMC-materiellet vil bli nærmere forklart som:

- 50 % av oppgavene i Appendix II til AMC som gjelder for denne typerettigheten.
- Under tilsyn av autorisert sertifiserende personell.

23. Denne rettigheten vil imidlertid være underlagt følgende begrensninger dersom ihendehaveren ikke kan vise til relevant erfaring med dem:

- Fly med trestruktur.
- Fly med struktur av metallrør kledd med tekstil.
- Fly med metallstruktur.
- Fly med komposittstruktur.

Her er det viktig å merke seg at antallet begrensninger var større i NPA 2008-03, herunder begrensninger for:

- Inntrekkbart understell.
- Propeller med variabel stigning.
- Turboladede motorer.
- Elektriske motorer og/eller jetmotorer (på motordrevne seilfly).
- Systemer for elektronisk motorkontroll og drivstoffmåling (FADEC).

I samråd med revisjonsgruppen ble imidlertid disse ytterligere begrensningene fjernet fra det endelige forslaget i samsvar med NPA 2007-07, der liknende begrensninger var blitt innført for luftfartøyer i gruppe 2 og gruppe 3 (oppgave 66.009).

Begrunnelsene for å fjerne begrensningene knyttet til disse systemene er som følger:

- Det kan stilles spørsmål ved hvorfor disse systemene ble valgt og ikke andre.
- Systemet for påføring og fjerning av begrensninger kan skape en betydelig byrde for vedkommende myndigheter og sertifikatnehavere.
- Sertifikatnehavere må likevel overholde alle krav til grunnleggende kunnskap og erfaring.

På bakgrunn av CRD 2007-07 vil det som et kompenseringstiltak i tillegg bli inntatt et punkt 66.A.20(b) i forslaget, med ytterligere AMC-materiell som skal gjøre det helt klart at sertifiserende personell ikke kan utøve rettigheter med mindre vedkommende har kompetanse på det aktuelle luftfartøyet. Dette skjerper det ansvaret vedlikeholdsorganisasjonen eller uavhengig sertifiserende personell har for å sikre slik kompetanse før luftfartøyet frigis for bruk.

24. De begrensninger som er påført sertifikatet

- betyr "unntak" fra rettighetene sertifikatet gir,
- gjelder hele luftfartøyet; ingen ting på luftfartøyet kan frigis med unntak av vedlikehold utført av pilot-eier,
- kan fjernes når
  1. relevant erfaring er dokumentert (vil bli nærmere forklart i AMC) eller
  2. praktisk vurderinger er utført av vedkommende myndighet.

66.B.115 er endret tilsvarende for å innta kravene til vedkommende myndighet om å fjerne begrensninger (med unntak av de som følger av konvertering av nasjonale kvalifikasjoner iht. 66.A.70).

25. I Appendix V til Part 66 har skjema 19 (søknadsskjema) og skjema 26 (eksempel på sertifikatformat) blitt endret for å gjenspeile de nye sertifikatkategoriene (både B3- og L-sertifikatet). Skjema 26 er delt i skjema 26A (alle sertifikater unntatt L-sertifikat) og skjema 26B (L-sertifikat).

26. Appendix II til Part 147 er endret og omfatter nå grunnkursene for de nye sertifikatkategoriene (både B3- og L-sertifikat).

### **b) L-sertifikat**

27. Det andre tiltaket Byrået har iverksatt, er forslag til et nytt L-sertifikat med svært forenklede krav, som skal gjelde seilfly, motordrevne seilfly, ballonger og de fleste luftskip. Dette tiltaket vil standardisere autorisasjonsordningen for seilfly, motordrevne seilfly, ballonger og luftskip, som for tiden dekkes av nasjonalt regelverk, for å oppnå et enhetlig sikkerhetsnivå og forbedre det felles marked. Personer som har disse sertifikatene vil kunne arbeide som uavhengig sertifiserende personell eller i enhver godkjent vedlikeholdsorganisasjon og vil kunne sertifisere luftfartøyer som er registrert i enhver medlemsstat. I tillegg vil L-sertifikatet også gjelde for fly med en høyeste tillatte startmasse på 1000 kg.

28. Byråets intensjon ved valg av luftfartøyer for L-sertifikatet har vært som følger:

- Gjøre seg nytte av luftfartøykategoriene fastsatt i NPA 2008-07 (oppgave MDM.032), der en sertifiseringsprosess for ELA1- og ELA2 er under utarbeidelse.
- Inkludere alle luftfartøyer som kvalifiserer for ELA1-prosessen, pluss alle luftfartøyer som kvalifiserer for ELA2-prosessen unntatt fly med en høyeste tillatte startmasse på mellom 1000 og 2000 kg og svært lette fly med roterende bæreflate, som utelukkes fordi de er for komplekse for den forenklede studieplanen som er fastsatt for L-sertifikatet.

Dette betyr at L-sertifikatet heller ikke vil dekke de bemannede luftskipene som bruker gass til oppdrift som ikke er omfattet av ELA2-prosessen.

29. Her bemerker Byrået likevel at grensen på 1000 kg fastsatt i NPA 2008-07 for ELA1-prosessen sannsynligvis vil bli endret til 1200 kg etter gjennomgangen av de innkomne kommentarene til NPA. Om dette skjer vil uttalelsen som Byrået vil gi etter den kommende CRD 2008-07 innføre den samme endringen med hensyn til begrensninger for L-sertifikatet.

30. Det foreslåtte L-sertifikatet er inndelt i to nivåer: Begrenset kategori L og full kategori L. Forskjellen mellom dem er at et begrenset vedlikeholdssertifikat i kategori L ikke gir rett til å utstede sertifikater for frigivelse for bruk etter inspeksjon med lengre intervall enn 100 timer/årlig eller etter større reparasjoner og større endringer. Dette er en endring som er tilføydd som følge av reaksjonene på CRD 2008-03.

31. Hvert av sertifikatnivåene kan ha forskjellige rettigheter som kan velges av søkeren avhengig av hvilket område de ønsker å utøve sertifiseringsrettigheter for. Rettighetene er spesifisert i 66.A.1(d).

32. Som for B3-sertifikatet ble det i NPA 2008-03 vurdert å innføre følgende begrensninger for L-sertifikatet dersom søkeren ikke kunne dokumentere tilstrekkelig erfaring:

- Inntrekkbart understell.
- Propeller med variabel stigning.
- Turboladede motorer.
- Elektriske motorer og/eller jetmotorer (på motordrevne seilfly).
- Systemer for elektronisk motorkontroll og drivstoffmåling (FADEC).

Som for B3-sertifikatet ble disse begrensningene i samråd med revisjonsgruppen tatt ut av det endelige forslaget i samsvar med NPA 2007-07, der liknende begrensninger var blitt innført for luftfartøyer i gruppe 2 og gruppe 3 (oppgave 66.009).

Begrunnelsene for å fjerne begrensningene knyttet til disse systemene er som følger:

- Det kan stilles spørsmål ved hvorfor disse systemene ble valgt og ikke andre.
- Systemet for påføring og fjerning av begrensninger kan skape en betydelig byrde for vedkommende myndigheter og sertifikatnehavere.
- Sertifikatnehavere må likevel overholde alle krav til grunnleggende kunnskap og erfaring.

På bakgrunn av CRD 2007-07 vil det som et kompenseringstiltak i tillegg bli inntatt et punkt 66.A.20(b) i forslaget, med ytterligere AMC-materiell som skal gjøre det helt klart at sertifiserende personell ikke kan utøve rettigheter med mindre vedkommende har kompetanse på det aktuelle luftfartøyet. Dette skjerper det ansvaret vedlikeholdsorganisasjonen eller uavhengig sertifiserende personell har for å sikre slik kompetanse før luftfartøyet frigis for bruk.

Begrensninger i forbindelse med materialet i strukturen (tre, metallrør kledd med tekstil, komposittmateriale og metall) som er påført B3-sertifikater, gjelder ikke for L-sertifikater fordi disse materialene allerede er begrenset av rettighetene påført L-sertifikatet.

Følgelig innholder L-sertifikatet som Byrået foreslår, ingen begrensninger.

33. Med hensyn til rettighetene for L-sertifikatet omfatter de luftfartøyets struktur, motoranlegg, mekaniske og elektriske systemer og enkle avionikksystemer. På grunn av de svært forenklete kvalifikasjonskravene som gjelder for L-sertifikatet kan dette ikke utvides til å gjelde noen annen kategori/underkategori. Dette forhindrer likevel ikke vedkommende myndighet fra å godskrive eksamener dersom det kan dokumenteres at kvalifikasjonene oppfyller kravene i 66.A.25(e).

34. Kravene til opplæring og prøving kan oppsummeres som følger:

- Opplæring skal være i henhold til den nye studieplanen i Appendix VII til Part 66. Emnene vil avhenge av sertifikatnivået (begrenset eller fullt) og av de rettigheter som kandidaten søker om, med et kurs som gir én enkel rettighet for begrenset L-sertifikat som kan gjennomføres på 2-3 uker. Opplæringen kan erstattes av tilleggserfaring.
- Kunnskapsprøving i henhold til det nye Appendix VIII til Part 66, som ikke kan erstattes av erfaring.

35. Videre er det fastsatt krav til erfaring i 66.A.30(a)6 og 7, som kan oppsummeres som følger:

- For begrenset L-sertifikat:
  1. Seks måneder for søkere som har gjennomført opplæringen fastsatt i Appendix VII og bestått eksamenen fastsatt i Appendix VIII.
  2. Ett år for søkere som har bestått eksamenen fastsatt i Appendix VIII, men som ikke har gjennomført opplæringen.
- For å få fullt L-sertifikat må rettighetene for begrenset L-sertifikat være utøvd i ett år.

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

36. Til tross for at det i den forklarende noten til NPA 2008-03 sies at man ikke så for seg en prosess for konvertering av nasjonale kvalifikasjoner til de nye B3- og L-sertifikatene, har det svært store antallet kommentarer mottatt under høringsrunden for NPA der det uttrykkes motstand mot denne ordningen og som underbygger et behov for en slik konvertering, ført til at Byrået vil tillate slik konvertering. Konvertering kan gjøres ved bruk av de eksisterende framgangsmåtene beskrevet i 66.A.70.

37. Slik konvertering vil, når den først er gjennomført, gi sertifiserende personell mulighet til å inneha B3- eller L-sertifikat utstedt på grunnlag av de rettigheter de hadde før den nye forordningen trer i kraft.
38. I tillegg, og for å legge ytterligere til rette for overgangen til det nye systemet for luftfartøyer der dagens regelverk tillater bruk av nasjonale kvalifikasjoner (for andre luftfartøyer enn fly og helikoptre), har artikkel 7 i forordning (EF) nr. 2042/2003 fått et nytt nr. 8 som åpner for at L-sertifikatet og nasjonale kvalifikasjoner kan eksistere parallelt i tre år etter at den nye forordningen har trådt i kraft. Etter dette vil L-sertifikatet være det eneste godkjente sertifikatet (det kan fås enten ved konvertering eller ved at de nye kravene til utstedelse av slikt sertifikat er oppfylt).
39. Byrået bemerker her at NPA 2008-03 vurderte en overgangsperiode på fem år fordi det ikke var lagt opp til noen konverteringsprosess. Alle som søkte om L-sertifikat, ville følgelig måtte ha kvalifisert seg fullstendig i henhold til de nye kravene (opplæring/prøving/erfaring) og fem år ble vurdert som en rimelig tidsramme. Som forklart over inneholder imidlertid det nye forslaget mulighet for konvertering av nasjonale kvalifikasjoner, noe som betyr at alle disse personene ikke trenger å gjennomgå opplærings-/prøvings-/erfaringsprosessen. Overgangsperioden har derfor blitt redusert til tre år, noe Byrået mener må være tilstrekkelig for vedkommende myndigheter til å gjennomføre det nye autorisasjonssystemet.
40. Endelig er det viktig å bemerke at det fortsatt vil forekomme at andre luftfartøyer enn fly og helikoptre, ikke er omfattet av L-sertifikatet. Dette er:
- Luftskip som på grunn av sin kompleksitet ikke dekkes av L-sertifikatet.
  - Arbeid på avionikkssystemer på andre luftfartøyer enn fly og helikoptre.
- For disse tilfellene vil regelverket i den aktuelle medlemsstat fortsatt gjelde (66.A.100). Som tidligere forklart, vil spørsmålet om arbeid på avionikkssystemer være tema for en framtidig regelverksforberedende oppgave (oppgave 66.027).

#### **IV. Konsekvensanalyse**

41. Konsekvensanalysen er gjengitt i sin helhet i NPA 2008-03.

Köln, 11. desember 2009

P. GOUDOU  
Administrerende direktør



**TILLEGG: Reaksjoner på CRD2008-03****Reaksjoner på konverteringsprosessen for kvalifikasjonene for sertifiserende personell innen allmennflyging:**

- (1) "European Sailplane Manufacturers", "European Gliding Union", "British Gliding Association", "Europe Air Sports", "Dansk svæveflyver union", "Kongelig Dansk Aeroclub" og én privatperson uttrykte bekymring for hvordan de eksisterende bestemmelsene for konvertering i 66.A.70 vil bli gjennomført av de ulike nasjonale myndigheter, og ba Byrået om at forordningen må sikre at de kvalifikasjoner nasjonalt sertifiserende personell har per i dag, overføres i sin helhet til det tilsvarende Part 66-sertifikatet.

I dette henseende bemerker Byrået at dagens policy med hensyn til 66.A.70 for sammenligning av nasjonale og Part 66-kvalifikasjoner ikke er endret og vil fortsette å gjelde som før.

Samtidig mener Byrået at det, i tillegg til eksisterende policy, er fornuftig å iverksette en egen metode for konvertering av kvalifikasjoner innen allmennflyging (luftfartøyer som ikke deltar i kommersiell lufttransport, bortsett fra store) med utgangspunkt i EASAs eksisterende retningslinjer for allmennflyging, og at det må innføres strengere begrensninger.

Dette vil gjøre det mulig for sertifikatnehaveren å fortsette å utføre det samme vedlikeholdsarbeidet som vedkommende hadde lov til å utføre etter det nasjonale systemet.

Når det konverterte Part 66-sertifikatet er utstedt, vil det være fullstendig underlagt Part 66. Hvis innehaveren ønsker å utvide gyldighetsområdet for sitt konverterte Part 66-sertifikat til å gjelde andre vedlikeholdsoppgaver, vil det følgelig kreves fullt samsvar med Part 66, dvs. at alle forskjeller mellom tidligere nasjonale sertifiseringskvalifikasjoner og Part 66 må være oppfylt.

Hva konverteringen skal føre til og hvilke begrensninger som skal gjelde for Part 66-sertifikatet, kan bare avgjøres av den enkelte medlemsstat, ettersom det er forskjell på medlemsstatenes nasjonale sertifikatsystemer. Denne avgjørelsen bør tas for hvert enkelt tilfelle og på grunnlag av sikkerhetsvurderinger. Med sikte på dette bør det ikke bare vurderes hvilke konkrete oppgaver søkeren hadde rett til å utføre etter det nasjonale systemet, men også hvilket "miljø" disse oppgavene ble utført i, nemlig styringssystemet og prosedyrene i den organisasjonen søkeren utførte sine oppgaver.

Vurderingen av disse faktorene kan føre til andre begrensninger enn dem som er særlig knyttet til luftfartøyenes systemer eller strukturer, f.eks.:

- Bare gyldig i XXXX (organisasjon).
- Bare gyldig for Cessna enmotors fly med stempelmotor (SPE).
- Bare gyldig for Cessna 172.
- Bare gyldig for Cessna 172, registrering XXXX.

Det er også viktig å merke seg følgende:

- Begrensingen "gyldig for luftfartøy som ikke deltar i kommersiell lufttransport" skal alltid være påført.
- Uavhengig av eventuelle andre begrensninger er sertifikatet ikke gyldig for store luftfartøyer.

Byrået vil utarbeide AMC/GM-materiell for å forklare denne bestemte tilnæringsmåten for allmennflyging.

- (2) "Deutsche Aeroclub" kommenterte at etter det tyske systemet er det personell med vedlikeholdssertifikat utstedt av Deutsche Aeroclub som kvitterer for arbeidet og frigir luftfartøy for bruk. De nevnte imidlertid at dette vedlikeholdet ikke blir kontrollert og formelt frigitt (av Prüfer Klasse 3) før den årlige luftdyktighetsinspeksjonen. De har derfor bedt om at 66.A.70 endres fordi de frykter at dagens ordlyd vil føre til at tysk vedkommende myndighet ikke vil konvertere disse sertifikatnehavernes kvalifikasjoner.

Byrået er av den oppfatning at om disse sertifikatnehavernes kvalifikasjoner juridisk sett er tilstrekkelige til å bekrefte at det utførte vedlikeholdet er gjort på en tilfredsstillende måte og at luftfartøyet i den forstand kan fly, er kvalifikasjonene å betrakte som "sertifiserende kvalifikasjoner" og bør komme inn under konverteringsprosessen fastsatt i 66.A.70. Dette uten hensyn til hvorvidt sertifikatnehaveren faktisk frigir et luftfartøy for bruk eller om det er nødvendig med en luftdyktighetsinspeksjon undertegnet av Prüfer Klasse 3 på et senere tidspunkt.

I forordning EF 2042/2003 er prosessene for vedlikehold og luftdyktighetsinspeksjon fullstendig atskilt. Sertifiserende personell deltar bare i frigivelse etter vedlikehold. "Kvalifikasjon som sertifiserende personell" som beskrevet i 66.A.70, er derfor fullstendig uavhengig av luftdyktighetsinspeksjonsprosessen.

- (3) "DGAC Frankrike" ba om avklaring av hva som vil være referansedato for konverteringsprosessen i forhold til ordlyden i 66.A.70, hvor det står at "Innehaveren av kvalifikasjon som sertifiserende personell som er gyldig i en medlemsstat før den dato denne del trer i kraft...".

Byrået vil tilføye AMC/GM-materiell for å klargjøre at "den dato denne del trer i kraft" skal være:

- For B3-sertifikat, den dato denne endringsforordning trer i kraft.
- For seilfly, motordrevne seilfly, ballonger og de luftskip som er omfattet av L-sertifikatet i samsvar med 66.A.1(d), 3 år etter at denne endringsforordning trer i kraft (se artikkel 7 nr. 8). For fly med startmasse over 1000 kg, som også omfattes av L-sertifikatet, vil datoen være den samme som for B3-sertifikatet.

- (4) En del kommentarer har vist at det råder en del misforståelser omkring konverteringsprosessen.

Byrået ønsker derfor å klargjøre følgende:

- Konverteringsprosessen for L-sertifikatet er ikke forbundet med den 3-årige overgangsperioden fastsatt i artikkel 7 nr. 8. Ved konvertering omgjøres en eksisterende nasjonal kvalifikasjon til et Part 66-sertifikat som kan benyttes deretter, og som ikke har noen annen utløpsdato enn den vanlige fornyingen hvert femte år.

Den treårige overgangsperioden er en periode der de nasjonale kvalifikasjonene fortsatt kan benyttes.

- Konvertering utføres alltid av vedkommende myndighet.
- Konvertering er ikke frivillig for vedkommende myndighet. Det er en obligatorisk prosess som må gjennomføres på anmodning fra enhver som innehar en kvalifikasjon som sertifiserende personell som er gyldig i en medlemsstat.
- Det er ikke nødvendig å gjennomføre prøving for å få en nasjonal kvalifikasjon konvertert. Prøving er bare nødvendig for å fjerne de mulige begrensninger som innføres under konverteringen. Dette er valgfritt for sertifikatnehaveren.

#### **Reaksjoner i forbindelse med den treårige overgangsperioden fastsatt i artikkel 7 nr. 8:**

- (5) Ifølge "European Sailplane Manufacturers" er en overgangsperiode på tre år er for kort.

Byrået bemerker her at NPA 2008-03 vurderte en overgangsperiode på fem år fordi det ikke var lagt opp til noen konverteringsprosess. Alle som søkte om L-sertifikat, ville følgelig måttet ha kvalifisert seg fullstendig i henhold til de nye kravene (opplæring/prøving/erfaring). I det endelige forslaget er imidlertid konvertering av nasjonale kvalifikasjoner introdusert, noe som betyr at alle disse personene ikke trenger å gjennomgå opplærings-/prøvings-/erfarings-prosessen. Overgangsperioden har derfor blitt redusert til tre år, noe Byrået mener må være tilstrekkelig for vedkommende myndigheter til å gjennomføre det nye autorisasjonssystemet.

#### **Reaksjoner i forbindelse med rettighetene for B3-sertifikatet:**

- (6) "European Sailplane Manufacturers" ba om at B3-sertifikatet må omfatte rettigheter for seilfly og motoriserte seilfly eller alternativt en svært rimelig måte for innehavere av B3-sertifikat å skaffe seg L-sertifikat.

Byrået ønsker ikke å inkludere disse rettighetene i B3-sertifikatet av følgende grunner:

- Det vil ikke være mulig å automatisk inkludere B3-sertifikatet i B1.2-sertifikatet med mindre B1.2 også omfatter rettigheter for seilfly og motordrevne seilfly. Dette vil imidlertid få innvirkning på definisjonen av B1.2-sertifikatet ettersom det ikke ville være gyldig bare for fly (et seilfly er ikke et fly).
- Det vil kunne gi inntrykk av at det ville være nok å skaffe seg erfaring med seilfly for å få rettigheten "fly uten trykkabin, med stempelmotor og en høyeste tillatte startmasse på 2000 kg" på B3-sertifikatet (beskrevet i 66.A.45(i)) eller grupperettighet 3 på B1.2-sertifikatet (beskrevet i CRD 2007-07).

Ettersom det er ønskelig å øke antallet personer som har rett til å sertifisere seilfly og motordrevne seilfly, har Byrået likevel foreslått at innehavere av B1.2- og B3-sertifikater uten ytterligere krav skal kunne få fullt L-sertifikat med rettigheter for "luftfartøy med trestruktur", "luftfartøy med komposittstruktur" og "luftfartøy med metallstruktur", såfremt B1.2-/B3-sertifikatet ikke har noen begrensning for det aktuelle strukturmaterialer (jf. endret 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 og Appendix IV til Part 66). Dette vil gjøre det mulig for innehavere av B1.2- og B3-sertifikater å utstede sertifikater for frigivelse for bruk for seilfly og motordrevne seilfly.

Byrået vil utstede AMC/GM-materiell for å gjøre det klart at dersom innehavere av B1.2- og B3-sertifikater ønsker å få L-sertifikat med rettighetene "luftfartøy med trestruktur", betyr setningen "såfremt B1.2-/B3-sertifikatet ikke har noen begrensning for det aktuelle strukturmaterialet" at sertifikatet verken har begrensningen "luftfartøy med trestruktur" eller "luftfartøy med struktur av metallrør og tekstil".

### **Reaksjoner i forbindelse med begrensninger for B3-sertifikatet:**

- (7) "CAA Storbritannia" og "AustroControl Østerrike" kommenterte at rettigheten "luftfartøy med trestruktur" for L-sertifikatet inkluderer metallrør med tekstil. B3- og B1.2-sertifikatene har imidlertid ulike begrensninger for "luftfartøy med trestruktur" og "luftfartøy med struktur av metallrør og tekstil".

Byrået bemerker at dette er to forskjellige tema:

- Når det gjelder L-sertifikatet, er det snakk om rettigheter, ikke begrensninger. Alle innehavere av sertifikater med rettigheten "luftfartøy med trestruktur" må ha fått opplæring iht. modul L4, som innbefatter en kombinasjon av trestruktur med metallrør og tekstil.
- Når det gjelder B3- og B1.2-sertifikater, er det snakk om begrensninger som kan oppheves med erfaring. Byrået mener at det er bedre å holde disse begrensningene atskilt for å kunne oppheve en av dem dersom personen ikke har erfaring med en type struktur.

- (8) "CAA Nederland" og "CAA Sverige" ba om klargjøring av hva en "begrensning" betyr, særlig hvorvidt det betyr en vedlikeholdsoppgave som kan sertifiseres eller en vedlikeholdsoppgave som ikke kan sertifiseres.

Byrået er enig i at det forekommer noen tilfeller av manglende samsvar i forordningen. For eksempel:

- 66.B.305 viser til "(hvilken modul/hvilke emner i Part 66) det trengs prøver i for å sikre konvertering (til vedlikeholdssertifikat for luftfartøy) uten begrensning", som vil si at begrensningen gjelder oppgaver som ikke kan sertifiseres.
- Punkt 15 i Part 66-sertifikatet (Appendix V til Part 66) fastslår at "Dersom ingen begrensninger får anvendelse, vil siden BEGRENSNINGER bli utstedt med ordlyden "Ingen begrensninger"". Det betyr igjen at begrensningen viser til oppgaver som ikke kan sertifiseres.
- I Part 145 benyttes begrensninger for å begrense omfanget av vedlikeholdsoppgaver, det vil si at begrensningene viser til oppgaver som kan sertifiseres.

Til tross for at Byrået har besluttet å fastslå at de begrensningene som er påført et B3-sertifikat er oppgaver som ikke kan sertifiseres, er vi enig i at det i enkelte tilfeller kan være mer praktisk å vise til oppgaver som kan sertifiseres, f.eks. når rettighetene er svært små i forhold til oppgavene som ikke er tillatt. I slike tilfeller er det ikke praktisk å liste opp alle oppgavene som ikke kan sertifiseres.

Det kan bli nødvendig å arbeide ytterligere på regelverket i framtiden for å gripe fatt i disse uoverensstemmelsene.

**Reaksjoner i forbindelse med rettighetene for L-sertifikatet:**

- (9) "British Gliding Association", "Dutch Gliding Association" og "European Gliding Union" har bedt om at "årlige inspeksjoner" blir del av rettighetene for begrensede L-sertifikater. Videre ba CAA Sverige om at nivåene begrenset L- og fullt L-sertifikat slås sammen til ett nivå.

Byrået mener at det fortsatt er nødvendig å beholde de to nivåene for å gi mindre erfarent vedlikeholdspersonell adgang til bransjen så snart rimelige standarder er oppfylt. Rettighetene deres vil imidlertid stå i forhold til de grunnleggende kunnskaper og erfaring de har oppnådd.

Byrået har likevel besluttet å tillate at innehavere av begrensede L-sertifikater kan utføre årlige inspeksjoner og 100-timersinspeksjoner. For dette formål er modulene L4.5, L5.7, L6.7 og L8.14 i Appendix VII til Part 66, som gjelder for begrenset L-sertifikat, endret slik at de omfatter 100-timersinspeksjon og årlig inspeksjon. I tillegg er modul L9 "Prosedyrer for fysisk inspeksjon" flyttet fra studieplanen for fullt L-sertifikat til studieplanen for begrenset L-sertifikat.

- (10) "British Gliding Association", "European Gliding Union" og "AustroControl Østerrike" uttrykte bekymring for hvordan avionikkarbeid på seilfly vil bli friggitt.

Når det gjelder dette, har Byrået vurdert og avvist følgende alternativer:

- Inkludere fulle rettigheter for avionikksystemer i L-sertifikatet. Dette er imidlertid ikke mulig på dette tidspunkt ettersom studieplanen i Appendix VII til Part 66 ikke omfatter disse systemene.
- Utvide rettighetene for B2-sertifikatet til å dekke seilfly, ballonger og luftskip. Dette ville imidlertid ikke løse problemet for allmennflygingen ettersom svært få innehavere av B2-sertifikater vil være klar for å arbeide på dette feltet. I tillegg ville det kreve en omdefinering av rettighetene for B2-sertifikatet.

Den endelige løsningen som Byrået har valgt, er følgelig at arbeid på avionikksystemer for luftfartøyer, fly og helikoptre unntatt, fortsatt kommer inn under nasjonalt regelverk (66.A.100), og at det fortsettes med ytterligere regelverksforberedende arbeid (oppgave 66.027) for å utarbeide en autorisasjonsordning for avionikkingeniører som er tilpasset allmennflyging.

L-sertifikatet gir likevel rett til å frigi følgende for bruk (66.A.20(a)5):

- Arbeid på ethvert avionikksystem som krever enkle tester for å dokumentere at de er i brukbar stand, og som ikke krever feilsøking.
- Arbeid på radio-, kommunikasjons- og transpondersystemer dersom rettigheten "Radiokommunikasjon/transpondere" er påført fullt L-sertifikat.

- (11) En del kommentarer har vist at det råder en del misforståelser når det gjelder rettighetene for L-sertifikatet.

Byrået ønsker derfor å klargjøre følgende:

- L-sertifikatet inneholder ikke typerettigheter for luftfartøyer eller motorer, og typeopplæring eller typeeksamen er følgelig ikke påkrevd for verken luftfartøyer eller motorer. Det kreves ikke at produsenten involveres.
- De ulike rettighetene for et L-sertifikat oppnås når kravene til grunnleggende kunnskap og erfaring er oppfylt.
- Når rettigheten "motoranlegg" er påført et begrenset L-sertifikat, gir det rett til å frigi for bruk arbeid som er utført på ethvert motoranlegg installert på et luftfartøy som sertifikatet dekker.
- Samme person kan ha rettighet for både skrog og motoranlegg. Opplæringen, som dekker begge rettigheter, tar ca. 1 måned og er uansett ikke obligatorisk. Det kreves bare at det oppnås tilfredsstillende resultat på tilhørende eksamener.

Byrået vil utarbeide ytterligere AMC/GM-materiell.

### **Reaksjoner i forbindelse med kravene til grunnleggende kunnskap for L-sertifikatet (66.A.25(b)):**

- (12) "British Gliding Association" var bekymret for at antallet Part 147-organisasjoner ikke ville bli stort nok til å kunne tilby grunnleggende opplæring for L-sertifikatet, og ba om at nasjonale luftsportsforbund som har sine respektive vedkommende myndigheters tillit, kan fortsette å inneha denne funksjonen.

Byråets holdning er som følger:

- Grunnleggende opplæring for L-sertifikatet (66.A.25(b)) er ikke obligatorisk i henhold til 66.A.25(c) selv om erfaringen som kreves i dette tilfellet er ett år og ikke seks måneder.
- Grunnleggende eksamen er obligatorisk.
- Grunnleggende opplæring og grunnleggende eksamen kan tilbys av nasjonale luftsportsforbund forutsatt at disse er godkjent av vedkommende myndighet (se 66.A.25(b)). Mangelen på Part 147-organisasjoner kan derfor oppveies med denne løsningen.

### **Reaksjoner i forbindelse med oppgradering av et L-sertifikat:**

- (13) "British Gliding Association" anmodet om at det måtte bli mulig å få godskrevet kunnskap og erfaring opparbeidet på L-sertifikatnivå med sikte på å få "A-" eller "B"-sertifikat.

Byrået anfører at L-sertifikatet ikke kan utvides til en annen kategori/underkategori på grunn av de svært forenklede kravene til kvalifikasjon som gjelder for dette sertifikatet og det store antallet forskjellige rettigheter som er tilgjengelig. Dette forhindrer likevel ikke vedkommende myndighet fra å godskrive eksamener dersom det kan dokumenteres at kvalifikasjonene oppfyller kravene i 66.A.25(e).

### **Reaksjoner i forbindelse med ulike typer seilfly og motordrevne seilfly:**

- (14) "CAA Storbritannia" ba om en klargjøring av hvilke rettigheter som trengs for å kunne frigi for bruk de ulike typene seilfly og motordrevne seilfly, som blant annet omfatter "tur-motorseilfly (TMG)", "selvstartende motorseilfly (SLG)" og "seilfly med hjelpemotor (SSG)".

Byråets holdning er at ethvert seilfly med motorinstallasjon betraktes som et "motordrevet seilfly", og at det kreves rettighet for "motoranlegg" for å kunne frigi arbeid på slik motor. Det er derfor det i denne høringsuttalelsen bare vises til "seilfly" og "motordrevne seilfly", i samsvar med overskriften i CS-22 "Sertifiseringsspesifikasjoner, herunder luftdyktighetsregler og akseptable metoder for etterlevelse for seilfly og motordrevne seilfly".

#### **Reaksjoner i forbindelse med fornyelse av Part 66-sertifikat:**

- (15) "British Gliding Association" uttrykte bekymring for kostnadene ved fornyelse av Part 66-sertifikat og foreslo å endre beslutning 2007/018/R. Organisasjonen stilte også spørsmål ved nødvendigheten av fornyelse og foreslo å erstatte fornyelsen med krav til hvor ny kunnskapen og erfaringen skal være.

Byråets holdning er at det allerede finnes krav til hvor ny kunnskapen og erfaringen skal være for å kunne utøve sertifiseringsrettigheter. Å innta disse kravene i sertifiseringskravene vil utgjøre en betydelig byrde for vedkommende myndigheter og sertifikatnehavere ettersom sertifikatet ville bli ugyldig og måtte utstedes på nytt.

Når det gjelder nødvendigheten av fornyelse, ble dette vurdert som en del av oppgave 66.008 som førte til beslutning 2007/018/R. Fornyelsen gjøres hvert 5. år og bør ikke innebære betydelige kostnader ettersom det er snakk om en rent administrativ fornyelse for å kontrollere at sertifikatet er i samsvar med vedkommende myndigheters registre, og at ingen tiltak i henhold til 66.B.500 er under behandling.

#### **Reaksjoner i forbindelse med bruk av B3- og L-sertifikat for personell som foretar luftdyktighetsinspeksjon**

- (16) "European Sailplane Manufacturers" ba om at M.A.707 i Part M revideres slik at personell som foretar luftdyktighetsinspeksjoner, tillates å bruke sertifikat B3 og L.

Byrådet godtar forslaget og vil endre AMC M.A.707(a) nr. 4 tilsvarende.

#### **Reaksjoner med forslag til bestemte sertifiseringskrav for lette sportsfly (LSA):**

- (17) "Finnish Aeronautical Association", "Light Aircraft Association of the Czech Republic" og "Flightdesign" ba om at det måtte opprettes et bestemt sertifikat for lette sportsfly (LSA) på mindre enn 600 kg fordi de mener at kravene til L-sertifikatet er for omfattende. Et annet argument var at en typisk studieplan for et fullt L-sertifikat som dekker ulike materialer, kan ta ca. 190 timer, mens FAA-systemets studieplan bare er på 120 timer.

Byråets holdning er at formålet med oppgaven som ledet til denne uttalelsen, var å lage et sertifiseringssystem som er tilpasset allmennflyging. Dette er oppnådd ved innføringen av B3- og L-sertifikatene. Videre er L-sertifikatet delt inn i et begrenset L-sertifikat og et

fullt L-sertifikat for å gi vedlikeholdspersonell med mindre erfaring innpass i bransjen så snart visse rimelige standarder er oppfylt.

I tillegg åpner forslaget til europeisk definisjon av lette sportsfly (LSA) for mer komplekse luftfartøyer enn den tilsvarende amerikanske definisjonen. Det betyr at det ikke er mulig å bare sammenligne varigheten av L-sertifikatet med varigheten av FAA-sertifikatet.

Å innføre et eget sertifikat for lette sportsfly (LSA) vil pålegge nasjonale myndigheter en ekstra byrde og også gjøre det vanskeligere for innehavere av LSA-sertifikater å utføre arbeid på andre luftfartøyer under 1000 kg (de vil måtte ha et L-sertifikat utenom). Byrådet finner ikke at en slik byrde kan rettfærdiggjøres med tanke på at det er snakk om å spare inn noen få opplæringstimer.

### **Reaksjoner i forbindelse med vedlikehold av komponenter:**

- (18) "Europe Air Sports" anbefalte å unnta ETSO-fallskjermer fra kravene i Part 66 og benytte nasjonale forskrifter i stedet.

Byrådet anmerker at dette allerede er tilfellet. Vedlikehold av ETSO-fallskjermer betraktes som "vedlikehold av komponenter", og 66.A.200 viser dermed til nasjonalt regelverk.

- (19) "CAA Sverige" ba om en klargjøring av hvordan vedlikehold utført på jetmotorer og elektriske motoranlegg installert på seilfly skal klassifiseres.

Byrådets holdning er at vedlikehold som utføres på motoranleggets grensesnitt, inntrekkssystemet og forsyningssystemet betraktes som vedlikehold på luftfartøy og kan frigis med L-sertifikatet (dette dekkes av modul L7.9 og L7.10 i Appendix VII til Part 66). Vedlikehold på selve motoranlegget betraktes imidlertid som "vedlikehold av komponenter", og 66.A.200 viser dermed til nasjonalt regelverk.

### **Reaksjoner fra CAA Nederland på svar gitt i CRD 2008-03:**

- (20) "CAA Nederland" kommenterte at kravene til erfaring med luftfartøyer i drift i henhold til 66.A.30 kan fås hos enhver vedlikeholdsorganisasjon (f.eks. Part 145, Subpart F, FAR 145) eller under tilsyn av uavhengig sertifiserende personell.

Byrådet er enig i denne kommentaren. AMC-materiell vil bli tilføyd.

- (21) "CAA Nederland" ba om en klargjøring av hvorfor det er innført en grense for bestått på 80 % for ballonger og luftskip i AMC 66.A.30(a)6 og 7.

Byrådet innførte denne 80 %-grensen fordi tabellen som gjelder ballonger og luftskip i Appendix II til AMC til Part 66 er utarbeidet med færre punkter enn for andre luftfartøyer. Byrådet mener denne grensen på 80 % er viktig for å sikre at søkeren oppnår tilstrekkelig erfaring.



- (22) "CAA Nederland" er uenig i Byråets holdning om ikke å innta i listen over typerettigheter (Appendix I til AMC til Part 66) den type sertifikater (B1, B3, L) som gjelder for hver rettighet i forhold til luftfartøyets vekt.

Byrådet mener at dette ikke er mulig i og med at samme luftfartøymodell kan være utstyrt med ulikt tilbehør alt etter hva kunden har ønsket, og derfor kan kreve et annet sertifikat. Luftfartøyets vekt er spesifikk for den enkelte luftfartøyregistrering. Vekten er oppgitt i flygehåndboken som skal finnes om bord på luftfartøyet.

- (23) "CAA Nederland" ba om at det må kreves samme aldersgrense for sertifiserende personell i vedlikeholdsorganisasjoner godkjent i henhold til Part 145 (p.t. 21 år) og Subpart F (p.t. 18 år).

Byrådet anfører at aldersgrensen på 21 år bare gjelder for sertifiserende personell i vedlikeholdsorganisasjoner godkjent iht. Part 145 fordi disse organisasjonene og prosedyrene de utfører er mer komplekse. Byrådet mener imidlertid at 18 års aldersgrense er rimelig for vedlikeholdsorganisasjoner godkjent iht. Subpart F.

- (24) "CAA Nederland" påpekte at svaret på kommentar nr. 22 til CRD 2008-03 bør innebære at ikke bare vedlikeholdsorganisasjoner godkjent iht. Subpart F har muligheten for å frigi "komplekse vedlikeholdsoppgaver" men også vedlikeholdsorganisasjoner godkjent iht. Part 145.

Byrådet er enig i denne kommentaren. Det er likevel ikke nødvendig å endre regelen eller AMC/GM-materiellet ettersom dette går klart fram av foreliggende tekst. At M.A.801(b) bare viser til vedlikeholdsorganisasjoner godkjent iht. Subpart F, skyldes at M.A.801 ikke gjelder for luftfartøyer frigitt iht. Part 145 (jf. M.A.801(a)). En vedlikeholdsorganisasjon godkjent iht. Part 145 kan klart frigi slike oppgaver.

- (25) "CAA Nederland" er av den oppfatning at fram til nå, hvis emnene/nivået for visse underkategorier av sertifikater innenfor en bestemt modul i Appendix I til Part 66 har vært identiske, ville det si at kravene har vært identiske, noe som gjorde godskriving enkelt. De motsetter seg derfor at setningen "*Når det gjelder sertifikater i kategori B3, skal omfanget av denne modulen gjenspeile teknologien til fly som hører under denne kategorien*" inntas i enkelte moduler.

Byrådet er enig i denne kommentaren.

De separate modulene 7B, 9B, 11C og 17B har derfor blitt innført for B3-sertifikatet, og dagens moduler 7, 9 og 17 har fått nye navn (7A, 9A og 17A) for å sikre at selv når opplæringsnivået (nivå 1, 2 eller 3) for enkelte emner er det samme som for B1.2-sertifikatet, er innholdet i opplæringen ikke det samme. Innholdet i opplæringen for B3-sertifikatet må faktisk utarbeides slik at det tas hensyn til at denne kategorien luftfartøyer omfatter mindre kompleks teknologi og vedlikehold. Det ville ellers være umulig å oppnå den ønskede reduksjonen i opplæringstid (1000 timer).

- (26) "CAA Nederland" kommenterte at rettigheten "luftfartøy med trestruktur" fortsatt ikke omfatter kombinasjonen av vinger av tre og skrog av metallrør.

Byrået har omformulert ordlyden i undermodul L4.1 i Appendix VII til Part 66 for å gjøre det klart at opplæringen dekker enhver kombinasjon av strukturer med tre/metallrør/tekstil.

Byrået har også endret nr. 66.A.1(d), som nå lyder som følger:

*“Rettighetene “flyskrog av tre”, “luftfartøy med trestruktur” og “seilfly med trestruktur” omfatter også kombinasjonen av trestrukturer med metallrør og tekstil”.*

- (27) “CAA Nederland” kommenterte at selv om B3-sertifikatet ikke omfatter noen underkategori A, kan en innehaver av et B3-sertifikat sertifisere enkle mekaniske oppgaver på fly uten trykkabin, med en høyeste tillatte startmasse på 2000 kg.

Byrået er enig i kommentaren og det var dette som ble klargjort i nr. 4 i GM 66.A.20(a) i CRD 2008-03.

- (28) “CAA Nederland” foreslo å endre overskriften i 66.A.45 slik at den også viser til “begrensninger i rettighetene for B3-sertifikat”.

Byrået er delvis enig i forslaget, bortsett fra at dette ikke kan gjelde spesifikt for B3-sertifikatet (jf. CRD 2007-07 med begrensninger også for B1.2-sertifikatet for luftfartøyer i gruppe 3). Overskriften i 66.A.45 er endret tilsvarende.