



Yttrande nr 04/2009

från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

av den 11 december 2009

**om kommissionens förordning om ändring av kommissionens
förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och
luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer
och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter**

”Certifikat för luftfartygsunderhåll för icke-komplexa luftfartyg”

I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att föreslå att kommissionen ändrar kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 ⁽¹⁾. Skälen för denna lagstiftningsaktivitet beskrivs nedan.
2. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som angetts av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet ⁽²⁾, i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i förordning (EG) nr 216/2008 ⁽³⁾ (i fortsättningen kallad "grundförordningen").

II. Samråd

3. Även om ett licensieringssystem för certifierande personal fastställdes redan i Tillägg III (Del-66) till förordning (EG) nr 2042/2003, framförde ett betydande antal aktörer under revideringen av Del-M för luftfartyg som inte deltar i kommersiella lufttransporter (åtgärd M.017) och också i samband med det samråd som genomfördes under A-NPA 14/2006 sin oro över att det nuvarande licensieringssystemet inte var lämpligt för den lägre graden av komplexitet hos allmänflygets luftfartyg.
4. Som en reaktion på detta fattade byrån beslut om regleringsåtgärd 66.022 och om att tillsätta motsvarande förslagsgrupp som bestod av företrädare för de nationella myndigheterna och organisationer för tillverkare av lätta och mycket lätta luftfartyg. Syftet var att kartlägga situationen, lägga fram ett förslag och utveckla riktlinjer för att avge ett yttrande om ändring av Del-66 och/eller ett beslut om att ändra de acceptabla metoderna för överensstämmelse (AMC) till denna del vad gäller direktiv (ToR) 66-022.
5. När den arbetade med sitt förslag fokuserade gruppen sitt arbete på certifikat som gällde flygkropp, flygmotor och elektriska system samt vissa behörigheter inom avionik. Motsvarigheten till ett B2-certifikat anpassat efter den allmänna flygmiljön beaktades inte av gruppen utan kommer att bli föremål för en framtida regleringsåtgärd (åtgärd 66.027).
6. På grundval av informationen från förslagsgruppen offentliggjorde byrån den 28 mars 2008 meddelandet NPA 2008-03 på sin webbplats: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
7. När tidsfristen löpte ut den 28 juni 2008 hade byrån mottagit 177 kommentarer från 39 nationella flygmyndigheter, yrkessammanslutningar, privata företag eller privatpersoner.
8. För att analysera dessa kommentarer tillsatte byrån en granskningsgrupp som utgjordes av medlemmarna i gruppen som arbetat med 66.022 plus en person från Standardisering och

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1056/2008 av den 27 oktober 2008 (EUT L 283, 28.10.2008).

⁽²⁾ Styrelsens beslut rörande det förfarande som ska användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och anvisningar, EASA MB 08-2007, 11.6.2007 (Förfarande för upprättande av bestämmelser).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

Godkännanden (byrån) och en person från branschen som hade anmält en avvikande åsikt om NPA 2008-03. Som ett resultat av denna granskning offentliggjorde byrån den 16 september 2009 förteckningen med synpunkter och svar CRD 2008-03, som innehöll reaktionerna på varje kommentar och den föreslagna texten till regeln och till AMC/GM.

9. Det är viktigt att påpeka här att granskningsgruppen också tog hänsyn till de kommentarer som mottogs under samrådet om NPA 2007-07, framför allt de synpunkter som gällde "typbehörigheter och gruppbehörigheter".
10. Sedan CRD 2008-03 offentliggjorts organiserade byrån den 29 oktober 2009 en workshop i Köln för att förklara meddelandets innehåll och hjälpa de berörda parterna att tolka förslaget innan synpunkter skickades in.
11. Som resultat av det externa samrådet om CRD 2008-03 som slutfördes den 16 november 2009 mottog byrån synpunkter från
 - fem behöriga myndigheter: AustroControl i Österrike, Civila luftfartsmyndigheten i Nederländerna, Civila luftfartsmyndigheten i Sverige, Civila luftfartsmyndigheten i Storbritannien och DGAC i Frankrike,
 - elva organisationer och föreningar: Brittiska glidflygföreningen, Europeiska glidflygunionen, Danska glidflygföreningen (DSvU), Europe Air Sports, Tyska Aeroclub, Europeiska segelflygplanstillverkarna, Finska aeronautiska föreningen, Föreningen för lätta flygplan i Republiken Tjeckien, Flightdesign, Kungliga danska flygklubben och Nederländska glidflygföreningen,
 - en (1) privatperson.

Dessa synpunkter analyseras i detalj i bilagan.

III. Innehållet i byråns yttrande

12. Yttrandet tar i största möjliga utsträckning hänsyn till de synpunkter som lämnats av de många berörda parter som deltog i samrådet och som reagerade på förteckningen över synpunkter och svar.
13. Med beaktande av hierarkin för EASA:s regler tar byrån i sitt yttrande enbart upp de ändringar som byrån föreslår till kommissionens tillämpliga bestämmelser (Del-145, Del-66 och Del-147). Tillhörande acceptabla metoder för överensstämmelse (AMC) och vägledande material (GM) som anges i meddelandet kommer att offentliggöras av byrån först när ovanstående förordningar har antagits av kommissionen. Vi vill emellertid påpeka att åtgärderna som presenteras i yttrandet måste läsas tillsammans med ovan nämnda AMC och GM som en del av ett överenskommet paket.

a) B3-certifikat

14. Den första åtgärden från byråns sida är att föreslå ett nytt B3-certifikat, liknande B1.2 men med förenklade krav, anpassade efter den lägre graden av komplexitet hos lätta, kolvmotordrivna allmänflygplan.
15. Det B3-certifikat som byrån föreslår gäller för "kolvmotordrivna ej trycksatta flygplan på högst 2 000 kg MTOM". Även om det certifikatet i det ursprungliga meddelandet NPA 2008-03 även

gällde för segelflygplan och motordrivna segelflygplan beslutade byrån att ta bort dem av följande skäl:

- Segelflygplan och motordrivna segelflygplan omfattas redan av L-certifikatet.
- Avsikten är att B1.2-certifikatet som inte omfattar segelflygplan och motordrivna segelflygplan automatiskt ska inkludera B3-certifikatet. Detta är enbart möjligt om inte heller B3-certifikatet inkluderar segelflygplan och motordrivna segelflygplan.

Trots detta, och grundat på reaktionerna som mottogs under samrådet för CRD 2008-03, har byrån föreslagit att man ska låta innehavare av B1.2- och B3-certifikat erhålla ett obegränsat L-certifikat med behörigheterna "luftfartyg av trä", "luftfartyg av kompositmaterial" och "luftfartyg av metall" utan ytterligare krav, under förutsättning att B1.2- och B3-certifikatet inte innehåller en begränsning för motsvarande strukturmateriäl (se den ändrade 66.A.25 d, 66.A.30 a 8 och Tillägg IV till Del-66). Detta gör det möjligt för befintliga innehavare av B1.2- och B3-certifikat att utfärda underhållsintyg för segelflygplan och motordrivna segelflygplan.

16. Behörigheterna för detta certifikat omfattar luftfartygets struktur, flygmotorn, mekaniska och elektriska system och viss avionik, vilket liknar behörigheterna för B1.2-certifikatet med undantag av antalet luftfartyg som ingår och det faktum att B3-certifikatet inte innehåller någon underkategori A.
17. De grundkunskaper och examinationskrav som gäller för B3-certifikatet har inkluderats i de befintliga Tillägg I och Tillägg II till Del-66. När det gäller examinationer är antalet frågor för varje modul alltid en multipel av 4 för att uppfylla kravet på 75 procent rätt svar som gräns för godkännande.
18. I de fall där en Del-147-organisation kräver en grundläggande kurs för B3-behörighet kommer kursen att vara 1 000 timmar enligt vad som anges i Tillägg I till Del-147. Detta är hälften av de 2 000 timmar som krävs för B1.2-kursen, vilket motiveras av följande:
 - Utbildningsnivån för de olika ämnena har sänkts jämfört med B1.2 på grund av den mindre komplexiteten för de luftfartyg som ingår.
 - De separata modulerna 7B, 9B, 11C och 17B har skapats för B3-certifikatet och de nuvarande modulerna 7, 9 och 17 har döpts om till 7A, 9A och 17A. Detta har gjorts för att garantera att utbildningens innehåll inte ska vara densamma även om utbildningsnivån (nivåerna 1, 2 eller 3) för vissa ämnen är desamma som för B1.2. I själva verket måste innehållet i kursen för B3-certifikatet utformas med beaktande av den lägre graden av komplexitet för teknik och underhållsmiljö i denna kategori av luftfartyg.
19. Separata moduler för B3-certifikatet innebär att modulerna 7B, 9B, 11C och 17B inte automatiskt kan betraktas som likvärda modulerna 7A, 9A, 11A, 11B och 17A när man ska utöka ett befintligt B3-certifikat till andra kategorier/underkategorier, även om utbildningsnivån är densamma. Detta är en konsekvens av huvudsyftet med uppgiften, som var att få ett certifikat med betydligt lägre utbildningskrav än det nuvarande B1.2.
20. De grundläggande kraven på erfarenhet (66.A.30) har bibehållits exakt som kraven för B1.2-certifikatet, dvs. från ett till tre år beroende på den tekniska utbildning som den sökande har sedan tidigare.
21. Tillägg IV till Del-66 har ändrats så att det även inkluderar den period av ytterligare erfarenhet som krävs för att utöka ett B3-certifikat till andra kategorier/underkategorier eller för att utöka en befintlig kategori/underkategori till ett B3-certifikat.

22. För att få utöva certifieringsbehörigheten måste B3-certifikatet omfatta behörigheten "kolvmotordrivna, icke trycksatta flygplan på högst 2 000 kg MTOM". Behörigheten godkänns sedan lämplig erfarenhet har kunnat styrkas, vilket enligt vad som förklaras ytterligare i motsvarande AMC-material innebär följande:

- 50 procent av uppgifterna från Tillägg II till AMC som gäller för denna behörighet.
- Under övervakning av behörig certifierande personal.

23. Denna behörighet kommer emellertid att begränsas om personen i fråga inte kan styrka lämplig erfarenhet av följande flygplanstyper:

- Flygplan med trästruktur.
- Flygplan med struktur av metallrör, täckta av duk.
- Flygplan med metallstruktur
- Flygplan med kompositstruktur.

Det är viktigt att påpeka att antalet begränsningar i NPA 2008-03 var större och även omfattade begränsningar för

- infällningsbart landställ,
- ställbar propeller,
- turboladdad motor,
- el- och/eller jetmotor (på motordrivna segelflygplan),
- FADEC.

Dessa ytterligare begränsningar ströks emellertid i det slutgiltiga förslaget i samarbete med granskningsgruppen för att motsvara NPA 2007-07 där liknande begränsningar hade införts för luftfartyg av grupp 2 och 3 (uppgift 66.009).

Skälen för att stryka begränsningarna avseende dessa system är följande:

- Man kan ifrågasätta varför dessa system hade valts ut och inte andra.
- Systemet för att godkänna och avlägsna begränsningar kan medföra en betydande arbetsbelastning för behöriga myndigheter och certifikatsinnehavare.
- Certifikatets innehavare måste hur som helst klara alla de grundläggande kunskaps- och erfarenhetskraven.

Dessutom kommer en bestämmelse att införas i punkt 66.A.20 b i yttrandet som är ett resultat av CRD 2007-07 med ytterligare material från AMC som en kompensationsåtgärd för att göra mycket klart att den certifierande personalen inte kan utöva sina behörigheter om den inte har behörighet för det aktuella luftfartyget. Detta förstärker underhållsorganisationens eller den oberoende certifierande personalens nuvarande ansvar för att se till att man besitter denna behörighet innan ett luftfartyg godkänns.

24. De begränsningar som anges på certifikatet

- innebär att innehavaren "utesluts" från certifieringsbehörigheterna,
- gäller hela luftfartyget; ingenting kan godkännas på luftfartyget förutom sådana underhållsåtgärder som ska utföras av piloten/ägaren,
- kan avlägsnas genom
 1. att man styrker lämplig erfarenhet (kommer att förklaras ytterligare i AMC), eller
 2. en praktisk bedömning som utförs av den behöriga myndigheten.

66.B.115 har ändrats enligt ovan för att få med kraven som gäller för den behöriga myndigheten för att få avlägsna begränsningar (förutom de begränsningar som är resultatet av en konvertering av nationella kvalifikationer enligt 66.A.70).

25. I Tillägg V till Del-66 har Blankett 19 (Ansökningsblankett) och Blankett 26 (Exempel på certifikatformat) ändrats för att återspegla de nya certifikatkategorierna (både B3- och L-certifikatet). Blankett 26 har delats i Blankett 26 A (alla certifikat utom L-certifikatet) och blankett 26 B (L-certifikatet).
26. Tillägg II till Del-147 har ändrats så att det även omfattar grundkurserna för de nya certifikatkategorierna (både B3- och L-certifikatet).

b) L-certifikat

27. Den andra åtgärden som vidtogs av byrån var att föreslå ett nytt L-certifikat med mycket begränsade krav som skulle gälla för segelflygplan, motordrivna segelflygplan, ballonger och de flesta luftskepp. Genom åtgärden standardiseras certifieringssystemet för segelflygplan, motordrivna segelflygplan, luftballonger och luftskepp, som för närvarande omfattas av nationella regler, så att man får en enhetlig säkerhetsnivå och stärker den inre marknaden. De personer som innehar dessa certifikat kommer att kunna arbeta som fristående certifierande personal eller inom en godkänd underhållsorganisation och de kommer att kunna certifiera luftfartyg som registrerats i samtliga medlemsstater. L-certifikatet kommer dessutom att gälla för flygplan med en MTOM på mindre än 1 000 kg.

28. Byrån har haft följande syfte när den har valt luftfartyg som omfattas av L-certifikatet:

- Att utnyttja de luftfartygskategorier som beskrivs i NPA 2008-07 (uppgift MDM.032), där certifieringsprocesserna ELA1 och ELA2 för närvarande definieras.
- Att inkludera samtliga luftfartyg som ingår i ELA1-processen, plus alla luftfartyg som omfattas av ELA2-processen, med undantag av flygplan på mellan 1 000 kg och 2 000 kg MTOM och med undantag av mycket lätta rotordrivna luftfartyg, som undantas eftersom de är för komplexa för den förenklade kursplan som fastställts för L-certifikatet.

Detta innebär att L-certifikatet inte heller kommer att omfatta de bemannade gasfyllda luftskepp som inte ingår i ELA2-processen.

29. Byrån vill emellertid framhålla att gränsen på 1 000 kg i NPA 2008-07 för ELA1-processen förmodligen kommer att ändras till 1 200 kg när kommentarerna till det meddelandet har granskats. Om det blir så, kommer byrån att införa samma ändring av gränserna för L-certifikatet i sitt yttrande efter den kommande förteckningen med synpunkter och svar CRD 2008-07.

30. Det föreslagna L-certifikatet delas på två nivåer: Begränsat L-certifikat och Obegränsat L-certifikat. Skillnaden är att det begränsade L-certifikatet inte ger rätt att utfärda underhållsintyg efter inspektioner med längre intervall än 100 timmar / en gång per år eller efter genomförande av större reparationer och större ändringar. Denna ändring har införts efter reaktionerna som mottogs på CRD 2008-03.

31. Var och en av dessa olika certifikatsnivåer kan omfatta olika behörigheter som kan väljas av de sökande beroende på det område inom vilket de vill utöva sin certifieringsbehörighet. De olika behörigheterna beskrivs i 66.A.1 d.
32. På samma sätt som för B3-certifikatet föreslog byrån i NPA 2008-03 att man skulle införa följande begränsningar för L-certifikatet om den sökande inte kunde uppvisa lämplig erfarenhet:
- Infällningsbara landställ.
 - Ställbar propeller.
 - Turboladdad motor.
 - El- och/eller jetmotor (på motordrivna segelflygplan).
 - FADEC.

Dessa begränsningar ströks emellertid i det slutgiltiga förslaget på samma sätt som för B3-certifikatet i samarbete med granskningsgruppen för att motsvara NPA 2007-07 där liknande begränsningar hade införts för luftfartyg av grupp 2 och 3 (åtgärd 66.009).

Skälen för att stryka begränsningarna avseende dessa system är följande:

- Man kan ifrågasätta varför dessa system hade valts ut och inte andra.
- Systemet för att godkänna och avlägsna begränsningar kan medföra en betydande arbetsbelastning för behöriga myndigheter och certifikatsinnehavare.
- Certifikatets innehavare måste hur som helst klara alla de grundläggande kunskaps- och erfarenhetskraven.

Dessutom kommer, som en kompenserande åtgärd, en bestämmelse att införas i punkt 66.A.20 b i yttrandet som är ett resultat av CRD 2007-07 med ytterligare material från AMC, för att göra mycket klart att den certifierande personalen inte kan utöva sina behörigheter om den inte har behörighet för det aktuella luftfartyget. Detta förstärker underhållsorganisationens eller den oberoende certifierande personalens nuvarande ansvar för att se till att man besitter denna behörighet innan ett luftfartyg godkänns.

De begränsningar avseende strukturmaterial (trä, metallrör med duk, komposit och metall) som finns för B3-certifikatet gäller naturligtvis inte för L-certifikatet, eftersom dessa material redan är begränsade genom de behörigheter som stöds av L-certifikatet.

Följaktligen innehåller det L-certifikat som föreslås av byrån inga begränsningar.

33. När det gäller befogenheterna för L-certifikatet så omfattar de luftfartygets struktur, flygmotorn, mekaniska och elektriska system och viss avionik. Detta L-certifikat kan inte utökas till någon annan kategori/underkategori på grund av dess mycket förenklade kvalifikationskrav. Detta förhindrar emellertid inte att den behöriga myndigheten beviljar examinationspoäng om en överensstämmelse kan påvisas i enlighet med 66.A.25 e.
34. Om vi sedan ser till utbildnings- och examinationskraven, så kan de sammanfattas på följande sätt:
- Utbildning enligt den nya kursplanen i Tillägg VII till Del-66. Ämnena kommer att vara beroende av den certifikatsnivå (begränsad eller obegränsad) och de behörigheter som den

sökande önskar, med en kurs för en enda behörighet för det begränsade L-certifikatet som kan genomföras inom 2–3 veckor. Utbildningen kan ersättas av ytterligare erfarenhet.

- Examination enligt det nya Tillägg VIII till Del-66, som inte kan ersättas av erfarenhet.

35. Dessutom har erfarenhetskrav som kan sammanfattas enligt följande fastställts i 66.A.30 a 6 och 7:

- För begränsat L-certifikat:
 1. Sex månader för sökande som följde utbildningen i Tillägg VII och som godkändes i examinationen i Tillägg VIII.
 2. Ett år för sökande som godkändes i examinationen i Tillägg VIII men som inte genomförde utbildningen.
- För det obegränsade L-certifikatet, ett års utövande av befogenheterna för det begränsade L-certifikatet.

c) Konverterings- och övergångsbestämmelser

36. I det förklarande meddelandet till NPA 2008-03 uppgavs visserligen att en konverteringsprocess för nationella kvalifikationer till de nya B3- och L-certifikaten inte planerades. Det mycket stora antalet kommentarer som mottogs under samrådsförfarandet för meddelandet om föreslagna ändringar, i vilka de tillfrågade motsatte sig denna strategi och på ett adekvat sätt motiverade behovet av sådan konvertering, har emellertid lett till att byrån tillåtit dem. Dessa konverteringar kan utföras enligt det befintliga förfarande som beskrivs i 66.A.70.

37. När en konvertering väl utförts kommer den att medge att den certifierande personalen erhåller ett B3- eller L-certifikat på grundval av de befogenheter de hade innan den nya förordningen träder i kraft.

38. Dessutom, och för att ytterligare underlätta övergången till det nya systemet för luftfartyg i de fall där de nuvarande reglerna medger att man tillämpar nationella kvalifikationer (andra luftfartyg än flygplan och helikoptrar), har en ny punkt 8 införts i artikel 7 i förordning (EG) nr 2042/2003 som medger att L-certifikatet och de nationella kvalifikationerna existerar sida vid sida under tre år efter det att den nya förordningen trätt i kraft. Efter denna tidsperiod kommer L-certifikatet att vara det enda som godkänns (det kan erhållas antingen genom konvertering eller genom att man uppfyller de nya kraven för att utfärda ett sådant certifikat).

39. Här vill byrån påpeka att NPA 2008-03 innehöll en övergångsperiod på fem år, eftersom man inte tänkte sig någon konverteringsprocess. Följaktligen skulle alla som ansökte om L-certifikatet behöva kvalificera sig fullt ut enligt de nya kraven (utbildning/examination/erfarenhet) och fem år ansågs vara en rimlig period. I detta slutgiltiga förslag har emellertid, som förklaras ovan, konvertering av befintlig nationell kvalifikation introducerats, vilket innebär att dessa personer inte behöver genomgå processen utbildning/examination/erfarenhet. Övergångsperioden har därför minskats till tre år, vilket byrån anser vara tillräckligt för att de behöriga myndigheterna ska kunna införa det nya certifieringssystemet.

40. Slutligen är det viktigt att påpeka att det för andra luftfartyg än flygplan och helikoptrar fortfarande finns vissa situationer som inte ingår i L-certifikatet. Detta gäller för

- sådana luftfartyg som inte omfattas av L-certifikatet på grund av sin komplexitet,

- arbete på avioniksystem för andra luftfartyg än flygplan och helikoptrar.
Detta innebär att i de här fallen kommer den relevanta bestämmelsen i medlemsstaten att fortsätta gälla (66.A.100).

När det emellertid gäller arbete på avioniksystem kommer frågan, som förklarats tidigare, att behandlas i en kommande regleringsåtgärd (åtgärd 66.027).

IV. Konsekvensbedömning

41. Den fullständiga konsekvensbedömningen ingår i NPA 2008-03.

Köln den 11 december 2009

P. GOUDOU
Verkställande direktör

BILAGA: Reaktionen på CRD 2008-03**Reaktioner avseende konverteringsprocessen för den certifierande personalens kvalifikationer inom allmänflyget**

- 1) Europeiska segelflygplanstillverkarna, Europeiska glidflygunionen, Brittiska glidflygföreningen, Europe Air Sports, Danska glidflygföreningen, "Royal Danish Aeroclub" och en enskild person uttryckte sin oro över hur de nuvarande konverteringsbestämmelserna i 66.A.70 kommer att tillämpas av de olika nationella myndigheterna och begärde av byrån att förordningen skulle garantera en fullständig överföring av befogenheter från de nuvarande nationella kvalifikationerna för certifierande personal till motsvarande Del-66-certifikat.

Här kan byrån konstatera att den nuvarande policyn i samband med 66.A.70 för att jämföra nationella normer och kvalifikationsnormer enligt Del-66 inte har ändrats och kommer att fortsätta tillämpas som tidigare.

Samtidigt anser byrån det är proportionerligt att förutom denna befintliga policy tillämpa en särskild strategi för konvertering av kvalifikationer på allmänflygområdet (flygplan som inte används i kommersiella flygtransporter förutom stora flygplan) som bygger på EASA:s befintliga allmänflygpolicy, under förutsättning att man inför en striktare uppsättning begränsningar.

Denna strategi skulle göra det möjligt för certifikatsinnehavaren att fortsätta utföra samma underhållsaktiviteter som han/hon hade rätt att göra enligt det nationella systemet.

När väl det konverterade Del-66-certifikatet har utfärdats kommer det helt att omfattas av Del-66. Om innehavaren vill utsträcka omfattningen av sitt konverterade Del-66-certifikat för att certifiera andra underhållsaktiviteter kommer det följaktligen att krävas en fullständig överensstämmelse med Del-66. Det innebär att även alla skillnader mellan den tidigare nationella certifieringskvalifikationen och Del-66 måste uppfyllas.

Resultatet av konverteringen och de begränsningar som ska införas inom ramen för Del-66-certifikatet kan bara avgöras av varje enskild medlemsstat på grundval av de befintliga skillnaderna mellan medlemsstaternas nationella certifieringssystem. Detta beslut bör fattas efter en analys av varje enskilt fall och på grundval av säkerhetsöverväganden. För att uppnå detta bör man inte bara beakta de konkreta uppgifter som den sökande hade rätt att utföra inom ramen för det nationella systemet, utan också den "miljö" inom vilken sådana uppgifter utfördes, dvs. ledningssystem och förfaranden i den organisation där den sökande utförde sina uppgifter.

Analysen av dessa faktorer skulle kunna leda till andra begränsningar än dem som är specifikt knutna till luftfartygens system eller strukturer, till exempel:

- Gäller enbart i organisationen XXXX.
- Gäller enbart för encylindriga, kolvdrivna luftfartyg av typen Cessna.

- Gäller enbart för Cessna 172.
- Gäller enbart för Cessna 172 med registreringsnummer XXXX.

Man bör också observera följande:

- Begränsningen "gäller för luftfartyg som inte används i kommersiella flygtransporter" måste alltid anges.
- Oberoende av eventuella andra begränsningar gäller certifikatet inte för stora luftfartyg.

Byrån kommer att ta fram AMC/GM-material för att förklara denna specifika strategi för allmänflyget.

- 2) Deutsche Aeroclub framhöll att enligt det tyska systemet styrker personalen sitt arbete med ett underhållscertifikat som utfärdats av Deutsche Aeroclub och godkänner luftfartyget för flygning. De nämnde emellertid att detta underhåll inte granskas och godkänns formellt (genom Prüfer Klasse 3) förrän i samband med den årliga luftvärdighetsgranskningen. Följaktligen har de begärt en ändring av 66.A.70, eftersom de fruktar att deras behöriga myndighet inte kommer att konvertera kvalifikationerna för innehavarna av dessa certifikat med nuvarande formulering.

Byrån anser att om de kvalifikationer som innehas av dessa certifikatsinnehavare är juridiskt sett tillräckliga för att intyga att det underhåll som utförts har utförts korrekt och att luftfartyget därför kan flyga, så måste dessa kvalifikationer betraktas som "kvalifikationer för certifierande personal" och omfattas av den konverteringsprocess som anges i 66.A.70. Detta gäller oavsett om certifikatsinnehavaren faktiskt godkände luftfartyget eller ej och också oavsett om det fanns behov av att luftvärdighetsgranskningen i ett senare skede undertecknades av en Prüfer Klasse 3.

I förordning (EG) nr 2042/2003 är underhållsprocessen och processen för luftvärdighetsgranskning helt åtskilda. Den certifierande personalen ägnar sig enbart åt att godkänna underhållet. Följaktligen är de "kvalifikationer för certifierande personal" som beskrivs i 66.A.70 helt skilda från processen för luftvärdighetsgranskning.

- 3) Franska DGAC begärde ett förtydligande om vad som kommer att bli referensdatum för konverteringsprocessen i det stycke i 66.A.70 där det sägs att "*En person som genomgår ett kvalifikationsförfarande som är giltigt i en medlemsstat före dagen för denna dels ikraftträdande ...*".

Byrån kommer att utarbeta ytterligare AMC/GM-material för att klargöra att "*dagen för denna dels ikraftträdande*" ska vara följande:

- För B3-certifikatet, den dag den ändrade förordningen träder i kraft.
- För segelflygplan, motordrivna segelflygplan, ballonger och sådana luftfartyg som omfattas av L-certifikatet enligt 66.A.1 d, tre år efter det att denna ändrade

förordning träder i kraft (se artikel 7.8). För flygplan som är lättare än 1 000 kg, som också omfattas av L-certifikatet, kommer tillämpligt datum att vara detsamma som för B3-certifikatet ovan.

- 4) Ett antal reaktioner har visat att det föreligger en del missförstånd kring konverteringsförfarandet.

Byrån vill i anslutning till detta göra följande förtydliganden:

- Konverteringsförfarandet för L-certifikatet har inget samband med den treåriga övergångsperiod som anges i artikel 7.8. Konverteringsförfarandet överför en befintlig nationell kvalifikation till ett Del-66-certifikat som därefter kan användas och som inte har något annat förfalldatum än den vanliga femåriga förnyelseprocessen. Genom den treåriga övergångsperioden fastställs en period under vilken den nationella kvalifikationen fortfarande kan användas.
- Konverteringar utförs alltid av de behöriga myndigheterna.
- Konverteringar är inte en frivillig process för de behöriga myndigheterna. Det är en obligatorisk process som måste utföras på begäran av en person som innehar en kvalifikation för certifierande personal som är giltig i en viss medlemsstat.
- Det krävs ingen examination för att få en nationell kvalifikation konverterad. Examinationer behövs enbart för att avlägsna de eventuella begränsningar som infördes under konverteringen. Detta är ett val som görs av certifikatsinnehavaren.

Reaktioner i samband med den treåriga övergångsperiod som fastställs i artikel 7.8

- 5) Europeiska segelflygplanstillverkarna ansåg att den treåriga övergångsperioden var för kort.

Här vill byrån påpeka att NPA 2008-03 innehöll en övergångsperiod på fem år, eftersom man inte tänkte sig någon konverteringsprocess. Följaktligen skulle alla som ansökte om L-certifikatet behöva kvalificera sig fullt ut enligt de nya kraven (utbildning/examination/erfarenhet). I detta slutgiltiga förslag har emellertid konvertering av befintlig nationell kvalifikation introducerats, vilket innebär att ingen av dessa personer behöver genomgå processen utbildning/examination/erfarenhet. Övergångsperioden har därför minskats till tre år, vilket byrån anser vara tillräckligt för att den behöriga myndigheten ska kunna tillämpa det nya certifieringssystemet.

Reaktioner avseende befogenheterna för B3-certifikatet

- 6) Europeiska segelflygplanstillverkarna begärde att B3-certifikatet skulle inkludera befogenheter för segelflygplan och motordrivna segelflygplan eller, alternativt, ett mycket billigt sätt för innehavaren av ett B3-certifikat att erhålla ett L-certifikat.

Byrån stöder inte tanken på att inkludera dessa befogenheter i B3-certifikatet av följande skäl:

- Det skulle inte vara möjligt för B1.2-certifikatet att automatiskt inkludera B3, om inte B1.2 dessutom inkluderade befogenheter för segelflygplan och motordrivna segelflygplan. Detta skulle emellertid även påverka definitionen av B1.2-certifikatet, eftersom den inte enbart skulle gälla för flygplan (ett segelflygplan är inte ett flygplan).
- Man kunde skapa ett intryck av att erfarenhet av segelflygplan skulle vara tillräckligt för att erhålla behörigheten "kolvmotordrivna, icke trycksatta flygplan på högst 2 000 kg MTOM" i B3-certifikatet (beskrivs i 66.A.45 i) eller grupp 3-behörigheten i B1.2-certifikatet (beskrivs i CRD 2007-07).

Trots detta, och eftersom byrån stöder tanken att öka antalet personer som kan certifiera segelflygplan och motordrivna segelflygplan, har byrån föreslagit att man ska låta innehavare av B1.2- och B3-certifikat erhålla ett obegränsat L-certifikat med behörigheterna "luftfartyg av trä", "luftfartyg av kompositmaterial" och "luftfartyg av metall" utan ytterligare krav, under förutsättning att B1.2- och B3-certifikaten inte innehåller en begränsning för motsvarande strukturmateriäl (se den ändrade 66.A.25 d, 66.A.30 a 8 och Tillägg IV till Del-66). Detta skulle göra det möjligt för befintliga innehavare av B1.2- och B3-certifikat att utfärda underhållsintyg för segelflygplan och motordrivna segelflygplan.

AMC/GM kommer att publiceras av byrån för att förtydliga att om innehavaren av ett B1.2- eller B3-certifikat vill erhålla ett L-certifikat med behörigheten "luftfartyg av trä" så innebär meningen "*under förutsättning att B1.2- och B3-certifikaten inte innehåller en begränsning för motsvarande strukturmateriäl*" att det inte innehåller vare sig begränsningen "luftfartyg av trä" eller begränsningen "luftfartyg av metallrör och duk".

Reaktioner avseende begränsningarna i B3-certifikatet

- 7) Den civila luftfartsmyndigheten i Storbritannien och österrikiska AustroControl påpekade att för L-certifikatet inkluderade behörigheten "luftfartyg av trä" metallrör med duk. Däremot finns det olika begränsningar för "luftfartyg av trä" och "luftfartyg av metallrör och duk" för B3- och B1.2-certifikaten.

Byrån konstaterar att det handlar om olika saker:

- När det gäller L-certifikatet talar vi om behörigheter och inte begränsningar. Alla certifikatsinnehavare med behörighet för "luftfartyg av trä" måste ha genomgått den

utbildning som ingår i modul L4 som inkluderar en kombination av trästruktur och metallrör med duk.

- När det gäller B3- och B1.2-certifikaten talar vi om begränsningar som kan avlägsnas genom erfarenhet. Byrån anser att det är bättre att hålla dessa begränsningar åtskilda för att man ska kunna ta bort endera av dem om personen inte har erfarenhet av någon av strukturerna.

- 8) Den civila luftfartsmyndigheten i Nederländerna och den civila luftfartsmyndigheten i Sverige begärde förtydliganden om vad som menas med en "begränsning", framför allt om det betyder en aktivitet som kan certifieras eller en aktivitet som inte kan certifieras.

Byrån håller med om att det finns vissa inkonsekvenser i förordningen. Till exempel:

- I 66.B.305 nämns *"prov [som] är nödvändigt för att medge konvertering till certifikatet för luftfartygsunderhåll utan begränsning"*, vilket betyder att begränsningen avser uppgifter som inte kan certifieras.
- I punkt 15 i Del-66-certifikatet (Tillägg V till Del-66) sägs att *"om inga tillämpliga begränsningar finns, skall sidan 'BEGRÄNSNINGAR' utfärdas med texten 'Inga begränsningar'"*. Detta betyder återigen att begränsningen avser uppgifter som inte kan certifieras.
- I Del-145 används begränsningar för att begränsa aktiviteternas syfte, vilket betyder att begränsningen avser uppgifter som kan certifieras.

Även om byrån har beslutat att förklara att de begränsningar som anges på ett B3-certifikat är uppgifter som inte kan certifieras, håller vi med om att det i vissa fall kunde vara mera praktiskt att hänvisa till uppgifter som kan certifieras, till exempel när befogenheterna är mycket små jämfört med de uppgifter som inte är godkända. I de fallen är det inte praktiskt att räkna upp alla uppgifter som inte kan certifieras.

Ytterligare regelarbete kan bli nödvändigt i framtiden för att lösa dessa fall av bristande konsekvens.

Reaktioner avseende befogenheterna för L-certifikatet

- 9) Brittiska glidflygföreningen, Nederländska glidflygföreningen och Europeiska glidflygunionen krävde att "ärliga inspektioner" skulle bli en del av behörigheterna för begränsat L-certifikat. Den civila luftfartsmyndigheten i Sverige krävde dessutom att nivåerna begränsat L-certifikat och obegränsat L-certifikat skulle slås samman till en enda nivå.

Byrån anser att de båda nivåerna fortfarande behövs för att mindre erfaren underhållspersonal ska kunna få tillträde till branschen så snart vissa rimliga krav är

uppfyllda. Deras behörigheter kommer emellertid att motsvara de grundläggande kunskaper och erfarenheter som uppnåtts.

Trots detta har byrån beslutat att låta innehavare av begränsade L-certifikat utföra årliga inspektioner och 100-timmarsinspektioner. För att detta ska bli möjligt har modulerna L4.5, L5.7, L6.7 och L8.14 i Tillägg VII till Del-66, som gäller för det begränsade L-certifikatet, ändrats så att de även omfattar 100-timmarsinspektioner och årliga inspektioner. Dessutom har modul L9 "Förfaranden vid fysisk inspektion" flyttats från kursplanen för obegränsat L-certifikat till planen för begränsat L-certifikat.

- 10) Brittiska glidflygföreningen, Europeiska glidflygunionen och österrikiska AustroControl var oroliga över hur intyg över avionikarbeten på segelflygplan skulle utfärdas.

I denna fråga har byrån analyserat och förkastat följande alternativ:

- Att låta fullständig behörighet för avioniksystem ingå i L-certifikatet. Detta var inte möjligt i detta skede, eftersom kursplanen i Tillägg VII till Del-66 inte omfattar dessa system.
- Utöka befogenheterna för B2-certifikatet till att omfatta segelflygplan, ballonger och luftfartyg. Detta skulle emellertid inte lösa problemet för allmänflygsektorn, eftersom mycket få innehavare av B2-certifikat skulle vara redo att arbeta inom detta område. Dessutom skulle det krävas en omdefiniering av behörigheterna för B2-certifikatet.

Det alternativ som byrån till slut valde var följaktligen att behålla arbetet på avioniksystem för andra luftfartyg än flygplan och helikoptrar i de nationella bestämmelserna (66.A.100) och att gå vidare med en ytterligare regleringsaktivitet (åtgärd 66.027) för att utveckla ett certifieringssystem för avionikingenjörer lämpligt för allmänflyget.

Trots detta ger L-certifikatet ändå rätt att utfärda underhållsintyg för följande arbeten (66.A.20 a 5):

- Arbete på avioniksystem som kräver enkla tester för att visa att de kan godkännas och som inte kräver felsökning.
- Arbete på radio, kommunikations- och transpondersystem om behörigheten "Radio-komm/transponder" anges på det obegränsade L-certifikatet.

- 11) Ett antal reaktioner har visat att det föreligger en del missförstånd i samband med L-certifikatets befogenheter.

Byrån vill med anledning därav göra följande förtydliganden:

- L-certifikatet innehåller inga behörigheter för olika typer av luftfartyg eller flygmotorer och följaktligen krävs det ingen typutbildning eller typexamination för vare sig luftfartyg eller motorer. Det krävs inga insatser från tillverkarna.

- De olika behörigheterna i ett L-certifikat erhålls när väl grundläggande krav på kunskaper och erfarenheter är uppfyllda.
- Behörigheten "flygmotor" som ingår i det begränsade L-certifikatet medger utfärdande av underhållsintyg för arbete som utförts på en flygmotor som monterats på ett luftfartyg som omfattas av L-certifikatet.
- Samma person kan ha behörighet för flygkroppen och för flygmotorn. Den utbildning som omfattar båda behörigheterna är ungefär en månad lång och den är hur som helst inte obligatorisk, eftersom ett godkänt resultat på motsvarande examination är tillräckligt.

Byrån kommer att framställa ytterligare AMC/GM-material.

Reaktioner avseende de grundläggande kunskapskraven för L-certifikatet (66.A.25 b)

- 12) Brittiska glidflygföreningen framförde sin oro över att det inte skulle komma fram tillräckligt många Del-147-organisationer som erbjuder grundutbildning för L-certifikatet och begärde att nationella idrottsförbund som har de behöriga myndigheternas förtroende skulle kunna fortsätta utföra denna funktion.

Byrån intar följande ståndpunkt:

- Grundutbildning för L-certifikatet (66.A.25 b) är inte obligatorisk enligt vad som medges i 66.A.25 c, även om erfarenheten som krävs i detta fall är ett år i stället för sex månader.
- Grundexamination är obligatorisk.
- Grundutbildning och grundexamination kan tillhandahållas av nationella idrottsförbund om de är godkända av den behöriga myndigheten (se 66.A.25 b). Följaktligen kan bristen på Del-147-organisationer kompenseras med denna lösning.

Reaktioner avseende uppgradering av ett L-certifikat

- 13) Brittiska glidflygföreningen krävde att det skulle finnas möjlighet att tillgodoräkna sig kunskaper och erfarenheter som erhållits på L-certifikatsnivå för att erhålla ett A- eller B-certifikat.

Byrån konstaterar att L-certifikatet inte kan utökas till en annan kategori/underkategori på grund av dess starkt förenklade kvalifikationskrav och det stora antalet olika behörigheter som är tillgängliga. Detta förhindrar emellertid inte att den behöriga myndigheten beviljar examinationspoäng om en överensstämmelse kan påvisas enligt 66.A.25 e.

Reaktioner avseende de olika typerna av segelflygplan och motordrivna segelflygplan

- 14) Den civila luftfartsmyndigheten i Storbritannien begärde förtydliganden om vilka behörigheter som krävdes i L-certifikatet för att utfärda underhållsintyg för de olika typerna av segelflygplan och motordrivna segelflygplan, vilket bland annat inkluderar Touring Motor Gliders (TMG), Self Launching Motor Gliders och Self Sustaining Motor Gliders.

Byråns ståndpunkt är att alla segelflygplan som är försedda med motor ska betraktas som ett "motordrivet segelflygplan" och kräva behörigheten "flygmotor" för att man ska få utfärda underhållsintyg för sådan motor. Detta är anledningen till att man i detta avsnitt enbart hänvisar till "segelflygplan" och "motordrivna segelflygplan", vilket motsvarar rubriken på CS-22 "Certifieringsspecifikationer, inklusive luftvärdighetskoder och acceptabla metoder för uppfyllelse för segelflygplan och motordrivna segelflygplan".

Reaktioner avseende förnyelse av Del-66-certifikat

- 15) Brittiska glidflygföreningen uttryckte oro över kostnaden för att förnya ett Del-66-certifikat och föreslog att man skulle ändra beslut 2007/018/R. Organisationen ifrågasatte också behovet av förnyelse och föreslog att man skulle ersätta det med krav på aktuell erfarenhet.

Byrån anser att krav på aktuell erfarenhet för att utöva certifieringsbefogenheter redan finns. Att införa dem i certifieringskraven skulle lägga en betydande börda på de behöriga myndigheterna och certifikatsinnehavarna eftersom certifikatet skulle bli ogiltigt och man skulle behöva utfärda ett nytt.

När det gällde behovet av förnyelse ansågs detta vara en del av uppgift 66.008 som ledde fram till beslut 2007/018/R. Denna förnyelse utförs vart femte år och bör inte innebära några betydande kostnader eftersom det handlar om en rent administrativ förnyelse för att kontrollera att certifikatet stämmer med uppgifterna hos den behöriga myndigheten och att inga åtgärder enligt 66.B.500 förestår.

Reaktioner avseende utnyttjande av B3- och L-certifikat för personal som ska granska luftvärdighet

- 16) Europeiska segelflygplanstillverkarna begärde att M.A.707 i Del-M skulle revideras för att medge användning av B3- och L-certifikat för personalen som granskar luftvärdighet.

Byrån accepterar förslaget och kommer att ändra AMC M.A.707 a 4 i enlighet därmed.

Reaktioner som innebär förslag på särskilda certifieringskrav för lätta sportplan (LSA, Light Sport Aeroplanes)

- 17) Finska aeronautiska föreningen, Republiken Tjeckiens förening för lätta flygplan och Flightdesign begärde att man skulle skapa ett särskilt certifikat för lätta sportplan (LSA, Light Sport Aeroplanes) under 600 kg eftersom de ansåg att L-certifikatets krav var överdrivna. De ansåg vidare att den typiska kursplanen för ett obegränsat L-certifikat omfattade olika typer av material som kunde ta cirka 190 timmar, medan FAA-systemet enbart omfattade 120 timmar.

Byrån anser att syftet med åtgärden som ledde fram till detta yttrande var att skapa ett certifieringssystem som passade allmänflygsamfundet. Detta har uppnåtts genom skapandet av B3-certifikatet och L-certifikatet. L-certifikatet har dessutom delats upp i ett begränsat L-certifikat och ett obegränsat L-certifikat för att mindre erfaren underhållspersonal ska få tillträde till branschen så snart vissa rimliga krav är uppfyllda.

Dessutom medger den föreslagna europeiska definitionen av LSA ett mer komplext luftfartyg än den amerikanska motsvarigheten. Detta innebär att man inte bara kan jämföra giltighetstiden för L-certifikatet med giltighetstiden för FAA-certifikatet.

Att skapa ett särskilt certifikat för LSA skulle innebära en ytterligare börda för de nationella myndigheterna och det skulle också göra det svårare för innehavarna av LSA-certifikat att arbeta på andra luftfartyg under 1 000 kg (de skulle behöva ett separat L-certifikat.) Byrån kan inte finna någon motivering för denna extra börda eftersom vi här talar om att spara några timmars utbildning.

Reaktioner som avser underhåll av komponenter

- 18) Europe Air Sports rekommenderade att man skulle undanta ETSO-fallskärmar från Del-66-kraven och i stället använda nationella regler.

Byrån konstaterar att detta redan gäller. Underhåll av ETSO-fallskärmar betraktas som "komponentunderhåll" och därför hänvisar 66.A.200 till nationella regler.

- 19) Den civila luftfartsmyndigheten i Sverige begärde förtydliganden om klassificeringen av underhåll som utförs på jet- och elmotorer som monterats i segelflygplan.

Byrån anser att underhåll som utförs på motorgränssnitt, infällnings- och försörjningssystem ska betraktas som luftfartygsunderhåll och att sådana underhållsintyg kan utfärdas med L-certifikatet (detta omfattas av modulerna L7.9 och L7.10 i Tillägg VII till Del-66). Underhåll som utförs på själva flygmotorn betraktas emellertid som "komponentunderhåll" och därför hänvisar 66.A.200 till nationella regler.

Reaktioner som inkommit från den civila luftfartsmyndigheten i Nederländerna i anslutning till svaren som lämnats i CRD 2008-03

- 20) Den civila luftfartsmyndigheten i Nederländerna framhöll att erfarenheten från luftfartyg i drift enligt 66.A.30 kan erhållas hos vilken underhållsorganisation som helst (till exempel Del-145, kapitel F, FAR-145) eller under övervakning av fristående certifierande personal.

Byrån instämmer i den kommentaren. Kompletterande AMC-material kommer att lämnas.

- 21) Den civila luftfartsmyndigheten i Nederländerna begärde förtydliganden om varför man har infört en gräns på 80 procents genomförande för ballonger och luftfartyg i AMC 66.A.30 a 6 och 7.

Byrån har infört detta krav på 80 procent eftersom tabellen som gäller för ballonger och luftfartyg i Tillägg II till AMC till Del-66 har utarbetats med ett lägre antal punkter än tabellen för andra luftfartyg. Byrån anser att dessa 80 procent är viktiga för att garantera att den sökande erhåller lämplig erfarenhet.

- 22) Den civila luftfartsmyndighet i Nederländerna instämmer inte i byråns ståndpunkt att inte inkludera den typ av certifikat (B1, B3, L) som gäller för varje behörighet med beaktande av luftfartygets vikt i förteckningen över typbehörigheter (Tillägg I till AMC till Del-66).

Byrån anser att detta är omöjligt eftersom samma luftfartygsmodell, utrustad med olika kundtillval, kan komma att kräva ett annat certifikat. Luftfartygets vikt är specifik för varje luftfartygsregistrering. Vikten återfinns i flygmanualen som måste förvaras ombord i luftfartyget.

- 23) Den civila luftfartsmyndigheten i Nederländerna ville att man skulle kräva samma minimiålder för certifieringspersonal i underhållsorganisationer enligt Del-145 (för närvarande 21 år) som i underhållsorganisationer enligt kapitel F (för närvarande 18 år).

Byrån konstaterar att kravet på 21 år enbart gäller certifieringspersonalen i Del-145-organisationer på grund av den högre graden av komplexitet i organisationen och tillhörande förfaranden. För underhållsorganisationer enligt kapitel F anser byrån emellertid att gränsen 18 år är rimlig.

- 24) Den civila luftfartsmyndigheten i Nederländerna påpekade att svaret på kommentar 22 i CRD 2008-03 borde omfatta möjligheten att utfärda underhållsintyg för "komplexa underhållsuppgifter" inte bara av kapitel F-organisationer utan också av Del-145-organisationer.

Byrån instämmer i den kommentaren. Trots det finns det inget behov av att ändra regeln eller AMC/GM-materialet, eftersom detta klart framgår av den nuvarande texten. Det faktum att M.A.801 b endast avser kapitel F-underhållsorganisationer beror på att M.A.801 inte gäller för luftfartyg som erhållit ett underhållsintyg enligt Del-145 (se M.A.801 a). En Del-145-organisation kan självklart utfärda underhållsintyg för sådana uppgifter.

- 25) Den civila luftfartsmyndigheten i Nederländerna framförde synpunkten att om ämnen/nivåer var identiska för olika underkategorier av certifikat inom en speciell modul av Tillägg I till Del-66, så hade det hittills betytt identiska krav, vilket gjorde det enkelt att tillgodoräkna sig dem. Följaktligen motsatte de sig införandet i vissa moduler av meningen *"Denna moduls omfattning ska återspegla tekniken för de flygplan som hör till underkategorin B3"*.

Byrån instämmer i den kommentaren.

Följaktligen har olika moduler 7B, 9B, 11C och 17B skapats för B3-certifikatet, och de nuvarande modulerna 7, 9 och 17 har döpts om till 7A, 9A och 17A för att se till att utbildningens innehåll inte är detsamma, även om utbildningsnivån (nivåerna 1, 2 eller 3) för vissa ämnen är desamma som för B1.2. I själva verket måste innehållet i kursen för B3-certifikatet utvecklas mot bakgrund av den lägre nivån på den tekniska komplexiteten och underhållsmiljön för denna kategori av luftfartyg. I annat fall skulle det bli omöjligt att erhålla den önskade minskningen av utbildningens längd (1 000 timmar).

- 26) Den civila luftfartsmyndigheten i Nederländerna påpekade att behörigheten "luftfartyg av trä" fortfarande inte inkluderar kombinationen vingar av trä med flygkropp av metallrör.

Byrån har formulerat om delmodul L4.1 i Tillägg VII till Del-66 för att göra klart att utbildningen omfattar alla kombinationer av trä / metallrörs- och dukstrukturer.

Byrån har också ändrat punkt 66.A.1 d så att den nu lyder som följer:

"Klasserna 'flygkropp av trä', 'flygplan av trä' och 'segelflygplan av trä' innefattar också kombinationen trästrukturer med metallrör och duk".

- 27) Den civila luftfartsmyndigheten i Nederländerna påpekade att även om B3-certifikatet inte inkluderade någon underkategori A, så kunde innehavaren av ett B3-certifikat utfärda underhållsintyg för enkla mekaniska åtgärder på icke trycksatta flygplan under 2 000 kg.

Byrån instämmer i kommentaren och det är detta som punkt 4 i GM 66.A.20 a förtydligade i CRD 2008-03.

- 28) Den civila luftfartsmyndigheten i Nederländerna föreslog att man skulle ändra rubriken till punkt 66.A.45 så att den även avsåg "begränsningar för B3-behörighet".

Byrån instämmer delvis i förslaget, med undantag av att det inte kan gälla specifikt för B3-certifikatet (se CRD 2007-07 med begränsningar även för B1.2-certifikatet för grupp 3-luftfartyg). Rubriken till 66.A.45 har ändrats i enlighet med detta.