



ÁLIT FLUGÖRYGGISSTOFNUNAR EVRÓPU

NR. 05/2009

frá 15. desember 2009

til breytinga á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003, um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, hluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði

*„Réttindi handhafa B1- og B2-skírteina flugvéltæknis
OG
tegundar- og hópréttindi
OG
tegundarréttindapjálfun“*

I. Almennt

1. Tilgangur þessa álits er að leggja til að framkvæmdastjórnin geri breytingu á reglugerð framkvæmdastjórnar (EB) nr. 2042/2003¹. Ástæðum þessarar reglugerðarsetningar er lýst hér að neðan.
2. Álitið hefur verið tekið upp í samræmi við þær starfsreglur sem tilgreindar eru af framkvæmdastjórn Flugöryggisstofnunar Evrópu (hér eftir nefnd „stofnunin“)², í samræmi við ákvæði 19. greinar reglugerðar (EB) nr. 216/2008³ (hér eftir nefnd „grunnreglugerðin“).

II. Samráð

3. Þrátt fyrir að í II. viðauka (66. hluta) reglugerðar (EB) nr. 2042/2003 sé nú þegar að finna réttindakerfi fyrir viðhaldsvotta bentu viðbrögð hagsmunaaðila og yfirvalda ríkja til þess að þörf væri á að endurskoða reglugerðina hvað eftirfarandi atriði varðar:
 - Réttindi handhafa B1- og B2-skírteina flugvéltækis.
 - Tegundar- og hópréttindi.
 - Tegundarréttindaþjálfun.

Þau áhyggjuefni sem komu fram varðandi hvern og einn þessara liða eru sem hér segir:

Réttindi handhafa B1- og B2-skírteina flugvéltækis:

4. Í III. viðauka (66. hluta) núgildandi reglugerðar (EB) nr. 2042/2003 er þeim réttindum sem falla undir hvern réttindaflokk flugvéltækna lýst sem hér segir:
 - Skírteini flugvéltækis í flokki A veitir handhafa leyfi til að gefa út afhendingarvottorð (viðhaldsvottorð) að loknu minni háttar reglubundnu leiðarviðhaldi og einfaldri lagfæringu á bilun innan ramma þeirra verkefna sem eru sérstaklega árituð í heimildinni. Vottunarréttindi skulu vera bundin við þau verk sem handhafi skírteinisins hefur sjálfur innt af hendi í viðhaldsfyrirtæki sem hlotið hefur samþykki skv. 145. hluta.
 - Skírteini flugvéltækis í flokki B1 veitir handhafa leyfi til að gefa út afhendingarvottorð (viðhaldsvottorð) að loknu viðhaldi, þ.m.t. á burðarvirki loftfars, fullbúnum hreyflum og vélvirkum kerfum og rafkerfum. Útskipti á rafeindatækjum, sem hægt er að skipta út í leiðarviðhaldi og kalla á einfaldar prófanir til að kanna nothæfi þeirra, skulu einnig falla undir þessi réttindi. Viðkomandi undirflokkur A fellur sjálfkrafa undir flokk B1.
 - Skírteini flugvéltækis í flokki B2 veitir handhafa leyfi til að gefa út afhendingarvottorð (viðhaldsvottorð) að loknu viðhaldi á rafeindabúnaði loftfara og rafkerfum.

¹ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 frá 20. nóvember 2003, um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, hluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði (OJ L 315, 28.11.2003, bls. 1). Reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1056/2008 frá 27. október 2008 (OJ L 283, 28.10.2008).

² Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar um verklagsreglur stofnunarinnar fyrir útgáfu á álitum, vottorðaforskriftum og leiðbeiningarefni. EASA MB 08-2007 frá 11.06.2007 („Verklagsreglur um reglugerðir“).

³ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20. febrúar 2008 um sameiginlegar reglur á sviði flugmála og stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, sem fellir úr gildi tilskipun ráðsins 91/670/EEC, reglugerð (EB) nr. 1592/2002 og tilskipun 2004/36/EC (OJ L 79, 19.03.2008, bls.1).

- Skírteini flugvéltækni í flokki C veitir handhafa leyfi til að gefa út afhendingarvottorð (viðhaldsvottorð) að loknu aðalviðhaldi loftfars. Réttindin gilda um loftfarið í heild sinni í viðhaldsfyrirtæki sem hlotið hefur samþykki skv. 145. hluta.
5. Viðbrögð sem stofnunin fékk frá hagsmunaaðilum og yfirvöldum ríkja bentu til þess að í gildandi reglugerð kæmi ekki skýrt fram hvað átt væri við með rafkerfi og hvað átt væri við með rafeindabúnaði loftfars. Enn fremur virðast þær viðurkenndu aðferðir til að uppfylla kröfur og það leiðbeiningarefni sem nú liggur fyrir ekki nægja til að skýra hvaða verkefni handhafa skírteinis flugvéltækni í flokki B1 er heimilt að framkvæma á rafeindabúnaði, og hvað telst til einfaldra prófana.
 6. Frekari viðbrögð sem stofnunin fékk frá hagsmunaaðilum og yfirvöldum ríkja bentu til þess að réttindi handhafa skírteinis flugvéltækni í flokki B2 væru of takmörkuð. Að auki er lengd grunnþjálfunar í flokki B2 (2400 tímar) sú sama og í flokki B1, þrátt fyrir að efni I. viðbæti við 66. hluta virðist benda til þess að þjálfun fyrir flokk B2 ætti að vara skemur en fyrir flokk B1.

Tegundar- og hópréttindi:

7. Í III. viðauka (66. hluta) nógildandi reglugerðar (EB) nr. 2042/2003 eru loftför skilgreind á eftirfarandi hátt þegar veita skal tegundarréttindaáritun á skírteini flugvéltækni:
 - Loftför sem skírteinishafar verða að hafa einstök tegundarréttindi fyrir á skírteininu. Í þennan flokk falla öll stór loftför eins og þau eru skilgreind í reglugerð (EB) nr. 2042/2003 (þ.e.a.s. flugvélar með hámarksflugtaksmassa yfir 5700 kg og fjölhreyfla þyrlur), svo og loftför sem stofnunin hefur ákveðið að krefjist tegundarréttinda vegna þess hve flókin þau eru. Krafist er tegundarþjálfunar þegar um slík loftför er að ræða.
 - Loftför sem skírteinishafar geta annað hvort hlotið einstaka tegundarréttindaáritun fyrir á skírteini sitt, ellegar viðeigandi hópréttindi eða hópréttindi bundin framleiðanda. Í þessum tilvikum er ekki krafist tegundarþjálfunar. Hins vegar er nauðsynlegt að ljúka tegundarprófi og verklegri þjálfun (a.m.k. 50% þeirra verka sem talin eru upp í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur, II. viðbæti, 66. hluta⁴).
8. Viðbrögð sem stofnunin fékk frá hagsmunaaðilum og yfirvöldum ríkja bentu til þess að uppi væru eftirfarandi áhyggjuefni:
 - Þegar kemur að viðhaldi er óljóst við hvað átt er með orðunum „tegund loftfars“, og þ.a.l. ekki ljóst hvenær tvær ólíkar gerðir/afbrigði loftfars eru nógu líkar til að teljast falla undir sömu „tegundarréttindi“. Þetta leiddi til ónákvæmni í listanum yfir tegundarréttindi í I. viðbæti við viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur 66. hluta.
 - Ekki er í gildi neitt viðmið um það hvenær loftfar skal teljast flókið í viðhaldi, sem getur skarast á við þá skilgreiningu á „flóknu vélknúnu loftfari“ sem sett er fram í grunnreglugerðinni.
 - Nógildandi hópar loftfara endurspeglar í raun ekki hversu flókin viðkomandi loftför eru. Sum loftför eru „ekki einföld“ að hönnun og fyrir þau er einungis krafist hópréttinda, sem stríðir gegn skilgreiningunni á slíkum loftförum.

⁴ Ákvörðun framkvæmdastjóra stofnunarinnar nr. 2003/19/RM frá 28.11.2003 um viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefni um reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 frá 20. nóvember 2003 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, hluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði. Ákvörðun síðast breytt með ákvörðun 2009/016/R frá 1. desember 2009.

- Réttindi handhafa skírteinis flugvéltækni í flokki B2 eru of takmörkuð þegar litið er til hópréttinda sem bundin eru framleiðanda. Eðlilegt er að líta svo á að hópréttindi ættu að falla betur að verkgetu skírteinishafa í flokki B2, en í þeim flokki er tækni ólíkra framleiðenda mjög svipuð.
- Til að öðlast réttindi á þau loftför sem uppfylla skilyrði um hópréttindi bundin framleiðanda, sem og fullgild hópréttindi, þarf nú að gangast undir tegundarpróf á loftför sem eru dæmigerð fyrir viðkomandi hóp. Í mörgum tilfellum er hins vegar erfitt að finna aðila sem annast getur slíkt próf (samþykkt fyrirtæki eða lögbært yfirvald).

Tegundarréttindapjálfun:

9. Samkvæmt III. viðauka (66. hluta) nógildandi reglugerðar (EB) nr. 2042/2003 skal handhafi skírteinis flugvéltækni í flokki B1, B2 eða C aðeins beita vottunarréttindum sínum á tiltekið loftfar ef viðhaldsskírteini loftfarsins hefur samsvarandi tegundaráritun, nema annað sé tekið fram í g-lið 66.A.45.
10. Nema annað sé tekið fram í h-lið 66.A.45 skal áritun veitt þegar lokið hefur verið á fullnægjandi hátt við tegundarréttindapjálfun í viðkomandi flokki (B1, B2 eða C), sem samþykkt er af lögbærum yfirvöldum eða fer fram hjá viðhaldspjálfunarfyrirtæki með samþykki á viðkomandi sviði skv. 147. hluta.
11. Auk þess skal tegundarþjálfun í flokkum B1 og B2, skv. nógildandi reglugerð og viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur, fela í sér fræðilega og verklega þætti sem verða að hlíta skilyrðum III. viðbæti við 66. hluta. Undirbúa má skipulagða starfsþjálfun á vinnustað (On the Job Training (OJT)) til að uppfylla skilyrði um verklega þjálfun. Verkleg þjálfun verður að standa yfir í fjóra mánuði hafi umsækjendur ekki nýlega og skrásetta verklega reynslu af loftförum með sambærilega uppbyggingu og kerfi, þ.m.t. hreyfla, en hafi umsækjandi slíka reynslu má stytta þjálfunartímann í tvær vikur að lágmarki.
12. Viðbrögð sem stofnunin fékk frá hagsmunaaðilum og yfirvöldum ríkja bentu til þess að uppi væru eftirfarandi áhyggjuefni:
 - Þrátt fyrir að þeir námsþættir sem lýst er í III. viðbæti við 66. hluta taki til nokkuð víðfeðms sviðs virðast þeir ekki nógu ítarlegir til að ná yfir alla möguleika í tegundarþjálfun; enn er of mikið svigrúm fyrir ólíka túlkun og mismunun. Tilkynnt hefur verið um tilfelli þar sem námskeið af sama toga fara fram á mismunandi stigi, eru mislöng og ólík að innihaldi hvað varðar fræðilega eða verklega þjálfun/starfsþjálfun á vinnustað/verklega reynslu, og þar sem verklegi þátturinn takmarkast við tveggja vikna þjálfun óháð reynslu umsækjanda. Auk þess er ekki nægilegur gaumur gefinn að mismunarþjálfun.
 - Að auki gefa nógildandi viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur, sem og leiðbeiningarefni, til kynna að lögbær yfirvöld hafi úrslitavald um lengd hins verklega þáttar í þjálfun tiltekins einstaklings áður en þau veita áritun (sem getur verið allt frá 2 vikum upp í 4 mánuði). Þetta hefur leitt til þess að upp hafa komið aðstæður þar sem lögbær yfirvöld töldu að til þess að hljóta áritun nægði ekki að hafa lokið samþykktu tegundarþjálfunarnámskeiði hjá fyrirtæki með samþykki skv. 147. hluta, þ.m.t. fræðilegri og verklegri þjálfun, og fóru þá lögbær yfirvöld fram á frekari verklega þjálfun.
13. Til að taka á þessum málum greip stofnunin til eftirfarandi reglugerðarsetningar:
 - 66.006: Réttindi handhafa B1- og B2-skírteina flugvéltækni.

- 66.009: Tegundar- og hópréttindi.
- 66.011: Tegundarréttindapjálfun.

Til að fjalla um hvern lið skipaði stofnunin uppkastshóp sem samanstóð af fulltrúum yfirvalda ríkja og fagfólks. Markmiðið var að meta stöðuna, leggja fram tillögu og þróa verklagsreglur um útgáfu álits um breytingar á 66. hluta og/eða ákvörðun um að breyta leiðbeiningarefni og viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur þessa hluta, með hliðsjón af skilgreindum starfsskyldum. Í tilfalli liðs 66.011 var verksviðið takmarkað við þau loftför sem krefjast tegundarréttindapjálfunar.

14. Þann 28. júní 2007 gaf stofnunin út á vefsíðu sinni tilkynninguna NPA2007-07, sem byggðist á framlagi uppkastshópanna:
(http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
15. Þegar frestur rann út þann 28. október 2007 (eftir mánaðar framlengingu á upprunalegu þriggja mánaða samráðsferli) höfðu stofnuninni borist 409 athugasemdir frá flugmálayfirvöldum ríkja, fagfyrirtækjum og einkafyrirtækjum/-aðilum.
16. Til að fara yfir þessar athugasemdir kom stofnunin á fót endurskoðunarhóp um hvern lið fyrir sig, og samanstóð hver hópur af meðlimum viðkomandi vinnuhóps auk aðila frá staðla- og samþykkisdeild stofnunarinnar, sem og fagaðila sem andmælt hafði NPA2007-07. Eftir þessa endurskoðun sendi stofnunin frá sér svarskjalið CRD2007-07 þann 6. október 2009, en þar komu fram svör við öllum athugasemdum svo og tillaga að texta reglugerðarinnar og leiðbeiningarefni/viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur.
17. Hafa ber í huga að endurskoðunarhóparnir tóku einnig tillit til þeirra athugasemda sem bárust á meðan á samráðsferli um NPA2008-03 stóð.
18. Eftir að svarskjalið CRD2007-07 var gefið út stóð stofnunin að vinnufundi í Köln þann 29. október 2009 til þess að skýra innihald skjalsins og aðstoða hagsmunaaðila við að skilja tillöguna áður en þeir skiluðu inn athugasemdum.
19. Þegar ytra samráði um CRD2007-07 lauk þann 5. desember 2009 höfðu stofnuninni borist athugasemdir frá:
 - 4 lögbærum yfirvöldum: Flugmálastjórnnum Hollands, Svíþjóðar, Bretlands og Frakklands.
 - 12 fyrirtækjum og samtökum: Airbus SAS, British Airways Engineering, Flight Safety International, Helicopters Italia, KLM Engineering & Maintenance, Monarch, Thomas Cook Aircraft Engineering, Air France, Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Tyrolean Airways, European Aircraft Maintenance Training Committee (EAMTC) og EAT-DHL Technical Training Department.
 - 4 einstaklingum.

Greint er ítarlega frá þessum viðbrögðum í viðhenginu.

III. Innihald álits stofnunarinnar

20. Í álitinu þessu er tekið eins mikið tillit og unnt er til ábendinganna sem bárust frá þeim fjölmörgu hagsmunaaðilum og yfirvöldum ríkja sem þátt tóku í samráðsferlinu og brugðust við svarskjalinu.
21. Vegna stigveldisskiptingar reglna Flugöryggisstofnunar Evrópu tekur álit þetta einungis til þeirra breytinga sem stofnunin leggur til að gerðar verði á reglugerð (EB) nr. 2042/2003; stofnunin getur ekki gefið út viðeigandi leiðbeiningarefni og viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur, sem ítarlega var farið yfir í svarskjalinu, fyrr en ofangreind reglugerð hefur verið tekin upp af framkvæmdastjórninni. Hins vegar verður að lesa þær aðgerðir sem lagðar eru til í álitinu þessu í samhengi við téð leiðbeiningarefni og viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur, sem ein heild væri.
- a) **Breytingar sem tengjast lið 66.006:** Réttindi handhafa B1- og B2-skírteina flugvéltækis
22. Hvað varðar réttindi handhafa B1-skírteina flugvéltækis leggur stofnunin til að heimilt verði að votta „viðhald á rafeindabúnaði“ (í staðinn fyrir „útskipti á á rafeindatækjum, sem hægt er að skipta út í leiðarviðhaldi“), svo fremi sem prófun er einföld og engin þörf á bilanaleit.

Enn fremur verður stutt við breytingu þessa með leiðbeiningarefni og viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur, svo að skýrt sé:

- hvað átt er við með „rafkerfi“ og hvað átt er við með „rafeindabúnaði“;
 - hvað átt er við með „einfaldri prófun“;
 - hvað átt er við með „bilanaleit“;
 - að þau dæmigerðu svið sem farið er yfir í námsáfangi 7.7 skuli teljast „rafræn verkefni“, sem merkir að þau megi bæði handhafar B1- og B2-skírteina flugvéltækis votta.
23. Hvað varðar votta í flokki B2 leggur stofnunin til að réttindi þeirra nái einnig til vottunar á rafrænum verkefnum og verkefnum við rafeindabúnað, sem unnin eru á fullbúnum hreyfli og vélvirkum kerfum (i-liður 66.A.20(a)3 í 66. hluta). Þar af leiðandi hefur ákvæðum I., II. og III. viðbættis um viðkomandi kerfi verið breytt þannig að þekking/þjálfun í flokki B2 hefur verið aukið til samræmis við flokk B1, og nýjum spurningum bætt inn í viðkomandi próf.
24. Til að skylda ekki alla núverandi handhafa B2-skírteina til að gangast á ný undir þjálfun/próf leggur stofnunin til, í a-lið gr. 7.9 í reglugerð (EB) nr. 2042/2003, að þeir öðlist þessi réttindi sjálfkrafa. Þrátt fyrir að þetta megi að hluta til réttlæta með þeirri staðreynd að ávallt skal viðurkennt viðhaldsfyrirtæki meta hæfni viðhaldsvotts áður en viðkomandi leyfi er gefið út, hefur stofnunin bætt uppbótarákvæði við 3. lið b-liðar 66.A.20 í 66. hluta, þar sem fram kemur að viðhaldsvotti sé ekki heimilt að nýta réttindi sín nema vera hæfur til að annast viðhald á viðkomandi loftfari.

Að auki verða gefnar út viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur 3. liðar b-liðar 66.A.20, til þess að skýrt komi fram að handhafa skírteinis ber að tryggja að hann/hún hafi aflað sér nægilegrar þekkingar og reynslu til að votta viðhald á viðkomandi loftfari. Þetta er afar mikilvægt vegna þess að vera má að ákveðin kerfi og eitthvað af þeirri tækni sem finna má

í viðkomandi loftfari hafi ekki fallið undir grundvallarkröfur skv. 66.A.25 eða kröfur um tegundarréttindi skv. 66.A.45.

Yfirleitt á þetta við um:

- Tegundarréttindi sem árituð eru á skírteini, samkvæmt þeim flokkum sem skilgreindir eru í I. viðbæti við viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur „lista yfir tegundarréttindi“, í kjölfar tegundarþjálfunar/prófs sem ekki tók til allra afbrigða er falla undir viðkomandi réttindaflokk.
- Vinnu við gerð loftfars sem er tæknilega þróaðri en sú gerð sem notuð var við upphaflega tegundarþjálfun/próf.
- Breytingar á kröfum um grunnþekkingu sem ekki valda því að skírteinishafar þurfi að gangast undir próf á ný.
- Sérstaka tækni og kosti sem hver viðskiptavinur velur sér og hefur ef til vill ekki verið farið yfir í tegundarþjálfun/prófi.
- Áritun fyrir hóp-/undirhópsréttindi sem byggist á reynslu af dæmigerðum verkefnum eða á tegundarþjálfun/prófi á loftförum sem dæmigerð eru fyrir viðkomandi hóp.

25. Að auki hyggst stofnunin bæta við þeim möguleika fyrir handhafa B2-skírteina að fyrirtæki, sem hlotið hefur samþykki skv. 145. hluta, geti heimilað skírteinishafa í flokki B2 að votta viðhaldsverkefni í A-flokki (sbr. ii. lið 66.A.20(a)3 við 66. hluta). Þrátt fyrir að grunnþekking í B2-flokki samvari ekki að öllu leyti þeirri grunnþekkingu sem krafist er af handhafa A-skírteinis, og stofnunin hafi sannarlega komið því skýrt á framfæri að B2-skírteini feli ekki sjálfkrafa í sér neinn af undirflokkum A, telur stofnunin engu að síður eðlilegt að auka réttindin á þennan hátt að uppfylltum eftirfarandi uppbótarskilyrðum:

- Réttindi í A-flokki eigi einungis við um þær loftfarstegundir sem handhafi B2-skírteinis hefur þegar hlotið áritun fyrir;
- viðeigandi verkefnaþjálfun fyrir hverja loftfarstegund fari fram hjá þeirri stofnun með réttindi skv. 145. hluta sem gefur út leyfið;
- krafist er 6 mánaða skrásettrar verklegrar reynslu hjá fyrirtækinu sem samþykki hefur skv. 145. hluta og gefur út leyfið. Þessi reynsla verður að ná yfir verksvið viðkomandi leyfis;
- bæði verkefnaþjálfun og verklegri reynslu sé fylgt eftir með viðeigandi prófi/mati.

26. I. viðbæti við 66. hluta hefur verið breytt til þess að:

- Hann nái yfir nýja tækni á borð við samþættan einingarafbúnað („Integrated Modular Avionics (ATA42)“), kerfi í farþegarými („Cabin Systems (ATA44)“) og upplýsingakerfi („Information Systems (ATA46)“);
- bæta við efni 13. og 14. áfanga svo farið sé yfir þau auknu réttindi B2-skírteinishafa sem finna má í i-lið 3. liðar 66.A.20(a) í 66. hluta.

Þessi útvíkkun á innihaldi I. viðbætis hefur ekki í för með sér breytingu á þeim þjálfunarstundum sem krafist er á grunnnámskeiðum skv. 147. hluta, af eftirfarandi ástæðum:

- Breytingin sem kynnt er í námskrá B1 (ný tækni) er léttvæg hvað varðar heildarlengd námskeiðs.
- Þrátt fyrir að sú breyting sem kynnt er með hliðsjón af aukningu B2-réttinda sé mun umsvifameiri, vegur á móti sú fækkun kennslustunda sem stofnunin hugðist leggja fram eftir að sannreynt hefði verið að núverandi B2-þjálfun ætti að vara skemur en B1-þjálfun. Skerðingin var niðurstaða ítarlegrar greiningar á innihaldi námskrárinnar (áföngum,

einstökum hlutum og atriðum) og þjálfunarstigi hvers atriðis. Því verður lokallengd B2-grunnnámskeiðs áfram 2400 stundir.

27. II. viðbæti við hluta 66 hefur verið breytt til að:
- Laga spurningafjöldann að þeim breytingum sem gerðar hafa verið á I. viðbæti.
 - Tryggt sé að spurningafjöldi í hverjum áfanga gangi upp í 4, svo hægt sé að ná 75% á prófi. Þetta leysir þann vanda að nú er í sumum tilvikum nauðsynlegt að fá hærri einkunn en 75% til að standast prófið.
28. III. viðbæti við 66. hluta hefur verið breytt til að hann falli að þeim breytingum sem gerðar voru á I. viðbæti.
29. G-lið 145.A.30 í 145. hluta hefur verið breytt með því að bæta við orðunum „eins og við á“, svo lögbæru yfirvaldi sé heimilt að samþykkja fyrirtæki sem aðeins hefur á sínum snærum B1- eða B2-viðhaldsvotta, ef verkswið réttlætir það greinilega.
- Bætt verður við viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur g-liðar 145.A.30, til að það liggja skýrt fyrir að þetta er einungis heimilt ef verkswið, eins og það er skilgreint í starfsemis lýsingu viðhaldsfyrirtækis, sýnir að ekki er þörf á viðhaldsvottum með bæði B1- og B2-réttindi. Þess ber sérstaklega að gæta að takmarka greinilega svið reglubundins og óreglubundins leiðarviðhalds (lagfæringar á göllum) við þau verkefni sem flokki viðkomandi viðhaldsvotts er heimilt að votta.
30. Loks hefur stofnunin lagt fram viðeigandi ákvæði í b- og c-liðum gr. 7.9 í reglugerð (EB) nr. 2042/2003, til þess að tryggja fyrirtækjum með réttindi skv. hluta 147, sem annast grunnþjálfunarnámskeið og próf, svo og lögbærum yfirvöldum sem annast grunnpróf, eðlilegan aðlögunartíma.

b) Breytingar er tengjast lið 66.009: Tegundar- og hópréttindi

31. Hvað varðar verklagsreglur þegar ákvarða skal hvort gerð/afbrigði loftfars krefjist sérstakra „tegundarréttinda“ eða megi fella undir áður skilgreind „tegundarréttindi“ er það mál nú til skoðunar undir lið 21.039 í tengslum við „starfhæfisgögn“ (Operational Suitability Data). Ætlunin með þeirri reglugerðarsetningu er meðal annars að gera handhöfum tegundarskírteina og viðbótartegundarskírteina skylt að skilgreina lágmarksnámskrá tegundarréttindapjálfunar viðhaldsvotta.
32. Hvað varðar þau viðmið er ákvarða hvort loftfar telst „flókið“ í viðhaldi og krefjist því sérstakra tegundarréttinda er byggja á sérstakri tegundarréttindapjálfun hefur stofnunin flokkað þau í hóp 1, sem samkvæmt hinum nýja lið 66.A.42 er skilgreindur sem hér fer á eftir:

Hópur 1: „Öll flókin vélknúin loftför og þau vélknúnu loftför sem ekki teljast flókin en krefjast sérstakra tegundarréttinda. Vélknúin loftfar sem ekki telst flókið krefst tegundarréttinda þegar stofnunin segir til um það“.

Í þessari skilgreiningu samsvarar hugtakið „flókið vélknúin loftfar“ þeirri skilgreiningu er finna má í grunnreglugerðinni.

Sú stefna sem stofnunin mun fylgja við flokkun vélknúinna loftfara sem ekki teljast flókin í hóp 1 verður sem hér segir:

- ef viðhaldsferlið útheimtir sérhæfða þjálfun (þ.e.a.s. þegar ekki er gerð nægileg grein fyrir einhverjum þætti þess í grunnámskrá I. viðbættis við 66. hluta), eða
- ef hámarksflughæð fer fram úr fluglagi 290, eða
- ef um er að ræða fjölhreyfla þyrlu, eða
- ef loftfarið er búið rafboðastýri.

Þessi viðmið eru einföld og auðvelt verður að skera úr um hvort loftfar tilheyri hópi 1 eður ei.

33. Þegar kemur að flokkun loftfara er þeim 13 hópum viðhaldstegundarréttinda sem nú má finna í I. viðbæti við viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur 66. hluta (hér: „listi yfir tegundarréttindi“) skipt út fyrir 3 hópa (nýr liður, 66.A.42 í 66. hluta):

- Hópur 1: Öll flókin vélknúin loftför og þau vélknúnu loftför sem ekki teljast flókin en krefjast loftfarstegundarréttinda, samkvæmt skilgreiningu stofnunarinnar.
- Hópur 2: Önnur loftför en þau sem tilheyra hópi 1, og sem tilheyra einhverjum eftirfarandi undirhópa:
 - undirhópur 2a: flugvélar knúnar einum skrófuhverfihreyfli
 - undirhópur 2b: þyrlur knúnar einum hverfihreyfli
 - undirhópur 2c: þyrlur knúnar einum strokkhreyfli
- Hópur 3: flugvélar knúnar strokkhreyfli sem ekki tilheyra hópi 1.

34. Með hliðsjón af þeim hópum og undirhópum sem skilgreindir eru í 66.A.42 í 66. hluta hefur stofnunin í 66.A.45 í 66. hluta sett fram mismunandi möguleika á áritun skírteina, ásamt með kröfum um þjálfun/próf/reynslu í hverju tilfalli. Tafla svipuð þeirri sem sjá má hér að neðan verður lögð fram í leiðbeiningarefni við 66.A.45 til að draga saman alla valkosti og öll skilyrði:

Skilyrði vegna loftfarsréttinda			
	B1-skírteini	B2-skírteini	C-skírteini
Hópur 1 Flókin vélknúin loftför + önnur loftför skilgreind af stofnuninni	Einstök TEGUNDARRÉTTINDI <i>Tegundarþjálfun:</i> - Fræðileg + próf - Verkleg + mat <i>Starfsþjálfun á vinnustað (fyrsta loftfar í undirflokk skírteinis)</i>	Einstök TEGUNDARRÉTTINDI <i>Tegundarþjálfun:</i> - Fræðileg + próf - Verkleg + mat <i>Starfsþjálfun á vinnustað (fyrsta loftfar í undirflokk skírteinis)</i>	Einstök TEGUNDARRÉTTINDI <i>Tegundarþjálfun:</i> - Fræðileg + próf
Hópur 2: (loftför sem ekki tilheyra hópi 1) Undirhópar: 2a: flugvélar	(Handhafar B1.1-, B1.3- og B1.4-skírteina) Einstök TEGUNDARRÉTTINDI <i>(tegundarþjálfun + starfsþjálfun á vinnustað) eða (tegundarpróf + verkleg reynsla)</i>	Einstök TEGUNDARRÉTTINDI <i>(tegundarþjálfun + starfsþjálfun á vinnustað) eða (tegundarpróf + verkleg reynsla)</i> eða	Einstök TEGUNDARRÉTTINDI <i>(tegundarþjálfun) eða (tegundarpróf)</i> eða UNDIRHÓPSRÉTTINDI bundin framleiðanda <i>(tegundarþjálfun eða tegundarpróf) á a.m.k. 2</i>

<p>knúnar einum skrófuhverfihr.</p> <p>2b: þyrlur knúnar einum hverfihr.</p> <p>2c: þyrlur knúnar einum strokkhr.</p>	<p>eða UNDIRHÓPSRÉTTINDI bundin framleiðanda <i>(tegundarþjálfun + starfsþjálfun á vinnustað)</i> eða (tegundarpróf + verkleg reynsla) á a.m.k. 2 loftförum sem dæmigerð eru fyrir viðkomandi undirhóp bundinn framleiðanda</p> <p>eða Fullgild UNDIRHÓPSRÉTTINDI <i>(tegundarþjálfun + starfsþjálfun á vinnustað)</i> eða (tegundarpróf + verkleg reynsla) á a.m.k. 3 loftförum frá mismunandi framleiðendum sem dæmigerð eru fyrir viðkomandi undirhóp</p>	<p>UNDIRHÓPSRÉTTINDI bundin framleiðanda <i>(hafi verið sýnt fram á viðeigandi reynslu)</i></p> <p>eða</p> <p>Fullgild UNDIRHÓPSRÉTTINDI <i>(hafi verið sýnt fram á viðeigandi reynslu)</i></p>	<p><i>loftförum sem dæmigerð eru fyrir viðkomandi undirhóp bundinn framleiðanda</i></p> <p>eða Fullgild UNDIRHÓPSRÉTTINDI <i>(tegundarþjálfun eða tegundarpróf) á a.m.k. 3 loftförum frá mismunandi framleiðendum sem dæmigerð eru fyrir viðkomandi undirhóp</i></p>
<p>Hópur 3</p> <p>Flugvélar knúnar strokkhreyfli (nema þær sem teljast til hóps 1)</p>	<p>(Handhafar B1.2-skírteina) Einstök TEGUNDARRÉTTINDI <i>(tegundarþjálfun + starfsþjálfun á vinnustað)</i> eða (tegundarpróf + verkleg reynsla)</p> <p>eða Fullgild RÉTTINDI FYRIR HÓP 3 <i>(hafi verið sýnt fram á viðeigandi reynslu)</i> Takmarkanir:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Loftför undir þrýstingi ▪ Burðarvirki (úr málm / blönduðum efnivið / við / málmleiðslum og efni) <p><i>(Takmarkanir skal fjarlægja með tilliti til viðeigandi reynslu)</i></p>	<p>Einstök TEGUNDARRÉTTINDI <i>(tegundarþjálfun + starfsþjálfun á vinnustað)</i> eða <i>(tegundarpróf + verkleg reynsla)</i></p> <p>eða Fullgild RÉTTINDI FYRIR HÓP 3 <i>(hafi verið sýnt fram á viðeigandi reynslu)</i></p>	<p>Einstök TEGUNDARRÉTTINDI <i>(tegundarþjálfun)</i> eða <i>(tegundarpróf)</i></p> <p>eða</p> <p>Fullgild RÉTTINDI FYRIR HÓP 3 <i>(hafi verið sýnt fram á viðeigandi reynslu)</i></p>

35. Hafa ber í huga að þegar um ákveðna loftfarshópa og skírteini er að ræða er mögulegt að öðlast hóp- eða undirhópsréttindi út á viðeigandi reynslu, án þess að þörf sé á tegundarþjálfun eða tegundarprófi. Þetta á við um eftirfarandi loftför:

- Loftför úr hópi 3, öll skírteini (B1.2, B2 og C).
- Loftför úr hópi 2, B2-skírteini.

Ástæða þess að handhafi B2-skírteinis með viðeigandi reynslu getur einnig hlotið áritun fyrir undirhópsréttindi úr hópi 2, án þess að þörf sé á tegundarþjálfun/tegundarprófi á loftförum sem dæmigerð eru fyrir viðkomandi undirhóp, er sú að rafeindabúnaður mismunandi loftfarstegunda er yfirleitt mjög svipaður.

Þegar kemur að B1- og C-skírteinum er sú tækni er lýtur að burðarvirki og vélakerfi mun fjölbreytilegri. Þar af leiðandi er ekki mögulegt að veita handhöfum B1- og C-skírteina undirhópsréttindi á loftför úr hópi 2 út frá reynslu þeirra. Þegar handhafi B1.2-skírteinis getur öðlast ótakmarkaða heimild í hópi 3 í ljósi reynslu sinnar verður sú heimild engu að síður að lúta eftirfarandi takmörkunum ef skírteinishafi getur ekki sýnt fram á viðeigandi reynslu:

- Loftför undir þrýstingi.
- Loftför með burðarvirki úr viði.
- Loftför með burðarvirki úr málmleiðslum sem þaktar eru efni.
- Loftför með burðarvirki úr málm.
- Loftför með burðarvirki úr blönduðum efnivið.

Hér ber að hafa í huga að í tilkynningunni NPA2007-07 var að finna fleiri takmarkanir, þar á meðal eftirfarandi takmarkanir:

B1.2- og C-skírteini:

- Inndraganlegur lendingarbúnaður.
- Loftskrúfa með breytilegum skurði.
- Hreyfill með hverfiþjöppu.
- Rafræn stjórn hreyfla og eldsneytisgjafakerfa (FADEC).

B2-skírteini:

- sjálfstýrikerfi þyrlu
- sjálfstýrikerfi flugvélar
- flugskjákerfi (EFIS)
- Rafræn stjórn hreyfla og eldsneytisgjafakerfa (FADEC)

Þessar aukatakmörkunir voru hins vegar fjarlægðar úr endanlegri tillögu að höfðu samráði við endurskoðunarhópinn um NPA2008-03, þar sem svipaðar takmarkanir höfðu verið lagðar fram fyrir B3- og L-skírteini.

Ástæður þess að takmarkanir tengdar þessum kerfum voru fjarlægðar eru sem hér segir:

- Umdeilanlegt var hvers vegna þessi kerfi hefðu verið valin en önnur ekki.
- Lögbærum yfirvöldum og skírteinishöfum gæti reynst það töluvert íþyngjandi ferli að árita og fjarlægja takmarkanir.
- Skírteinishafi verður engu að síður að uppfylla allar kröfur um grunnþekkingu og reynslu. Í uppbótarskyni hefur auk þess verið bætt ákvæði við b-lið 66.A.20 í 66. hluta svo það liggi alveg ljóst fyrir að viðhaldsvotti er óheimilt að beita réttindum sínum nema hafa færni til að vinna að viðkomandi loftfari. Þetta undirstrikar enn þá ábyrgð viðhaldsfyrirtækis eða óháðra vottunaraðila að tryggja að slík færni sé til staðar áður en viðhald loftfars er vottað.

36. Þær takmarkanir sem áritaðar eru á skírteini:

- Merkja „undanþágur“ frá vottunarréttindum.

- Taka til loftfarsins í heild. Ekkert viðhald má votta á loftfarinu fyrir utan viðhaldsverkefni unnin af flugmanni sem í senn er eigandi.
- Má fjarlægja að því uppfylltu að:
 1. Sýnt hafi verið fram á viðeigandi reynslu (verður útskýrt nánar í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur), eða
 2. sýnt hafi verið fram á viðeigandi reynslu eða í kjölfar fullnægjandi verklegs mats sem framkvæmt er af lögbæru yfirvaldi

37. Lið 66.B.125 í 66. hluta hefur verið breytt til að leiðbeina lögbærum yfirvöldum um það hvernig laga skal núgildandi skírteini skv. 66. hluta að þeim nýju áritunum sem lýst er í lið 66.A.45 í 66. hluta. Engu að síður er ekki skylt að gera þessa breytingu fyrr en núgildandi skírteini skv. 66. hluta rennur út eða þarfnast breytinga (sjá h-lið gr. 7.9 í reglugerð (EB) nr. 2042/2003). Ekki skal heldur breyta einstökum tegundarréttindum á skírteini skv. 66. hluta og skulu þau standa óbreytt á skírteininu.

c) *Breytingar er tengjast lið 66.011: Tegundarþjálfun*

38. Tegundarréttindapjálfun og starfsþjálfun á vinnustað

Tegundarréttindapjálfun samanstendur ávallt af:

- fræðilegum hluta og prófi;
- verklegum hluta og mati.

Starfsþjálfun á vinnustað telst ekki hluti af tegundarréttindapjálfun. Starfsþjálfun á vinnustað kemur til viðbótar við tegundarréttindapjálfun og er aðeins skylda ef flugvéltæknir hyggst verða sér úti um fyrstu tegundarréttindi í flokki/undirflokki á skírteini flugvéltækni, svo hann geti öðlast reynslu til viðbótar við verklegan þátt tegundarréttindapjálfunar.

Starfsþjálfun á vinnustað er nám sem fara skal fram í raunverulegu viðhaldsumhverfi og undir eftirliti tilnefnds eftirlitsmanns. Að auki skal ljúka starfsþjálfun á vinnustað með mati. Allir skulu þessir þættir vera ásættanlegir því lögbæra yfirvaldi sem ábyrgð ber á áritun tegundarréttinda.

Af ofantöldum ástæðum er tegundarréttindapjálfun nú lýst í k-lið 66.A.45 í 66. hluta, þar sem hún er aðskilin frá starfsþjálfun á vinnustað, sem lýst er í l-lið 66.A.45 í 66. hluta.

39. Loftfarstegund og starfsþjálfun á vinnustað

Starfsþjálfun á vinnustað má einungis lúta að þeirri loftfarstegund sem veita á réttindi fyrir, en ekki öðrum loftförum innan sama eða annars undirflokks. Ástæðan er sú að þetta er fyrsta loftfarstegundin í undirflokknum og skírteinishafi verður að öðlast reynslu af viðkomandi loftfari til þess að mega votta viðhald.

40. Tegundarréttindapjálfun og vottunarréttindi

Ekki er nóg að hljóta áritun tegundarréttinda á skírteini viðhaldsvotts til að mega beita vottunarréttindum. Fyrir því eru frekar skilyrði, líkt og lýst er í b-lið 66.A.20 í 66. hluta og 145.A.35 í 145. hluta. Til þess að skýra þetta betur hefur verið búinn til nýr liður, 66.A.20(b)3 í 66. hluta, og frekari leiðbeiningar um viðurkenndar aðferðir til að uppfylla

kröfur verða gefnar út í þessu augnamiði, bæði hvað varðar 3. lið b-liðar 66.A.20 og a-lið 145.A.35.

41. Fræðilegur hluti tegundarréttindapjálfunar: lágmarkslengd

Besta málamiðlunin til að komast hjá því að tegundarréttindapjálfun vari of stutt, en staðlahópar Flugöryggisstofnunar Evrópu hafa tilkynnt um slík tilvik, þykir vera að leggja til lágmarkslengd hins fræðilega hluta tegundarréttindapjálfunarinnar. Hins vegar reyndist ekki mögulegt að leggja til lengd sem spannaði alla þá fjölbreytni sem sjá má í tækni, samsetningu og þyngd loftfara. Því varð að takmarka breytingarnar við almenna og víðfeðma flokka.

Auk flokks þyrilknúinna loftfara er lagt til að flugvélum verði skipað í þrjá almenna flokka út frá hámarksflugtaks massa:

- Undir 5700 kg
- Milli 5700 og 30000 kg
- Yfir 30000 Kg

Enn fremur var sérstaklega litið til loftfarstegunda sem vega minna en 2 tonn (léttra loftfara): þegar um er að ræða flugvélar sem ekki eru undir þrýstingi, en eru knúnar strokkhreyfli og hafa minni leyfilegan hámarksflugtaks massa en 2000kg, er heimilt að stytta lágmarkslengd um 50%.

Þegar um er að ræða þyrlur sem teljast til hóps 2, eins og hann er nú skilgreindur í 66.A.42, er heimilt að stytta lágmarkslengd um 30%.

Lágmarkslengd fræðilegrar tegundarréttindapjálfunar byggist ávallt á almennum flokkum loftfara og stöðluðum lágmarksbúnaði, og hefur m.a. verið ákveðin með hliðsjón af eftirtöldum atriðum:

- Lengd þeirra tegundarréttindanámskeiða skv. 147. hluta sem nú eru haldin víðsvegar um Evrópu á vegum Evrópunefndarinnar um viðhaldspjálfun á loftförum (EAMTC).
- Lengd þeirra tegundarréttindanámskeiða skv. 147. hluta sem erlendar stofnanir annast undir eftirliti stofnunarinnar.

42. Sveigjanleikaákvæði um lágmarkslengd – réttlætning á lengd tegundarréttindapjálfunar

Ákvörðun um námsefni og lengd tegundarréttindapjálfunar verður að byggja á nákvæmri þjálfunarþarfagreiningu.

Aðferðafræði sem beita skal við að bera kennsl á þjálfunarþarfir verður sett fram í leiðbeiningarefni við III. viðbæti við 66. hluta.

Þar eð ómögulegt er að fara yfir alla þá fjölbreytni sem einkennir loftför, tækni o.s.frv., og þar eð skylt er að hlíta ákvæðum III. viðbætis við 66. hluta þar sem finna má tillögu um lengd þjálfunar, myndu öll frávik krefjast þess að beitt væri 14. grein grunnreglugerðarinnar.

Til að komast hjá þess háttar þrátefli leggur stofnunin til sveigjanleikaákvæði sem aðeins má beita:

- undir óvenjulegum kringumstæðum;
- þegar slíkt er réttlætt, samþykkt og skráð af lögbæru yfirvaldi;
- út frá þjálfunarþarfagreiningu.

Lengd námskeiðs getur verið undir þeirri lágmarkslengd sem lögð er til ef fyrir liggur ítarleg réttlætning þess efnis, eða yfir lágmarkslengd þegar þörf er á svo hægt sé að ljúka viðkomandi námsþáttum og komast yfir allar þjálfunarþarfir og námsmarkmið.

Skilgreining á kennslustund er einnig lögð fram í þessu skjali.

43. Hámarksfjöldi þjálfunarstunda á dag

Með tilliti til skilvirkni þjálfunar og „mannlega þáttarins“ skulu kennslustundir á dag í fræðilegri þjálfun ekki fara fram úr 6 klukkustundum; í sérstökum tilvikum er lögbæru yfirvaldi heimilt að leyfa frávik frá þessum staðli, séu þar gild rök fyrir. Þessi hámarkstími á einnig við um

- sambland fræðilegrar og verklegrar þjálfunar, þegar báðir þættir fara fram samtímis;
- sambland þjálfunar og venjubundins viðhalds (t.d. viðhaldsverkefni eða starfsþjálfun á vinnustað), þegar slíkt fer fram samtímis.

44. Ástundun (fjarvistir)

Lágmarkspátttaka er í það minnsta 90 prósent af kennslustundum hins fræðilega námskeiðshluta. Ef þetta skilyrði er ekki uppfyllt skal ekki gefa út viðurkenningarskjal. Viðhaldsfyrirtæki er heimilt að veita viðbótarþjálfun svo að lágmarkspátttökutíma sé náð.

45. Umbætur á námsefni og –stigi fræðilegs hluta tegundarréttindaþjálfunar

Sú tafla sem nú er í III. viðbæti við 66. hluta (staðall fyrir tegundarþjálfun/fræðileg atriði) hefur verið tekin til endurskoðunar og uppfærð svo tekið sé tillit til nýrra kerfa, nýrrar tækni o.s.frv., og hefur verið samræmd ATA104 (forskrift Alþjóðasambands flugfélaga nr. 104) að því leyti er raunhæft var. Þegar kemur að prófi telst auk þess hver tölusettur liður vera sérstakur kafli.

Hliðsjón var höfð af reglugerðarsetningu 66.006 sem tók til endurskoðunar réttindi handhafa B1- og B2-skírteina.

Brautarbrun með gangsettum hreyfli (engine ground running) telst ekki hluti af tegundarréttindaþjálfun.

46. Verklegur hluti tegundarréttindaþjálfunar (námsefni)

Verkleg þjálfun samanstendur nú af stöðluðu námsefni og byggist á sérstökum lista yfir verkefni sem finna má í III. viðbæti við 66. hluta.

Þeir verklegu þættir sem ljúka skal verða að vera dæmigerðir fyrir viðkomandi loftfar og kerfi, bæði hvað varðar það erfiðleikastig og tæknilega inngríp sem krafist er. Þrátt fyrir heimilt sé að vinna tiltölulega einföld verkefni verður einnig að sinna flóknari viðhaldsverkefnum.

Samkvæmt tillögunni verða í töflunni eftirfarandi verkefnaflokkar:

- ST: Staðsetning
- STH: Prófun á starfhæfi
- ÞJFL: Þjónusta og flugafgreiðsla
- F/Í: Fjarlæging/ísetning

- LYL: Listi yfir lágmarksbúnað
- BL: Bilanaleit

Í leiðbeiningum um viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur verður fjallað um eftirfarandi atriði:

- framkvæmd mats og hlutverk þess sem leggur mat á verklega þjálfun í verklegri tegundarréttindapjálfun, og;
- hvernig uppfylla skal það skilyrði verklega þáttarins að leggja annað hvort fram ítarlega námsskrá eða verkleg vinnuþögg/færslubók (skjalfest gögn sem leggja verður fram til að hljóta tegundaráritun á skírteini);
- geymd skrásettra gagna um framkvæmd verklegrar þjálfunar.

47. Verklegur hluti tegundarréttindapjálfunar (lengd)

Þrátt fyrir að í verklegum hluta tegundarréttindapjálfunar sé áhersla lögð á „námsfni“ (tafla í III. viðbæti við 66. hluta), óháð þeim tíma sem tekur að framkvæma viðkomandi verkefni, ætti þjálfun þessi að vara í a.m.k. 2 vikur (10 vinnudaga) þegar um er að ræða flugvélar með hámarksflugtaksmassa yfir 3000 kg, nema sannfærandi rök séu færð fyrir öðru gagnvart lögbæru yfirvaldi. Farið verður yfir þetta í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur.

48. Starfsþjálfun á vinnustað

Eins og áður kom fram verður þess krafist að nemi undirgangist starfsþjálfun á vinnustað í raunverulegu viðhaldsumhverfi þegar um er að ræða fyrstu tegundarréttindi í (undir)flokki. Verkefnin sem ljúka skal á meðan á starfsþjálfun á vinnustað stendur verða að vera dæmigerð fyrir viðkomandi loftfar og kerfi, bæði hvað varðar erfiðleikastig og það tæknilega inngríp sem krafist er til að ljúka við verkið.

Stofnunin mun senda frá sér viðeigandi leiðbeiningar um viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur, til þess að skýra frekar merkingu orðsins „dæmigert“. Þetta verður gert með notkun II. viðbætis við viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur 66. hluta, sem mun einnig eiga við um loftför sem krefjast tegundarréttindapjálfunar.

Starfsþjálfun á vinnustað verður skrásett á vinnuþögg/í færslubók sem nemum er skylt að fylla út.

Auk þess skal tilnefndur matsmaður staðfesta með skýrslu að frammistaða nema í starfsþjálfun á vinnustað hafi uppfyllt viðkomandi kröfur. Matsmaður skal byggja mat sitt á þeim skjölum sem hafa verið meðáritaðuð í lok hvers dags af honum sjálfum eða þeim tilnefnda eftirlitsaðila/tilnefndu eftirlitsaðilum sem beina ábyrgð bera á eftirliti með hverju verkefni sem unnið er undir formerkjum starfsþjálfunar á vinnustað. Hlutverki og hæfniskröfum tilnefnds matsmanns og eftirlitsaðila verður lýst frekar í leiðbeiningarefni um viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur.

49. Ábyrgð flugmálayfirvalda ríkja þegar kemur að tegundaráritun

Lið 66.B.115 í 66. hluta hefur verið breytt til að skilgreina betur ábyrgð lögbærra yfirvalda á áritun tegundarréttinda.

Meðal annars kemur þar skýrt fram að til að hljóta áritun fyrir tegundarréttindi, ef um er að ræða aðra eða næstu tegundarréttindaáritun í flokki/undirflokki á skírteini, nægir

viðurkenningarskjal sem nær yfir heilt tegundarréttindanámskeið og er gefið út af fyrirtæki með samþykki skv. 147. hluta. Þessum lið hefur verið bætt við vegna skorts á gagnkvæmri viðurkenningu milli aðildarríkja, en viðurkenningarskjöl hafa ekki hlotið sjálfkrafa samþykki.

Þegar tegundarþjálfun er skipt upp og hún fer fram hjá mismunandi fyrirtækjum (með réttindi skv. 147. hluta og/eða samþykktu viðhaldsfyrirtæki eða á námskeiði sem hlotið hefur beint samþykki) skal lögbært yfirvald ganga úr skugga um að rétt sé farið með þau svið sem skarast.

50. Próf – Minni háttar viðbótarbreytingar til að samræmis sé gætt við heildarbreytingar

Ákveðnar umbætur voru teknar til skoðunar:

- Lengd spurninga á tegundarréttindaprófi hefur verið breytt úr 75 og 120 sekúndna spurningum í 90 sekúndna spurningar á öllum stigum, með það að markmiði að staðla spurningagerð.
- Breytingar á spurningafjölda úr hverjum kafla
 - til að einfalda nügildandi kerfi og;
 - til að laga hann að þeim þjálfunartíma sem fer í viðkomandi námsþátt.
- Stig prófspurninga verður að vera í samræmi við stig þeirrar þjálfunar sem fram hefur farið.

Hvað prófið varðar er ekki lengur lágmarksspurningafjöldi úr hverjum kafla eins og áður var lagt til, en nokkrir hagsmunaaðilar bentu á að ekki væri þörf á að hafa kerfisbundið eina spurningu úr hverjum kafla þegar inntak viðkomandi þáttar er einfalt; því skal spurningafjöldi nema a.m.k. einni spurningu fyrir hverja klukkustund sem fer í kennslu, og vera í samræmi við:

- raunverulegar þjálfunarstundir sem farið hafa í að kenna viðkomandi kafla og stig;
- námsmarkmið eins og þau eru skilgreind í þjálfunarþarfagreiningu.

Að auki er lágmarkseinkunn til að standast prófið 75%. Það merkir að þegar tegundarþjálfunarprófi er skipt upp í nokkur próf verður að ná a.m.k. 75% einkunn á hverju prófi. Til að unnt sé að fá nákvæmlega 75% verður spurningafjöldi í prófinu að ganga upp í 4.

Fyrirtækið sem heldur námskeiðið skal samkvæmt reglugerðinni leggja til skiptingu spurninga og stig þeirra. Lögbært yfirvald aðildarríkisins mun meta fjölda og stig spurninga áður en námskeið er samþykkt, sér í lagi þegar lengd kennslunnar er undir einni kennslustund á tiltekinn kafla.

51. **Mismunarþjálfun**

Mismunarþjálfun er nú skilgreind sem sú þjálfun sem þarf til að komast yfir muninn á tvennum tegundarréttindum fyrir loftför frá sama framleiðanda, samkvæmt ákvörðun stofnunarinnar.

Mismunarþjálfun verður að ákvarða í hverju tilfelli fyrir sig, með hliðsjón af III. viðbæti, bæði hvað varðar fræðilegan og verklegan þátt tegundarréttindarþjálfunar.

Tegundarréttindi skal aðeins árita á skírteini að undangenginni mismunarþjálfun ef umsækjandi uppfyllir einnig annað eftirfarandi skilyrða:

- að hafa þegar hlotið áritun á skirteinið fyrir þau loftfarstegundarréttindi sem mismunur er metinn út frá, eða
- að hafa uppfyllt tegundarþjálfunarkröfur fyrir það loftfar sem mismunur er metinn út frá.

Þessum ákvæðum, sem áður vantaði, er nú lýst í k-lið 66.A.45 ásamt öðrum kröfum tegundarréttindapjálfunar.

52. Verklagsreglur um beint samþykki fyrir loftfarstegundarþjálfun

Þrátt fyrir að í 147. hluta sé nú þegar að finna kröfur sem fyrirtæki með samþykki skv. 147. hluta þurfa að uppfylla til að mega þróa tegundarþjálfunarnámskeið eiga þær ekki við um þau námskeið sem hljóta beint samþykki frá lögbæru yfirvaldi. Því hefur verið búinn til nýr liður, 66.B.130 í 66. hluta, þar sem farið er fram á að lögbær yfirvöld vinni samkvæmt ákveðnum verklagsreglum, svo að tryggt sé að tegundarréttindanámskeið sem hljóta beint samþykki hlíti ákvæðum III. viðbæti við 66. hluta.

Stofnunin mun gefa út frekara efni um viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur.

53. Aðlögunarákvæði

Með hliðsjón af þeim atriðum sem útskýrð eru hér að ofan verður að fara yfir öll tegundarréttindanámskeið sem nú eru haldin (námsefni, próf og lengd ef við á) til að sannreyna hvort þau uppfylla nýju skilyrðin. Til þess að tryggja snurðulausa aðlögun leggur stofnunin hins vegar til að þessu megi fresta í allt að 15 mánuði eftir gildistöku hinnar breyttu reglugerðar. Eftir það skulu námskeiðin uppfylla til hlítar skilyrði hinnar breyttu reglugerðar, nema ekki er þörf á að leggja fram þjálfunarfaggreiningu á þeim námskeiðum sem samþykki hljóta fyrir viðkomandi dagsetningu, ef þau ná þegar þeirri lágmarkslengd sem lýst er í III. viðbæti við 66. hluta.

Öll ný námskeið sem komið er á fót eftir að þessi 15 mánaða frestur rennur út verða að byggjast á þjálfunarfaggreiningu og viðeigandi námsmarkmiðum.

Fyrirtæki sem sækja um samþykki skv. hluta 147 fyrir nýjum tegundarþjálfunarnámskeiðum geta kosið að beita ekki þessari breyttu reglugerð fyrr en **(15 mánuðum eftir gildistöku)**. Innleiðing einstakra þátta þessarar breyttu reglugerðar er ekki leyfð.

Tegundarréttindanámskeið sem samþykki hljóta samkvæmt þeim skilyrðum sem giltu fyrir gildistöku hinnar breyttu reglugerðar má aðeins halda þar til 15 mánuðum eftir gildistöku þessarar breyttu reglugerðar. Hins vegar skulu viðurkenningarskjöl vegna viðkomandi tegundarnámskeiða, sem gefin eru út eigi síður en 15 mánuðum eftir gildistöku þessarar breyttu reglugerðar, teljast hafa verið gefin út í samræmi við hina breyttu reglugerð, sem þýðir að ekki þarf að endurtaka námskeiðið.

Umsækjendur um upphaflegt samþykki fyrir viðhaldspjálfunarfyrirtæki skv. 147. hluta, sem sæta þegar viðkomandi rannsóknarferli þann dag sem hin breytta reglugerð tekur gildi, skulu áfram lúta þeim skilyrðum sem giltu fyrir gildistöku hinnar breyttu reglugerðar.

IV. Mat á reglugerðaráhrifum

54. Mat á reglugerðaráhrifum má í heild sinni finna í skjalinu NPA 2007-07.

Köln, 15. desember 2009

P. GOUDOU
Framkvæmdastjóri

VIÐHENGI: Viðbrögð við svarskjalinu CRD 2007-07**Viðbrögð sem tengjast lið 66.006 „B1- og B2-réttindi“:**

(1) „MONARCH“ lagði fram eftirfarandi athugasemdir:

- Þau spyrja hvers vegna töflur yfir þjálfunarkröfur í 66. hluta fylgi ekki forskrift Alþjóðasambands flugfélaga nr. 104 (ATA104).

Stofnunin bendir á að þegar kemur að tegundarþjálfun og starfsþjálfun á vinnustað (III. viðbæti við 66. hluta) hefur ATA104 verið fylgt að eins miklu leyti og raunhæft var. Það sama var ekki gert í tengslum við grunnþekkingu (I. viðbæti við 66. hluta), í því augnamiði að halda núverandi uppbyggingu I. viðbætis.

- Þau héldu því fram að tillaga stofnunarinnar leyfði að B2-skírteini fæli í sér réttindi A-skírteinis, þrátt fyrir að B2-námskráin nái ekki að öllu leyti yfir A-námskrána.

Stofnunin bendir á að B2-skírteini taka ekki til neinna A-undirflokka (sjá 3. lið a-liðar 66.A.20). Það sem bætt hefur verið inn í lið 66.A.20(a)3(ii) eru réttindi er falla undir B2-skírteini samkvæmt ákveðnum uppbótarúrræðum.

- Þau eru ekki hlynnt því að skylt verði að endurtaka 6 mánaða starfsreynslu til að halda þeim réttindum sem lýst er í lið 66.A.20(a)3(ii) ef handhafi B2-skírteinis skiptir um vinnuveitanda. Sama athugasemd barst einnig frá flugmálastjórn Hollands.

Afstaða stofnunarinnar er sú að þetta sé algjörlega nauðsynlegt, þar sem hér er um að ræða eitt af þeim uppbótarúrræðum sem nýta má ef handhafi býr ekki yfir allri grunnþekkingu A-flokks. Með skilyrði þessu er ætlunin að tryggja að handhafi skírteinis hafi öðlast 6 mánaða reynslu af þeim tilteknu verkefnum sem hann mun sjá um hjá nýjum vinnuveitanda, sem geta verið önnur en hjá fyrri vinnuveitanda.

(2) Einn einstaklingur lagði fram eftirfarandi athugasemdir:

- Beiðni um að þau réttindi sem felast í lið 66.A.20(a)3(ii) nái einnig til viðhaldsfyrirtækja með réttindi skv. F-kafla.

Afstaða stofnunarinnar er sú að þessi réttindi skuli takmarkast við fyrirtæki sem samþykki hafa skv. 145. hluta, líkt og þau réttindi A-skírteinishafa sem lýst er í 1. lið a-liðar 66.A.20. Viðhaldsfyrirtækjum með réttindi skv. F-kafla er ekki heimilt að notfæra sér viðhaldsvotta með A-skírteini af eftirfarandi ástæðum:

- Í F-kafla M-hluta er hvorki minnst á leiðar- né aðalviðhald.
- Í F-kafla M-hluta er ekki minnst á leiðarstöðvar.
- Ekki er krafist gæðastjórnunarkerfis innan viðhaldsfyrirtækja með réttindi skv. F-kafla til að hafa eftirlit með starfsréttindum og heimildum af slíku tagi.
- Tillögu þess efnis að þau réttindi sem rædd eru í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur a-liðar 66.A.20, sem leyfa framkvæmd prófana á hraðanemum, verði færð úr flokki B1 yfir í flokk B2 sökum þeirra flóknu prófana sem krafist er á loftgagnaflugskjakerfum (EFIS) með tengdum ratsjárvara og sjálfstýribúnaði.

Stofnunin fellst á þessa athugasemd og viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur 66.A.20(a) verður breytt á eftirfarandi hátt:

„Mælar teljast formlega falla undir réttindi handhafa B2-skírteinis. Hins vegar er handhöfum B1-skírteina einnig heimilt að votta viðhald á rafvélrænum íhlutum og hraðanemaíhlutum“.

- Athugasemd við að réttindi B2-skírteinishafa hafi verið skert vegna tilkomu þeirra réttinda sem felast í lið 66.A.20(a)3(ii), þess efnis að framkvæma megi „minni háttar reglubundið leiðarviðhald og einfalda lagfæringu á bilunum“.

Stofnunin bendir á að ekki hefur verið dregið úr þessum réttindum heldur þau þvert á móti aukin. Skírteinishafi heldur öllum þeim B2-réttindum sem hann áður hafði og öðlast að auki réttindi til að framkvæma „minni háttar reglubundið leiðarviðhald og einfalda lagfæringu á bilun“, í tengslum við viðhaldsverkefni sem hann áður hafði ekki réttindi til að vinna.

- (3) „THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING“ gerði athugasemd við að þau nýju réttindi B2-skírteinishafa sem felast í lið 66.A.20(a)3(i), og heimila þeim að votta viðhald á rafbúnaði og rafeindabúnaði í fullbúnum hreyfli og vélvirkum kerfum, takmarkist við viðhaldsverkefni sem krefjast einfaldra prófana til að sanna starfhæfi. Fyrirtækið heldur því fram að samkvæmt þessu geti hvorki handhafi B2- né B1-skírteinis vottað viðhaldið ef prófunin sem krafist er telst ekki einföld, þar eð B1-skírteinishafa sé einungis heimilt að votta viðhald á rafeindabúnaði ef prófun telst einföld.

Stofnunin ítrekar að B1-skírteinishöfum er heimilt að votta slíkt viðhald. Vinsamlega athugið að hér er rætt um „verkefni á sviði raf- og rafeindabúnaðar í fullbúnum hreyfli og vélvirkum kerfum“. Réttindi B1-skírteinishafa fela í sér vottun á viðhaldi sem framkvæmt er á fullbúnum hreyfli og vélvirkum kerfum, óháð eðli sjálfs viðhaldsverkefnisins. Þær takmarkanir sem lagðar eru á B1-skírteinishafa hafa áhrif á vottun rafeindakerfis þegar prófun er ekki einföld, en hér er ekki rætt um rafeindakerfi heldur fullbúinn hreyfil og vélvirk kerfi.

- (4) Einn einstaklingur bað um að í 13. áfanga I. viðbættis við 66. hluta yrði þjálfunarstig B2-skírteinishafa í flokknum „stýri“ hækkað úr 1. stigi í 2. stig, til samræmis við það stig sem krafist er í fræðilegum hluta tegundarþjálfunar.

Stofnunin hefur fallist á athugasemdina og fært áfangann upp á 2. stig.

- (5) Einn einstaklingur lagði til að við áfanga 11.11 („vökvaafli“) yrði bætt atriðinu „siur“, og að við áfanga 11.13 („lendingarbúnaður“) yrði bætt atriðinu „skynjunarbúnaður milli loftfars og jarðstöðva“ („air-ground sensing“).

Stofnunin hefur fallist á athugasemdina og breytt áfanga 11A (undiráföngum 11.11 og 11.13), áfanga 11B (undiráföngum 11.11 og 11.13), 12. áfanga (undiráföngum 12.12 og 12.14) og 13. áfanga (undiráföngum 13.14 og 13.16) í I. viðbætti við 66. hluta.

- (6) „TYROLEAN AIRWAYS“ fóru fram á að í lið 66.A.20(a)3(i) yrði orðinu „rafeindahlutum“ skipt út fyrir „rafeindabúnað“. Flugmálastjórn Hollands lagði til orðið „verkefni“.

Svo að ekki léki vafi á að þessi aukaréttindi væru háð eðli viðhalds kaus stofnunin að umorða málsgreinina, sem nú hljóðar svo:

„verkefni á sviði raf- og rafeindabúnaðar loftfars í fullbúnum hreyfli og vélvirkum kerfum, sem krefjast einfaldrar prófunar til að starfhæfi sé sannað“

- (7) Einstaklingur bað um að afnumdar yrðu þær takmarkanir á skrefafjölda sem felast í skilgreiningunni á „einfaldri prófun“ í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur 66.A.20(a). Sami einstaklingur bað einnig um frekari skýringar á því hvort prófun telst ekki flókin ef í henni felst álestur og athugun á að gildi sé innan samþykktra marka.

Það er afstaða stofnunarinnar að yfirleitt sé samræmi milli lengdar prófunar og þess hve flókin hún er. Í þeim einstaka tilvikum þegar lengri prófun er greinilega einföld má fá fyrir því samþykki hjá lögbæru yfirvaldi, þar eð um er að ræða viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur og lögbær yfirvöld eða viðkomandi fyrirtæki geta lagt til aðrar aðferðir.

Hvað varðar seinni spurninguna kemur það ekki í veg fyrir að prófun geti talist einföld að hún feli í sér álestur og athugun á að gildi sé innan samþykktra marka, svo fremi sem slík mörk eru skilgreind út frá viðhaldsgögnum og ekki af skirteinishafa. Þetta verður skýrt frekar í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur 66.A.20(a).

- (8) Flugmálastjórn Svíþjóðar er mótfallin þeim réttindum sem stofnunin leggur til í lið 66.A.20(a)3(ii), er heimila B2-skirteinishöfum að framkvæma „minni háttar venjubundið leiðarviðhald og einfaldrar lagfæringar á bilunum“. Flugmálastjórnin bendir á að á B2-skirteinum séu engir undirflokkar, ólíkt því sem við á um A-skirteini. Enn fremur telur hún að þetta gæti jafngilt því að útrýma A-skirteinum og veita réttindi þeirra hverjum þeim aðila sem réttindi hefur skv. hluta 66, eftir geðþótta þess viðhaldsfyrirtækis sem gefur út leyfið.

Stofnunin bendir á að hin nýju réttindi B2-skirteinishafa eru takmarkaðri og hlíta strangari skilyrðum en réttindi A-skirteinishafa. Þar af leiðandi er áætlunin ekki að útrýma A-skirteinum.

Að auki gerir stofnunin sér grein fyrir því að ekki eru undirflokkar á B2-skirteinum. Það er ein af ástæðum þess að réttindi takmarkast við þær loftfarstegundir sem þegar er áritun fyrir á B2-skirteini. Við það bætast enn frekari uppbótarúrræði til að tryggja að handhafi B2-skirteinis búi yfir þeirri vitneskju og reynslu sem nauðsynleg er til að bæta upp fyrir upphaflegan skort á grunnþekkingu.

Enn fremur hefur þeirri grunnþekkingu sem lýst er í 13. áfanga I. viðbættis við 66. hluta verið breytt svo hún taki einnig til vélvirkra kerfa.

- (9) Flugmálastjórn Svíþjóðar fór fram á frekari skýringar á því hvað felast skuli í þeirri 6 mánaða reynslu sem krafist er samkvæmt b-lið 66.A.45 (fullt starf eða einungis tilfallandi vinna að viðkomandi verkefnum innan þess tímaramma sem gefinn er upp).

Stofnunin mun útskýra mál þetta betur í leiðbeiningum um viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur b-liðar 66.A.45.

- (10) Flugmálastjórn Holland telur réttindakerfið sem til varð vegna svarskaðanna CRD 2008-03 og CRD 2007-07 mjög flókið, og leggur til að farið verði af stað með reglugerðarvinnu til að endurmóta og einfalda réttindakerfið í heild sinni.

Stofnunin hefur meðtekið athugasemdina.

- (11) Flugmálastjórn Hollands gerði athugasemd þess efnis að þau nýju réttindi sem B2-skírteinishafar öðlast til að votta viðhald á rafeindabúnaði og rafbúnaði í fullbúnum hreyfli og vélvirkum kerfum ættu einungis að ná til þeirra kerfa sem 3. stigs tegundarþjálfun tekur til, en benti einnig á að sú staðreynd að réttindin takmarkast við verk sem krefjast einfaldrar prófunar gæti réttlætt lægra þjálfunarstig.

Stofnunin bendir á að bæði I. og III. viðbæti við 66. hluta hefur verið breytt með hliðsjón af aukningu réttinda. Krafist er 3. stigs þjálfunar fyrir öll þau atriði sem B2-skírteinishafar yfirleitt vinna að, t.d. „vísbendingar og viðvaranir“, „stýringu“ o.s.frv. Önnur atriði sem tengjast fremur uppbyggingu og efnislegum ham þessara kerfa skulu áfram tilheyra 1. eða 2. stigi. Líkt og flugmálastjórn Hollands benti á takmarkast þessi réttindi einnig við verkefni sem aðeins krefjast einfaldrar prófunar.

- (12) Flugmálastjórn Hollands lagði til endurritun á a- og b-liðum 66.A.45 svo þeir yrðu svipaðri.

Stofnunin bendir á að ekki er mögulegt að gera liðina líkari hvor öðrum vegna þeirra uppbótarúrræða sem kynnt eru í b-lið 66.A.45 í því augnamiði að veita B2-skírteinishafa réttindi til að votta „minni háttar venjubundið leiðarviðhald og einfaldrar lagfæringar á bilunum“.

- (13) Flugmálastjórn Hollands fór fram á frekari skýringar á því hvort þörf er á að endurtaka próf til að öðlast hin nýju réttindi, t.d. þegar B1.1-skírteinishafi biður um uppfærslu í B1.2-skírteini.

Stofnunin hefur breytt a-lið gr. 7.9 enn frekar og er hann nú svohljóðandi:

„Aðilar sem höfðu gilt skírteini skv. 66. hluta í tilteknum flokki/undirflokki fyrir (15 mánuðum eftir gildistöku) skulu sjálfkrafa öðlast þau réttindi í viðkomandi flokki/undirflokki sem lýst er í hinum breytta a-lið 66.A.20. Þeir skulu teljast hafa uppfyllt grunnþekkingarkröfur hinna nýju réttinda þegar kemur að framlengingu slíks skírteinis yfir í nýjan flokk/undirflokk.“

Þar af leiðir að ef aðili hefur hlotið B1.1-skírteini áður en ofangreindur frestur rennur út mun hann halda réttindum B1.1-skírteinis án þess að þurfa að taka próf í þeim breytingum sem settar voru fram í I. viðbæti við 66. hluta. Ef bæta á nýjum flokkum/undirflokkum við B1.1-skírteini skal hann enn fremur teljast hafa staðist hin breyttu skilyrði, jafnvel þótt skírteini sé breytt eftir að ofangreindur frestur rennur út.

- (14) Flugmálastjórn Hollands tjáði þá skoðun sína að B2-skírteinishafar ættu að hljóta fullgild A-réttindi í stað þess að þau takmarkist við þau tegundarréttindi sem þegar er áritun fyrir á skírteininu. Þetta vill flugmálastjórnin réttlæta með þeirri staðreynd að B2-skírteinishafa skorti grunnþekkingu, sem ekki hafi neitt með tegund loftfars að gera.

Stofnunin fellst ekki á þessa tillögu þar eð viðkomandi takmarkanir voru settar inn sem eitt uppbótarúrræðanna. Stofnunin telur líklegra að B2-skírteinishafi hafi góðan skilning á vélvirkum kerfum þeirrar loftfarstegundar sem hann hefur þegar fengið áritun fyrir, undirgengist tegundarþjálfun á og tekur vanalega þátt í viðhaldi á.

- (15) Flugmálastjórn Hollands bað um að réttindi A-skírteinishafa næðu einnig til bilanaleitar, svo fremi sem hún falli undir réttindi þeirra til að framkvæma einföld verkefni. Röksemdafærsla

stjórnarinnar fyrir þessu er að allar bilanir útheimti einhvers konar bilanaleit áður en lagfæring getur átt sér stað.

Stofnunin fellst ekki á að allar bilanir krefjist bilanaleitar. Til að mynda á það ekki við um:

- Útskipti á hjólum (ef dekk eru tekin að eyðast).
- Útskipti á hjólabremsueiningum (ef bremsur eru teknar að eyðast).
- Útskipti á rúðupurrkum (ef þær hreinsa ekki nógu vel).
- Útskipti á eldingarvörum (ef eldingarvarar eru bilaðir eða hafa glatast).

(16) „ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)” lagði fram eftirfarandi athugasemdir og spurningar:

- NVLT hélt því fram að þau svör við algengum spurningum sem birtast á heimasíðu Flugöryggisstofnunar Evrópu bentu til þess að „starfsfólki í flokki A væri heimilt að framkvæma hvaða bilanaleit sem er, eða seinka lagfæringu, svo lengi sem slíkt rúmast innan réttinda viðhaldsvotta,” þrátt fyrir að tillagan í svarskjalinu CRD2007-07 sýni að bilanaleit eigi ekki að vera heimil.

Stofnunin bendir á að í spurningu nr. 34 á síðu stofnunarinnar er aðeins rætt um „seinkun” en ekki „bilanaleit”.

- NVLT voru ósátt við það svar sem fram kom í CRD2007-07 við athugasemd þeirra, #311. Þau spurðu hvers vegna stofnunin svaraði athugasemdinni sem svo að hún hefði verið meðtekin, og fóru fram á að stofnunin svaraði öllum þeim spurningum sem fram komu í athugasemdinni.

Stofnunin svaraði því að athugasemdin hefði verið meðtekin vegna þess að í henni fólst engin beiðni um breytingu á reglugerðinni eða á leiðbeiningarefni/viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur.

Enn fremur innihélt athugasemdin aðeins eina spurningu og stofnunin svaraði henni. Að öðru leyti var athugasemdin afrit af spurningum og svörum sem fengust á heimasíðu stofnunarinnar.

- NVLT spurðu hvernig starfsfólk með réttindi í flokki A ætti að bera kennsl á upptök bilunar við seinkun á atriði sem lýst er í lista yfir lágmarksbúnað, fyrst nýja tillagan leyfði ekki bilanaleit.

Afstaða stofnunarinnar er sú að starfsfólk með réttindi í flokki A ætti ekki að seinka viðhaldi sem krefst þess að borin séu kennsl á upptök bilunar. Viðkomandi aðili ætti einungis að seinka atriðum af lista yfir lágmarksbúnað sem unnt er að seinka án þess að fram fari bilanaleit, til að mynda:

- Útskiptum á eldingarvörum (ef þeir eru bilaðir eða hafa tapast)
- Útskiptum á löskuðum neyðarbúnaði (þegar listi yfir lágmarksbúnað leyfir)

Engu að síður er þá staðhæfingu að „bilanaleit ætti ekki að vera heimil” að finna í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur g-liðar 145.A.30, sem merkir að lögbæru yfirvaldi eða fyrirtækjum er heimilt að leggja fram aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur, svo fremi sem viðkomandi verkefni er klárlega innan færnisviðs A-skirteinishafa.

- NVLT báðu um frekari skýringar á réttindum A-skirteinishafa í tengslum við muninn á því að seinka verkefni og að lagfæra bilun.

Afstaða stofnunarinnar kemur skýrt fram í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur g-liðar 145.A.30:

- Seinkun á lagfæringu bilana er leyfð skv. q-lið 2. greinar, þ.e.a.s. ef ekki er þörf á bilanaleit, verkefnið er á lista yfir lágmarksbúnað og lögbært yfirvald samþykkir að það viðhald sem krafist er skv. listanum sé einfalt.
- Votta má lagfæringu á bilunum sem hefur verið seinkað svo fremi sem verkefnið er að finna á listanum í 2. grein sem inniheldur q-lið. Sá liður heimilar vottun á öllu öðru viðhaldi sem lögbært yfirvald samþykkir að teljist einfalt.

Þetta merkir að jafnvel þótt lögbært yfirvald samþykki að það viðhald sem framkvæma þarf til að seinka lagfæringu á bilun teljist einfalt, er ekki sjálfsgagt að lögbært yfirvald telji einnig það viðhald sem krafist er til að lagfæra bilunina einfalt.

- NVLT spurðu hvort B1-skírteinishafar mættu seinka lagfæringu á bilun í rafeindabúnaði/rafeindaíhlutum, og hvort B2-skírteinishafar mættu seinka lagfæringu á bilun í vélvirkum kerfum/íhlutum.

Afstaða stofnunarinnar er að það sé óheimilt.

- NVLT báðu um nánari skýringar á því hvort flugmaður gæti seinkað viðhaldi á búnaði sem er á lista yfir lágmarksbúnað, og einnig hvort „bilanaleit“ teldist til „viðhalds“. NVLT báðu enn fremur um nánari skýringar á því hvort „einföld prófun“ falli undir „bilanaleit“.

Afstaða stofnunarinnar er að þegar listi yfir lágmarksbúnað krefst þess að framkvæmt sé verk sem flokkað er sem „viðhald“ á listanum, þá sé þörf á vottun starfsfólks með viðeigandi vottunarréttindi. Stofnunin bendir á að samkvæmt viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur 145.A.30(j)(4) er heimilt að gefa út takmarkað viðhaldsskírteini fyrir flugstjóra.

Auk þess telst „bilanaleit“ til „viðhalds“ og hana þarf þar af leiðandi að votta. Hins vegar á það ekki við í þeim tilvikum þegar slík verkefni tilheyra lista yfir lágmarksbúnað og verkefnið hefur ekki verið skilgreint sem „viðhald“ á listanum. Flugstjóri getur seinkað öllum verkefnum sem listi yfir lágmarksbúnað leyfir, svo fremi sem ekki er um að ræða nein verkefni sem flokkuð eru sem „viðhald“ á listanum.

Hvað varðar „einfalda prófun“ þá er það afstaða stofnunarinnar að upp geti komið tilfelli þegar slíkt telst ekki hluti af „bilanaleit“, til að mynda þegar einföld prófun er framvæmd til að athuga starfhæfi eftir útskipti á hlut sem hægt er að skipta út í leiðarviðhaldi.

- NVLT gerðu athugasemd við að í þeirri skilgreiningu á „leiðarviðhaldi“ sem er að finna í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur a-liðar 66.A.20 væri setningin „allt viðhald sem framkvæmt er fyrir flug, til að tryggja að loftfarið sé hæft til fyrirhugaðs flugs“. Að þeirra mati er hér á ferð ósamræmi, þar eð skilgreiningin á „fyrirflugsskoðun“ í j-lið 2. gr. EB2042/2003 innihaldi einnig setninguna „skoðun, sem er framkvæmd fyrir flug, til að ganga úr skugga um að loftfarið sé hæft til fyrirhugaðs flugs“. Enn fremur teljist „fyrirflugsskoðun“ ekki til viðhalds.

Það er afstaða stofnunarinnar að í þessu felist hvorki ósamræmi né mótsögn. Áður en til „fyrirflugsskoðunar“ kemur þarf að framkvæma aðra hluti til þess að tryggja að „loftfarið sé hæft til fyrirhugaðs flugs“. Fara verður að skilyrðum a-liðar M.A.201

og b-liðar M.A.708, sem taka meðal annars til framkvæmdar alls viðhalds sem krafist er samkvæmt viðhaldsáætlun, svo og lagfæringa á bilunum.

„Fyrirflugsskoðun“ er síðasta skrefið til þess að tryggja að „loftfarið sé hæft til fyrirhugaðs flugs“, og felur einnig í sér staðfestingu á tækniflugbók og að farið sé að verklagsreglum flugrekanda til að tryggja að öllum fyrri skrefum hafi verið lokið (þ.m.t. viðhaldi).

Samkvæmt EU-OPS 1.290 ber flugstjóri endanlega ábyrgð á samþykki loftfars fyrir flug. Það er ástæða þess reits sem finna má í tækniflugbók þar sem flugstjóri skráir að „loftfarið sé hæft til fyrirhugaðs flugs“.

Viðbrögð í tengslum við lið 66.009: „Tegundar- og hópréttindi“:

- (17) „HELICOPTERS ITALIA“ gerðu athugasemd við það að samkvæmt tillögu stofnunarinnar gætu handhafar B2-skírteina fyrir loftför í hópi 2 aðeins hlotið áritun fyrir „einstök tegundarréttindi“ og „fullgild undirhópsréttindi“. Þau lögðu til að bætt yrði við þeim möguleika að veita áritun fyrir „undirhópsréttindi bundin framleiðanda“, þar eð verið gæti að einhverjir B2-skírteinishafar ynnu aðeins við loftför frá tilteknum framleiðanda og reyndist þ.a.l. erfitt að sýna fram á reynslu sem endurspeglar undirhópinn í heild sinni.

Stofnunin hefur fallist á þessa tillögu og breytt d-lið 66.A.45. Við það verður liðurinn á undan, 66.A.45(e), ónauðsynlegur. Allir liðir 66.A.45 hafa verið tölusettir upp á nýtt. Töflu í leiðbeiningarefni um 66.A.45 verður breytt til samræmis við töfluna sem sést í skýringartextanum.

- (18) Flugmálastjórn Bretlands benti á að í svari við athugasemd #331 í CRD2007-07 hefði stofnunin sagt að þjálfun í viðhaldi sérstaks rafeindabúnaðar væri á ábyrgð viðhaldsfyrirtækis, sem stjórnin telur stangast á við viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur 147.A.300, sem leyfa uppskiptingu á tegundarþjálfun þegar farið er yfir „rafeindabúnað“.

Stofnunin bendir á að tillaga flugmálastjórnar Bretlands í athugasemd #331 fól í sér að búin yrðu til B2-tegundarréttindi sem byggðu á ísetningu búnaðar í loftför af minni gerðinni, t.a.m. Primus 1000-samþættan rafeindabúnað.

Afstaða stofnunarinnar er óbreytt. Ekki er nauðsynlegt að búa til ólíka réttindaflokka sem byggjast á ísetningu búnaðar fyrir hópa 2 og 3, þar eð í flestum tilfellum er búnaður frá framleiðendum svipaður og nægilegt telst að sýna fram á reynslu sem er dæmigerð fyrir viðkomandi hóp/undirhóp. Það er síðan á ábyrgð þess viðhaldsfyrirtækis sem ræður viðkomandi einstakling að leggja mat á færni hans og sjá honum fyrir viðbótarpjálfun eftir þörfum. Þjálfun þessi getur farið fram hjá fyrirtæki með samþykki skv. 147. hluta, en fellur ekki undir skilyrði fyrir leyfisveitingu heldur skilyrði fyrir útgáfu leyfis fyrir viðhaldsvotta.

- (19) „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING“ lagði til að loftför sem notuð eru til almenningssamgangna skyldu teljast annar hópur en loftför sem notuð eru við vöruflutninga, þegar skilgreina á þau réttindi sem finna má í „lista yfir tegundarréttindi“ í I. viðbæti við viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur 66. hluta. Að afbrigði sem notuð eru annars vegar í almenningssamgöngum og hins vegar við vöruflutninga falli undir sömu

réttindi, eins og nú er, telja þau að geri flugfélögum erfitt um vik, ef ekki ómögulegt, að standa fyrir þjálfun í viðhaldi þess afbrigðis sem þau ekki reka.

Það er afstaða stofnunarinnar að ekki sé nauðsynlegt að fram fari tegundarþjálfun á öll afbrigði sem falla undir tiltekin tegundarréttindi til að veita megi fullgild réttindi. Þá ákvörðun stofnunarinnar að tvö tiltekin afbrigði megi fella undir sömu tegundarréttindi, sbr. I. viðbæti við viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur 66. hluta, má raunar rekja til þess að stofnunin telur afbrigði nógu svipuð í viðhaldi, og telur ekki þörf á mismunarþjálfun til að veita megi réttindin. Um leið og áritun fæst fyrir annað afbrigðið má sjálfkrafa veita áritun fyrir hitt.

Þetta merkir engu að síður ekki að viðkomandi einstaklingur geti öðlast vottunarréttindi á það afbrigði sem hann hefur ekki hlotið þjálfun í að votta. Það er á ábyrgð viðhaldsfyrirtækisins sem ræður einstaklinginn til vinnu, ellegar skírteinishafans sjálfs. Þetta er skýrt nánar í nýjum lið, 3. lið b-liðar 66.A.20, sem og í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur sama liðar.

Því er það skoðun stofnunarinnar að ekki sé nauðsynlegt að aðskilja afbrigði líkt og „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING“ leggur til.

- (20) „DGAC-FRANCE“ lagði til að út yrði tekin sú tilvísun sem sjá má í 15. grein V. viðbætis við 66. hluta, þar sem stendur að þær takmarkanir sem áritaðar eru á skírteinið séu undanþegnar vottunarréttindum. Þau leggja til að í stað tilvísunarinnar komi leiðbeiningar um viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur, sem skýri að takmarkanir skuli skrifa upp þannig að ljóst sé hvort þær vísa til vottunarréttinda eða undanþága frá vottunarréttindum. Ástæðan er sú að í sumum tilfellum getur verið að lögbært yfirvald hafi þegar gefið út skírteini þar sem þær takmarkanir sem hljóttast af umbreytingu starfsréttinda skv. reglum ríkja vísa til vottunarréttinda.

Engu að síður styður „DGAC-FRANCE“ þá hugmynd að takmarkanir sem áritaðar eru samkvæmt 66.A.45 skuli teljast verk undanskilin vottunarréttindum.

Svipuð athugasemd barst frá flugmálastjórn Hollands.

Stofnunin fellst á að í reglugerðinni sé þónokkurt misræmi. Sem dæmi má nefna:

- Í gr. 66.B.305 er vísað til áfanga sem úr þarf „að prófa til að umbreyta þeim í skírteini flugvéltækni án takmarkana“, sem merkir að með takmörkunum er vísað til verkefna sem ekki er heimilt að votta.
- Í 15. lið skírteinis skv. 66. hluta (V. viðbæti við 66. hluta) kemur fram að „ef engar takmarkanir eiga við skal gefa út blaðsíðuna fyrir TAKMARKANIR með yfirskriftinni „Engar takmarkanir“. Hér vísa „takmarkanir“ því einnig til verkefna sem ekki er heimilt að votta.
- Í 145. hluta er notast við takmarkanir til að takmarka verksvið, sem þýðir að með takmörkunum er vísað til verkefna sem heimilt er að votta.

Þrátt fyrir að stofnunin hafi ákveðið að þær takmarkanir sem áritaðar eru á B3-skírteini séu verkefni sem ekki er heimilt að votta, föllumst við á að í sumum tilfellum geti verið hagkvæmara að vísa til þeirra verkefna sem heimilt er að votta, til að mynda ef réttindi eru mjög takmörkuð í samanburði við þau verkefni sem ekki eru leyfð. Í slíkum tilfellum er ekki hagkvæmt að telja upp öll verkefni sem ekki má votta.

Vera má að frekari reglugerðarsetning reynist nauðsynleg síðar meir til að taka á þessu misræmi.

- (21) Flugmálastjórn Hollands bað stofnunina að sjá til þess að ásættanlegur staðall ríkti hvarvetna í ríkjum Evrópusambandsins, með því að skilgreina í „lista yfir tegundarréttindi“ öll réttindi og hópréttindi sem veita má áritun fyrir á skírteini skv. 66. hluta.
- Stofnunin mun taka þessa tillögu til athugunar þegar kemur að næstu árlegu endurskoðun á „lista yfir tegundarréttindi“ (I. viðbætur við viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur 66. hluta).
- (22) Flugmálastjórn Hollands fór fram á að lagður yrði niður sá möguleiki að öðlast „einstök tegundarréttindi“ á loftför í hópi 3. Stjórnin gerði ráð fyrir því að þessi „einstöku tegundarréttindi“ myndu sæta sömu takmörkunum og hópur 3.
- Stofnunin bendir á að takmarkanirnar eiga einungis við um B1.2-skírteini þegar um er að ræða loftför úr hópi 3, en ekki í tilfalli „einstakra tegundarréttinda“. Ástæðan er sú að til þess að öðlast „einstök tegundarréttindi“ er nauðsynlegt að ljúka annað hvort verklegum hluta tegundarþjálfunar eða, ef tegundarþjálfun fer ekki fram, þeirri verklegu reynslu sem krafist er eftir tegundarprófið.
- Auk þess bendir stofnunin á að þeim möguleika að hafa „einstök tegundarréttindi“ er haldið eftir til þess að tryggja sveigjanleika fyrir skírteinishafa sem vinna einungis með tiltekna tegund loftfara sem ekki er dæmigerð fyrir hóp 3 í heild sinni.
- (23) Flugmálastjórn Hollands fór fram á að telja mætti reynslu af loftförum í hópum 1 og 2 til þeirrar reynslu sem krafist er til að fá réttindi í hópi 3.
- Stofnunin er sammála þessari tillögu og mun lagfæra viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur 66.A.45(g)(3) & (h) til samræmis við hana.

Viðbrögð í tengslum við lið 66.011: „Tegundarþjálfun“:

- (24) AIRBUS SAS, AIR FRANCE, DGAC-FRANCE, BRITISH AIRWAYS ENGINEERING, FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL og KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE lögðu fram nokkrar athugasemdir við námsefni í fræðilegum og verklegum hlutum tegundarréttindaþjálfunar, eins og þeim er lýst í e-lið gr. 2.1 og b-lið gr. 2.2. í III. viðbæti við 66. hluta.
- Hvað þjálfunarstig og eðli verkefna varðar var stofnunin sammála flestum tillögum og leiðrétti verkefnin til samræmis við þá niðurstöðu.
- Hvað varðar námsefnið í töflunni yfir verklega hlutann minnstust þrjú fyrirtæki á að verkefni væru of mörg og fjöldinn þar af leiðandi óraunhæfur, sér í lagi þegar kæmi að því að fjarlægja og koma fyrir íhlutum, sem eru tímafrek verkefni. Stofnunin var sammála þessari athugasemd og slakaði á námsefninu með því að skapa ákveðinn sveigjanleika; í stað allra þeirra atriða sem krossað er við er nú farið fram á að lokið sé við a.m.k. 50% þeirra meðan á verklegri þjálfun stendur.
- Einnig hefur því verið bætt við að einungis skuli ljúka þeim atriðum sem eiga við viðkomandi loftfarstegund.

- (25) „EUROPEAN AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING COMMITTEE (EAMTC)“, „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ og einn einstaklingur báðu um nánari skýringar og sögðust hafa nokkrar efasemdir um lengd fræðilegs hluta tegundarréttindapjálfunar, sér í lagi hvað varðar hámarksfjölda kennslustunda á dag. Eftir að hafa velt fyrir sér réttmæti þessara athugasemda ákvað stofnunin að
- takmarka fjölda kennslustunda við 6 á dag. Hér skal „á dag“ skiljast sem „á sólarhring“;
 - staðfesta að pásur, undirbúningsvinna, próf o.s.frv. teljist ekki til kennslustunda;
 - afnema það skilyrði að þjálfun takmarkist við „venjulegan vinnutíma“, þar sem við ákveðnar kringumstæður getur verið að þjálfun megi fara fram að kvöldi til eða um helgar.

Þetta er einnig í samræmi við nügildandi viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur 147.A.200.

- (26) „ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVL)“ bað um staðfestingu á því að meðan á þjálfun stendur og verkefni teljast til raunverulegra viðhaldsverkefna á borð við að opna og loka lúgum, fjarlægja/koma fyrir íhlutum o.s.frv., skuli slík verkefni leiða til útgáfu afhendingarvottorðs (viðhaldsvottorðs), jafnvel þegar verkefnið er unnið undir eftirliti kennara eða eftirlitsmanns.

Afstaða stofnunarinnar í þessu máli er að ljóst sé að nemar hafi ekki réttindi til vottunar og því sé einungis viðhaldsvottum hjá viðhaldsfyrirtækinu heimilt að gefa út afhendingarvottorð (viðhaldsvottorð). Þessi afstaða er augljósari þegar um er að ræða starfsþjálfun á vinnustað, þar eð hún fer ávallt fram í raunverulega viðhaldsumhverfi og undir eftirliti umsjónarmanns.

EAMTC fór einnig fram á að þeir verklegu þjálfunarþættir sem fram fara hjá fyrirtæki með samþykki skv. 147. hluta myndu aldrei leiða til raunverulegs viðhalds. Stofnunin hafnaði þessari athugasemd þar eð upp geta komið tilvik þegar slík verkþjálfun leiðir til viðhalds, til að mynda þegar fyrirtæki með samþykki skv. 147. hluta fær fyrirtæki sem hlotið hefur samþykki skv. 145. hluta sem undirverktaka til að annast verkið. Afhendingarvottorð (viðhaldsvottorð) verður að gefa út, vegna þess að áframhaldandi lofthæfi loftfarsins verður að endurnýja í hvert sinn sem íhlutur hefur t.a.m. verið tekinn úr og settur aftur í loftfarið.

- (27) „ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVL)“ og einn óháður einstaklingur gerðu athugasemdir við skilgreiningu, hlutverk og starfsréttindi tilnefndra matsmanna.

Stofnunin hefur farið yfir málið og endurbætt textann. Að auki mun stofnunin þróa leiðbeiningar um viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur, svo að fyrir liggja nánari útskýringar á hlutverki og starfsréttindum matsmanna og eftirlitsmanna. Þetta verður gert í tengslum við verklegan hluta tegundarréttindapjálfunar sem og starfsþjálfun á vinnustað.

- (28) „KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE“ hélt því fram að samkvæmt nügildandi tillögu yrðu fyrirtæki með samþykki skv. 145. hluta, sem ráðið hafa til sín starfsfólk með leyfi sem gefin voru út af ólíkum lögbærum yfirvöldum, að fá samþykki hvers og eins þessara yfirvalda fyrir starfsþjálfun á vinnustað, ef um er að ræða fyrstu tegundarréttindi tiltekinnar tegundar. Þau lögðu til nýjan möguleika varðandi starfsþjálfun á vinnustað þar eð þau kysu fremur að starfsþjálfun á vinnustað væri samþykkt af því lögbæra yfirvaldi

sem hefur eftirlitshlutverk með viðhaldsfyrirtækinu og væri viðurkennd af öllum aðildarríkjum.

Í fyrsta lagi vill stofnunin benda á að starfsþjálfunar á vinnustað er aðeins krafist þegar sótt er um fyrstu áritun tegundarréttinda í tilteknum flokki/undirflokki, en ekki þegar sótt er um fyrstu tegundarréttindi fyrir tiltekna tegund eins og KLM minnst á. Því ætti þetta vandamál aðeins við um þau fyrirtæki sem ráða til sín starfsfólk frá ólíkum aðildarríkjum sem einungis hefur grunnskrifteini (engin réttindi árituð). Það verður að teljast ósennilegt að slíkt tíðkist.

Að auki stríðir tillaga KLM gegn skilyrðum 6. greinar í reglugerð (EB) nr. 2042/2003, sem veitir viðhaldsfyrirtækjum ekki réttindi til að hljóta samþykki til að annast þjálfun. Einungis fyrirtæki með samþykki skv. 147. hluta geta hlotið slík réttindi.

Þótt lögbært yfirvald geti vissulega veitt beint samþykki fyrir námskeiðum sem ekki fara fram innan fyrirtækis með samþykki skv. 147. hluta, skal skorið úr um það hverju sinni og slík námskeið skulu ekki viðurkennd í öðrum aðildarríkjum. Námskeiðshaldarar sem hljóta beint samþykki frá lögbæru yfirvaldi hafa einungis heimild til að gefa út réttindi er gilda gagnvart viðkomandi yfirvaldi.

(29) „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ og óháður einstaklingur komu með tvær uppástungur varðandi tegundarþjálfunarpróf:

- Í fyrri athugasemdinni, sem gerð var af „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“, er dregið í efa að nauðsynlegt sé að spurningafjöldi gangi upp í 4, og lagt til að skilyrði þessu verði skipt út fyrir bann við námundun einkunna.

Stofnunin bendir á að tillaga þessa myndi ekki leysa fyrirliggjandi vanda. Ef spurningafjöldinn gengur ekki upp í 4 er nauðsynlegt að ná meira en 75% á prófi til að standast það, sem stríðir gegn reglugerðinni. Þegar hefur komið til dómsmála vegna þessa vandamáls.

Því stendur stofnunin við það skilyrði að spurningafjöldi gangi upp í 4, ekki aðeins í III. viðbæti við 66. hluta er fjallar um tegundarþjálfunarstaðal, heldur einnig í II. viðbæti við 66. hluta er fjallar um grunnprófsstaðal.

- Í seinni athugasemdinni, sem barst frá einstaklingi, er lagt til að í III. viðbæti við 66. hluta komi fram sá spurningafjöldi sem krafist er úr hverjum kafla.

Stofnunin hefur hafnað þessari tillögu þar eð spurningafjöldinn fer eftir þeim þjálfunarstundum sem fara í hvern kafla, sem eru ákvarðaðar út frá viðkomandi námsmarkmiðum og þjálfunarþarfagreiningu, og fara eftir tegund loftfars.

(30) „AIRBUS SAS“, „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ og EAMTC töldu óljóst hvenær skylt væri að láta fara fram þjálfunarþarfagreiningu og hvenær ekki.

Eins og stofnunin hefur gert ljóst í d-lið gr. 2.1 í III. viðbæti við 66. hluta er ávallt farið fram á þjálfunarþarfagreiningu. Einu undantekningarnar eru þær sem lýst er í f-lið gr. 7.9. Því er engin þörf á að framkvæma þjálfunarþarfagreiningu fyrir þau námskeið sem samþykkt eru innan 15 mánaða frá gildistöku þessarar breyttu reglugerðar, ef lengd þeirra er þegar yfir þeirri lágmarkslengd sem lýst er í III. viðbæti við 66. hluta.

- (31) „AIRBUS SAS“ gerðu athugasemd við viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur k-liðar 66.A.45 og gr. 66.B.115, þar sem stofnunin segir að tegundarþjálfun á flugskrokki/fullbúnum hreyfli verði að taka til tengsla milli kerfa hreyfils/flugskrokks. Það er skoðun Airbus SAS að tegundarþjálfun á fullbúnum hreyfli ætti að taka til þessara kerfa.

Afstaða stofnunarinnar er að þetta fari eftir tegund/flokki loftfars. Í sumum tilfellum, t.a.m. ef um er að ræða almenna flugumferð, getur verið skynsamlegra að fara yfir tengslin meðan á flugskrokksnámskeiði stendur, vegna þeirra mörgu og fjölbreytilegu loftfara sem gætu verið með sömu tegund hreyfils.

- (32) „AIR FRANCE“ gerðu athugasemd í tengslum við j-lið 3. gr. í III. viðbæti við 66. hluta. Að þeirra mati ættu viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur að tilgreina það hlutfall spurninga á 3. stigs prófi sem á að vera á 1., 2. og 3. stigi.

Stofnunin telur ekki æskilegt að gefa svo stíf fyrirmæli. Engu að síður hefur j-lið 3. gr. í III. viðbæti verið eytt, og d- og f-lið 3. gr. breytt svo að skýrt komi fram að:

- Notkun á takmörkuðum fjölda spurninga af lægra stigi er ásættanleg.
- Lögbært yfirvald mun leggja mat á fjölda og stig spurninga þegar það samþykkir námskeiðið.

- (33) EAMTC kom með þá athugasemd að viðhaldsskipulagsgögn, viðhaldshandbók burðarvirkis, minnkaður lágmarkshæðaraðskilnaður og önnur atriði ættu ekki að vera nefnd í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur 66.A.45(k)(1) og (k)(2), og ættu ekki að vera höfð til hliðsjónar þegar verið er að þróa fræðilegan hluta tegundarþjálfunarnámskeiðs. Þetta réttlætir EAMTC með því að segja þessi atriði ekki háð tegund loftfars.

Stofnunin er ekki sammála tillögunni, þar eð mjög sértækar viðgerðir geta verið tilgreindar í viðhaldshandbók burðarvirkis tiltekinnar loftfarstegundar (þ.m.t. viðhaldspættir sem má rekja til skilyrða minnkaðs lágmarkshæðaraðskilnaðs) og hafa getur þurft hliðsjón af þeim þegar verið er að þróa efni námskeiðs.

- (34) „EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT“ lagði til að f-lið 147.A.100 yrði breytt til að minnka hámarksfjölda nemenda í verklegri þjálfun á hvern eftirlitsmann úr 15 í 7.

Stofnunin getur ekki tekið þessa tillögu til skoðunar þar sem grein þessi var ekki hluti af umræðum vinnuhópsins og hefur ekki komið til ytra samráðs. Því verður einungis hægt að ræða hana undir formerkjum síðari tíma reglugerðarsetningar.