



UTTALELSE nr. 05/2009

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ

av 15. desember 2009

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

***“Rettigheter for B1- og B2-vedlikeholdssertifikater for luftfartøy
OG
type- og grupperettigheter
OG
typerettighetsopplæring”***

I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelsen er å foreslå for Kommisjonen en endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003¹. Det redegjøres nærmere for begrunnelsen for forslaget i det nedenstående.
2. Uttalelsen er vedtatt i henhold til framgangsmåten fastsatt av Det europeiske flysikkerhetsbyrås (Byråets) styre² i samsvar med artikkel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008³ (grunnforordningen).

II. Høring

3. Til tross for at det allerede i Annex III (Part 66) til forordning (EF) nr. 2042/2003 er fastsatt en autorisasjonsordning for sertifiserende personell, tilsier tilbakemeldinger fra aktører og nasjonale myndigheter at det må foretas en gjennomgang av denne forordningen når det gjelder følgende temaer:

- Rettigheter for B1- og B2-vedlikeholdssertifikater for luftfartøy
- Type- og grupperettigheter
- Typerettighetsopplæring

De spesifikke problemstillingene for hvert av temaene er som følger:

Rettigheter for B1- og B2-vedlikeholdssertifikater for luftfartøy:

4. I Annex III (Part 66) til forordning (EF) nr. 2042/2003 beskrives de rettigheter som per i dag er knyttet til den enkelte kategori vedlikeholdssertifikat for luftfartøy som følger:
 - Et vedlikeholdssertifikat for luftfartøy i kategori A gir innehaveren rett til å utstede sertifikater for frigivelse for bruk etter mindre omfattende planlagt linjevedlikehold og utbedring av enkle mangler innenfor rammen av de oppgavene som er angitt på fullmakten. Rettighetene sertifiseringen gir, skal være begrenset til arbeid som sertifikatinnehaveren personlig har utført i en organisasjon godkjent i henhold til del 145.
 - Et vedlikeholdssertifikat for luftfartøy i kategori B1 skal gi innehaveren rett til å utstede sertifikater for frigivelse for bruk etter vedlikehold, herunder på luftfartøyets struktur, motoranlegg og mekaniske og elektriske systemer. Utskifting av avionikkenheter som kan skiftes ut under linjevedlikehold, og som krever enkle prøvinger for å vise at de er i brukbar stand, skal også omfattes av rettighetene. Kategori B1 skal automatisk omfatte den relevante A-underkategorien.

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

² Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrået skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieell ("rulemaking procedure"). EASA MB 8-2007 av 1106.2007.

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

- Et vedlikeholdssertifikat for luftfartøy i kategori B2 skal gi innehaveren rett til å utstede sertifikater for frigivelse for bruk etter vedlikehold på avionikksystemer og elektriske systemer.
 - Et vedlikeholdssertifikat for luftfartøy i kategori C skal gi innehaveren rett til å utstede sertifikater for frigivelse for bruk etter basevedlikehold på luftfartøyer. Rettighetene gjelder for luftfartøyet i sin helhet i en organisasjon godkjent i henhold til del 145.
5. Tilbakemeldingene som Byrået har fått fra aktører og nasjonale myndigheter, tyder på at dagens forordning ikke entydig definerer hva et elektrisk system er, og hva et avionikksystem er. Videre kan det virke som om gjeldende AMCer og veiledningsmateriell (GM) ikke er tilstrekkelig for å avklare hvilke avionikkoppgaver som kan utføres av en innehaver av et B1-sertifikat, og hva som regnes som en enkel test.
6. Andre tilbakemeldinger som Byrået har fått fra aktører og nasjonale myndigheter, tyder på at rettighetene for personell med B2-sertifikat er for begrenset. I tillegg er varigheten av den grunnleggende opplæringen for kategori B2 (2400 timer) den samme som for kategori B1, mens innholdet i Appendix I til Part 66 synes å angi at opplæringen for B2 bør være kortere enn for B1.

Type- og grupperettigheter:

7. I Annex III (Part 66) til forordning (EF) nr. 2042/2003 klassifiseres luftfartøyer i forbindelse med påtegningen av typerettigheter på vedlikeholdssertifikater for luftfartøy som:
- Luftfartøyer som sertifikatnehaveren må ha en individuell typerettighet for, som påtegnes sertifikatet. Dette omfatter alle store luftfartøyer som fastsatt i forordning (EF) nr. 2042/2003 (dvs. luftfartøyer med en største tillatte startmasse på 5700 kg og flermotors helikoptre) samt luftfartøyer som Byrået har fastsatt at det kreves typerettighet for, på grunn av deres kompleksitet. For disse luftfartøyene kreves det typeopplæring.
 - Luftfartøyer som sertifikatnehavere enten kan få en individuell typerettighet påtegnet sertifikatet for, eller som er omfattet av en relevant grupperettighet eller en produsentgrupperettighet. I slike tilfeller er typeopplæring ikke påkrevd. Det er imidlertid nødvendig å fullføre typeeksamen og ha praktisk erfaring (minst 50 % av oppgavene oppført i Appendix II til AMC til Part 66⁴).
8. Tilbakemeldingene Byrået har fått fra aktører og nasjonale myndigheter, gir uttrykk for følgende bekymringer:
- Det er ikke klart hva en "luftfartøytype" vil si med hensyn til vedlikehold, og det er følgelig heller ikke klart når to ulike modeller/varianter av et luftfartøy er like nok til å kunne anses å tilhøre samme "typerettighet". Dette førte til unøyaktigheter i listen over typerettigheter i Appendix I til AMC til Part 66.
 - Det foreligger per i dag ikke noen policy som beskriver når et luftfartøy skal anses som komplekst med tanke på vedlikehold, som kan være forskjellig fra definisjonen av "komplekst motordrevet luftfartøy" i grunnforordningen.

⁴ Beslutning nr. 2003/19/RM av administrerende direktør for Byrået av 28.11.2003 om akseptable metoder for etterlevelse og veiledningsmateriell til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartsprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver. Beslutningen sist endret ved beslutning 2009/016/R av 1. desember 2009.

- Dagens ulike luftfartøygrupper gjenspeiler ikke virkelig luftfartøyenes kompleksitet. Enkelte luftfartøyer er "ikke enkle" når det gjelder konstruksjon, og krever bare grupperettighet, noe som ikke er i samsvar med definisjonen.
- Rettighetene knyttet til B2-sertifikater er for begrenset i forhold til produsentgrupperettigheten. Det er rimelig å tenke at grupperettighetene vil være bedre tilpasset B2-sertifikatinnehaverens arbeidskapasitet når teknologien fra en produsent er svært lik teknologien fra en annen.
- Luftfartøyer som omfattes av produsentgrupperettigheter og fulle grupperettigheter, krever per i dag typeeksamen for et representativt antall luftfartøyer. I mange tilfeller er det imidlertid vanskelig å finne tilbydere av denne eksamenen (godkjent organisasjon eller vedkommende myndighet).

Typerettighetsopplæring:

9. I henhold til Annex III (Part 66) til forordning (EF) nr. 2042/2003, med unntak for det som ellers er fastsatt i 66.A.45(g), skal innehavere av vedlikeholdssertifikater for luftfartøy i kategori B1, B2 eller C per i dag bare utøve sertifiseringsrettigheter på et bestemt luftfartøy når vedlikeholdssertifikatet (AML) er påført den relevante typerettigheten for luftfartøyet (TR).
10. Med unntak for det som er fastsatt i 66.A.45(h), skal rettighetene videre gis etter tilfredsstillende gjennomføring av relevant typerettighetsopplæring for luftfartøyer i kategori B1, B2 eller C, godkjent av vedkommende myndighet eller utført av en vedlikeholdsorganisasjon godkjent i henhold til Part 147.
11. I henhold til gjeldende forordning og AMC'er skal godkjent typeopplæring for kategori B1 og B2 i tillegg omfatte teoretiske og praktiske elementer som må være i samsvar med Appendix III til Part 66. Det kan utarbeides et strukturert program for opplæring på arbeidsplassen (OJT) for å oppfylle kravene til praktisk opplæring. Den praktiske opplæringen skal omfatte en periode på fire måneder for søkere uten dokumentert nyere, tidligere praktisk erfaring med luftfartøyer med sammenlignbar(e) konstruksjon og systemer, herunder motor, men dette kan reduseres til et minimum på to uker for søkere som har slik tidligere erfaring.
12. Tilbakemeldingene som Byrådet har fått fra aktører og nasjonale myndigheter, gir uttrykk for følgende bekymringer:
 - De elementene som er beskrevet i Appendix III til Part 66, virker ikke detaljerte nok (selv om de er omfattende) til å omfatte alle mulighetene for typeopplæring, og de gir for stort rom for tolking og muligheter for forskjellsbehandling. Det er rapportert om tilfeller der samme opplæringskurs varierer med hensyn til nivå, varighet og innhold i teoretisk og praktisk opplæring/OJT/praktisk erfaring, og der de praktiske elementene har vært begrenset til to ukers opplæring uansett hvilken erfaring kandidaten måtte ha. Videre er differanseopplæring ikke tilstrekkelig behandlet.
 - I tillegg fastslår gjeldende AMC/GM-materiell at det er vedkommende myndighet som skal avgjøre om de praktiske elementene i opplæringen for en enkeltperson er av lang nok varighet (kan variere mellom to uker og fire måneder) før rettighetene blir påtegnet sertifikatet. Dette har skapt situasjoner der vedkommende myndighet har vurdert det som ikke tilstrekkelig at en kandidat har fullført et godkjent opplæringskurs, inkludert teoretisk og praktisk opplæring, hos en Part 147-

organisasjon, for å få rettigheten påtegnet, og vedkommende myndighet har krevd at ytterligere praktisk opplæring måtte gjennomføres.

13. For å se nærmere på disse problemstillingene definerte Byrået tre regelverksforberedende oppdrag:

- 66.006: Rettigheter for B1- og B2-vedlikeholdssertifikater for luftfartøy
- 66.009: Type- og grupperettigheter
- 66.011: Typerettighetsopplæring

For hvert av disse oppdragene nedsatte Byrået en arbeidsgruppe bestående av representanter for nasjonale myndigheter og bransjen. Målet var å vurdere situasjonen, legge fram et forslag og utarbeide retningslinjer for utstedelse av en uttalelse om endring av Part 66 og/eller en beslutning om å endre AMC og GM til Part 66 i forhold til tilhørende ToR (mandat). Særlig når det gjaldt oppdrag 66.011 ble arbeidsomfanget begrenset til de luftfartøyene som det kreves typerettighetsopplæring for.

14. På grunnlag av innspillene fra arbeidsgruppene la Byrået den 28. juni 2007 NPA 2007-07 ut på sitt nettsted: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

15. Ved høringsfristens utløp den 28. oktober 2007 (dvs. etter en måneds forlengelse av den tre måneders høringsfristen) hadde Byrået mottatt 409 kommentarer fra nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner og private organisasjoner/personer.

16. For å gjennomgå kommentarene opprettet Byrået en revisjonsgruppe for hvert av de tre oppdragene, hver bestående av medlemmer fra de respektive arbeidsgruppene pluss en person fra Godkjennings- og standardiseringsdirektoratet (Byrået) og en person fra bransjen som hadde tatt dissens på NPA 2007-07. Som følge av denne gjennomgangen offentliggjorde Byrået den 6. oktober 2009 CRD 2007-07, som inneholdt svarene på hver kommentar og forslag til ordlyd for regelen og for AMC/GM.

17. Her er det viktig å merke seg at revisjonsgruppene også tok hensyn til de kommentarene som ble mottatt under høringsrunden for NPA 2008-03.

18. Etter at CRD 2007-07 var offentliggjort, arrangerte Byrået den 29. oktober 2009 en workshop i Köln for å forklare innholdet i CRD 2007-07 og hjelpe aktørene til å forstå forslaget før de sendte inn sine reaksjoner.

19. Da høringsfristen vedrørende CRD 2007-07 gikk ut 5. desember 2009, hadde Byrået mottatt reaksjoner fra:

- 4 vedkommende myndigheter: CAA Nederland, CAA Sverige, CAA Storbritannia og DGAC Frankrike.
- 12 organisasjoner og foreninger: 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 privatpersoner

Disse reaksjonene analyseres nærmere i tillegget.

III. Innholdet i Byråets uttalelse

20. Denne uttalelse tar i den grad det er mulig, hensyn til forslagene fra de mange aktører og nasjonale myndigheter som deltok i høringen og kom med innspill til CRD.
21. Denne uttalelse tar hensyn til hierarkiet i EASAs regelverk og tar derfor bare for seg de endringer Byrået foreslår i forordning (EF) nr. 2042/2003. De tilhørende metodene for etterlevelse (AMC) og veiledningsmateriellet (GM), som det ble redegjort for i CRD, kan og skal bare utstedes av Byrået når den ovennevnte forordningen er vedtatt av Kommisjonen. Det må imidlertid være klart at tiltakene som presenteres i denne uttalelsen, må leses sammen med nevnte AMC og GM som del av en omforent pakke.

a) **Endringer knyttet til 66.006: Rettigheter for B1- og B2-vedlikeholdssertifikater for luftfartøy**

22. Når det gjelder rettighetene til sertifiserende personell i kategori B1, foreslår Byrået at de skal gis rett til å frigi "arbeid på avionikksystemer" (i stedet for dagens ordlyd: "Utskifting av avionikkenheter som kan skiftes ut under linjevedlikehold") så lenge de testene som kreves er enkle og det ikke er behov for feilsøking.

Denne endringen vil bli nærmere forklart i AMC og GM for å avklare:

- hva som menes med "elektrisk system" og "avionikksystem",
 - hva som menes med "enkel prøving",
 - hva som menes med "feilsøking",
 - at de områdene som typisk dekkes av modul 7.7, betraktes som "elektriske oppgaver", dvs. at de kan frigis av sertifiserende personell i både kategori B1 og B2.
23. Når det gjelder sertifiserende personell i kategori B2, foreslår Byrået at de gis rett til å frigi elektrisk arbeid og avionikkarbeid utført på motoranlegg og mekaniske systemer (66.A.20(a)3(i)) i Part 66. Appendix I, II og III har følgelig blitt revidert for de aktuelle systemene slik at kunnskaps-/opplæringsnivået for kategori B2 heves til samme nivå som kategori B1, og nye spørsmål er føyd til de respektive eksamenene.
24. For å unngå at alle innehavere av B2-sertifikater skal måtte gjennomgå ny opplæring/eksamener, foreslår Byrået at artikkel 7.9(a) i forordning (EF) nr. 2042/2003 automatisk skal gi dem denne rettigheten. Selv om dette delvis kan rettferdiggjøres ved at den godkjente vedlikeholdsorganisasjonen alltid skal vurdere kompetansen til sertifiserende personell før den aktuelle autorisasjonen utstedes, har Byrået innført et ekstra kompenserende tiltak i 66.A.20(b)3 i Part 66, som sier at sertifiserende personell ikke kan utøve rettigheter med mindre de har kompetanse på det aktuelle luftfartøy.

Dette vil bli supplert av AMC 66.A.20(b)3, som gjør det klart at sertifikatnehaveren må påse at han/hun har tilegnet seg den kunnskap og erfaring som trengs for å frigi det aktuelle luftfartøy. Dette er vesentlig ettersom enkelte systemer og teknologier som finnes i bestemte luftfartøyer, kanskje ikke er dekket av kravene til grunnleggende kunnskap i 66.A.25 eller kravene til typerettigheter i 66.A.45.

Dette er typisk tilfellet for:

- Typerettigheter påtegnet et sertifikat ved bruk av betegnelsene fastsatt i Appendix I til AMC "Liste over typerettigheter" etter at kandidaten har tatt en typeopplæring/-eksamen som ikke omfattet alle variantene innen den aktuelle typerettigheten.
- Arbeid utført på en modell som har undergått en teknologisk utvikling i forhold til den modellen som opprinnelig ble brukt under typeopplæringen/eksamenen.
- Utvikling av kravene til grunnleggende kunnskaper som ikke krever ny eksamen for eksisterende sertifikatnehavere.
- Spesifikk teknologi og alternativer valgt av hver enkelt kunde, som ikke nødvendigvis er omfattet av typeopplæringen/eksamenene.
- Påtegning av gruppe-/undergrupperettigheter på grunnlag av erfaring med et representativt utvalg av vedlikeholdsoppgaver eller på grunnlag av typeopplæring/eksamen i et representativt utvalg luftfartøyer.

25. For sertifiserende personell med B2-sertifikat foreslår Byrået i tillegg at Part 145-organisasjonen skal kunne gi innehavere av et B2-sertifikat autorisasjon til å sertifisere oppgaver i kategori A (66.A.20(a)3(ii) i Part 66). Selv om den grunnleggende kunnskapen som kreves for B2-sertifikatet ikke helt oppfyller kravene til grunnleggende kunnskap for A-sertifikatet, og Byrået har gjort det helt klart at B2-sertifikatet ikke automatisk omfatter noen underkategori A, mener Byrået at det er fornuftig at disse rettighetene utvides forutsatt følgende kompensasjonstiltak:

- Rettighetene for kategori A omfatter bare de luftfartøytypene som allerede er påtegnet B2-sertifikatet,
- Hensiktsmessig typeopplæring for hver luftfartøytype må gjennomføres hos den Part 145-organisasjonen som utsteder autorisasjonen,
- Det kreves 6 måneders dokumentert praktisk erfaring hos den Part 145-organisasjonen som utsteder autorisasjonen. Denne erfaringen må dekke omfanget av den autorisasjonen som skal utstedes,
- Både oppgaveopplæring og praktisk erfaring skal etterfølges av hensiktsmessig eksamen/vurdering.

26. Appendix I til Part 66 er endret for å:

- Omfatte ny teknologi, som f.eks. "Integrert modulbasert avionikk (ATA 42)", "Kabinsystemer (ATA 44)" og "Informasjonssystemer (ATA 46)"
- Utvide modul 13 og 14 slik at de dekker de utvidede rettighetene for B2-sertifikatet fastsatt i 66.A.20(a)3(i) i Part 66.

Denne utvidelsen av innholdet i Appendix I medfører ingen endring i antallet opplæringstimer som kreves for grunnkursene iht. Part 147, av følgende grunner:

- Endringene som innføres i studieplanen for B1-sertifikatet (ny teknologi), har ingen betydning i forhold til kursets varighet.
- Endringene som innføres for å dekke utvidelsen av rettighetene knyttet til B2-sertifikatet, til tross for at de er langt mer omfattende, kompenseres ved en reduksjon i timetallet. Byrået planla å innføre når det var bekreftet at dagens opplæring for B2-sertifikatet burde være kortere enn for B1-sertifikatet. Reduksjonen fulgte etter en detaljert analyse av innholdet i studieplanen (moduler, undermoduler og punkter) og opplæringsnivået for hvert enkelt punkt. Den endelige varigheten for grunnkurset for B2-sertifikatet blir følgelig fortsatt 2400 timer.

27. Appendix II til Part 66 er endret for å:

- Tilpasse antallet spørsmål til endringene som er gjort i Appendix I.
 - Sikre at antallet spørsmål til hver modul er delelig med fire slik at et resultat på 75 % kan oppnås. Dette løser dagens problem der det i noen tilfeller er nødvendig å oppnå over 75 % for å få bestått.
28. Appendix III til Part 66 er endret i forhold til endringene som er gjort i Appendix I.
29. 145.A.30(g) i Part 145 er endret ved at ordlyden "alt etter som" er tilføyd for å tillate at vedkommende myndighet kan godkjenne en organisasjon som bare har sertifiserende personell med enten bare B1- eller bare B2-sertifikater, dersom arbeidsomfanget klart tilsier dette.

AMC 145.A.30(g) blir tilføyd for å gjøre det klart at dette bare er mulig dersom arbeidsomfanget slik det er definert i vedlikeholdsorganisasjonens håndbok, viser at det ikke er behov for sertifiserende personell med både B1- og B2-sertifikater. Det bør særlig vektlegges å klart begrense planlagt og ikke-planlagt linjevedlikehold (utbedring av enkle mangler) til bare de oppgaver som kan sertifiseres av tilgjengelig kategori sertifiserende personell.

30. Endelig har Byrået inntatt de nødvendige bestemmelser i artikkel 7.9(b) og (c) i forordning (EF) nr. 2042/2003 for å sikre at Part 147-organisasjoner som tilbyr grunnkurs og eksamener, og vedkommende myndigheter som tilbyr grunnleggende eksamener, får en tilstrekkelig overgangsfase.

b) Endringer knyttet til 66.009: Type- og grupperettigheter

31. Når det gjelder retningslinjene for fastsettelse av når en modell/variant av et luftfartøy krever egen "typerettighet" eller kan innlemmes i en eksisterende "typerettighet", er dette for tiden under utredning som del av oppdrag 21.039 knyttet til "Operational Suitability Data". Planlagte endringer her vil blant annet være at innehavere av typesertifikat (TC) og supplerende typesertifikat (STC) skal ha plikt til å fastsette en minste studieplan for typeopplæring av sertifiserende vedlikeholdspersonell.
32. Når det gjelder kriteriene for å fastslå når et luftfartøy betraktes som "komplekst" i forhold til vedlikehold og derfor krever en individuell typerettighet basert på individuell typeopplæring, har Byrået plassert dem i gruppe 1, som i henhold til nytt 66.A.42 er definert som:

Gruppe 1: "Alle komplekse motordrevne luftfartøyer samt ikke-komplekse motordrevne luftfartøyer som krever en individuell typerettighet. Et ikke-komplekst motordrevet luftfartøy krever luftfartøytperrettighet dersom dette er fastsatt av Byrået."

Her defineres begrepet "komplekst motordrevet luftfartøy" som i grunnforordningen.

Byrået vil følge følgende retningslinjer for klassifisering av ikke-komplekse motordrevne luftfartøyer i gruppe 1:

- når vedlikeholdsprosedyrene krever spesialisert opplæring (dvs. når et av aspektene ved vedlikeholdet ikke er godt nok dekket av studieplanen for grunnopplæringen i Appendix I til Part 66), eller
- maksimal sertifisert operasjonshøyde overskrider FL 290, eller

- det gjelder et flermotors helikopter eller
- det er utstyrt med elektroniske styringssystemer (fly by wire).

Disse kriteriene er enkle og gjør det lett å fastslå om et luftfartøy tilhører gruppe 1 eller ikke.

33. Når det gjelder gruppeinndelingen av luftfartøyer, blir de 13 gruppene av typerettigheter for vedlikehold som per i dag er angitt i Appendix I til AMC til Part 66 og her vist til som "Liste over typerettigheter", erstattet av 3 grupper (nytt 66.A.42 i Part 66):
- Gruppe 1: alle komplekse motordrevne luftfartøyer samt ikke-komplekse motordrevne luftfartøyer som krever luftfartøytyperettighet, som fastsatt av Byrådet.
 - Gruppe 2: luftfartøyer som ikke tilhører gruppe 1, men som hører til følgende undergrupper:
 - undergruppe 2a: enmotors turbopropellfly
 - undergruppe 2b: enmotors helikoptre med turbinmotor
 - undergruppe 2c: enmotors helikoptre med stempelmotor
 - Gruppe 3: fly med stempelmotor som ikke tilhører gruppe 1.
34. På grunnlag av gruppene og undergruppene fastsatt i 66.A.42 i Part 66, har Byrådet i 66.A.45 i Part 66 satt opp de forskjellige alternativene for sertifikatpåtegning sammen med relevante krav til opplæring/eksamen/erfaring. En tabell tilsvarende den nedenstående vil bli inntatt i veiledningsmateriellet (GM 66.A.45) for å oppsummere alle alternativer og krav:

Krav til oppnåelse av rettigheter			
	B1-sertifikat	B2-sertifikat	C-sertifikat
Gruppe 1 Komplekse motor-drevne luftfartøyer + andre luftfartøyer iht. Byråets definisjon	Individuell TYPERETTIGHET <i>Typeopplæring:</i> - Teori + eksamen - Praksis + vurdering <i>OJT (for første luftfartøy i sertifikatunderkategorien)</i>	Individuell TYPERETTIGHET <i>Typeopplæring:</i> - Teori + eksamen - Praksis + vurdering <i>OJT (for første luftfartøy i sertifikat-underkategorien)</i>	Individuell TYPERETTIGHET <i>Typeopplæring:</i> - Teori + eksamen
Gruppe 2: (med unntak av luftfartøyer i gruppe 1) Undergrupper: 2a: enmotors	(Innehavere av (B1.1-, B1.3- og B1.4-sertifikat)) Individuell TYPERETTIGHET (typeopplæring + OJT) eller (typeeksamen + praktisk erfaring) eller Produsent-UNDERGRUPPE-RETTIGHET (typeopplæring + OJT) eller (typeeksamen + praktisk erfaring) på minst 2 representative	Individuell TYPERETTIGHET (typeopplæring + OJT) eller (typeeksamen + praktisk erfaring) eller Produsent-UNDERGRUPPE-RETTIGHET basert på dokumentert	Individuell TYPERETTIGHET (typeopplæring) eller (typeeksamen) eller Produsent-UNDERGRUPPE-RETTIGHET (typeopplæring eller typeeksamen) på minst 2

<p>turbopropfly</p> <p>2b: enmotors helikoptre med turbinmotor</p> <p>2c: enmotors helikoptre med stempel- motor</p>	<p><i>luftfartøyer i den aktuelle produsentundergruppen</i> eller Full UNDERGRUPPE- RETTIGHET <i>(typeopplæring + OJT) eller (typeeksamen + praktisk erfaring)</i> <i>på minst 3 representative luftfartøyer i den aktuelle undergruppen fra ulike produsenter</i></p>	<p><i>relevant erfaring)</i> eller Full UNDERGRUPPE- RETTIGHET <i>basert på dokumentert relevant erfaring)</i></p>	<p><i>representative luftfartøyer i den aktuelle produsent- undergruppen</i> eller Full UNDERGRUPPE- RETTIGHET <i>(typeopplæring eller typeeksamen)</i> <i>på minst 3 representative luftfartøyer i den aktuelle undergruppen fra ulike produsenter</i></p>
<p>Gruppe 3</p> <p>fly med stempelmot or (som ikke hører til gruppe 1)</p>	<p>(Innehavere av B1.2- sertifikat) Individuell TYPERETTIGHET <i>(typeopplæring + OJT) eller (typeeksamen + praktisk erfaring)</i> eller Full GRUPPE 3-RETTIGHET <i>(basert på dokumentert relevant erfaring)</i> Begrensninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fly med trykkabin ▪ Strukturer (metall/ komposittmateriale/tre/ metallrør og tekstil) <p><i>(Begrensningene skal oppheves når relevant erfaring er dokumentert)</i></p>	<p>Individuell TYPERETTIGHET <i>(typeopplæring + OJT) eller (typeeksamen + praktisk erfaring)</i> eller Full GRUPPE 3- RETTIGHET <i>(basert på dokumentert relevant erfaring)</i></p>	<p>Individuell TYPERETTIGHET <i>(typeopplæring) eller (typeeksamen)</i> eller Full GRUPPE 3- RETTIGHET <i>(basert på dokumentert relevant erfaring)</i></p>

35. Det er viktig å merke seg at det for enkelte luftfartøygrupper og sertifikater er mulig å få gruppe-/undergrupperettigheter basert på relevant erfaring, uten å måtte gjennomgå typeopplæring eller typeeksamener. Dette gjelder:

- Luftfartøyer i gruppe 3 for alle sertifikater (B1.2, B2 og C).
- Luftfartøyer i gruppe 2 for B2-sertifikatet.

Når det for B2-sertifikatet også er mulig å ha undergrupperettigheter for gruppe 2-luftfartøyer basert på erfaring uten at det kreves typeopplæring/typeeksamen i et antall representative luftfartøyer, skyldes dette at avionikkteknologien som er tilgjengelig for ulike luftfartøytyper, som oftest er svært lik.

For B1- og C-sertifikatene er tilgjengelig teknologi hva angår strukturer og mekaniske systemer, langt mer variert. Det er følgelig ikke mulig for B1- og C-sertifikater å oppnå undergrupperettigheter for gruppe 2-luftfartøyer basert på erfaring. Selv om det er mulig å ha fulle rettigheter for gruppe 3 på et B1.2-sertifikat basert på erfaring, vil denne

rettigheten likevel være underlagt følgende begrensninger dersom vedkommende ikke kan dokumentere relevant erfaring:

- Luftfartøyer med trykkabin
- Luftfartøyer med trestruktur
- Luftfartøyer med struktur av metallrør kledd med tekstil
- Luftfartøyer med metallstruktur
- Luftfartøyer med komposittstruktur

Her er det viktig å merke seg at antallet begrensninger var større i NPA 2007-07, med bl.a. følgende begrensninger:

For B1.2- og C-sertifikat:

- Inntrekkbart understell
- Propeller med variabel stigning
- Turboladede motorer
- Systemer for elektronisk motorkontroll og drivstoffmåling (FADEC).

For B2-sertifikat:

- Autopilot, helikopter
- Autopilot, fly
- Elektronisk system for flygeinstrumenter (EFIS)
- Systemer for elektronisk motorkontroll og drivstoffmåling (FADEC)

I samråd med revisjonsgruppen ble imidlertid disse begrensningene fjernet fra det endelige forslaget i samsvar med NPA 2008-03, der tilsvarende begrensninger var blitt innført for B3- og L-sertifikatene.

Begrunnelsene for å fjerne begrensningene knyttet til disse systemene er at:

- Det kan stilles spørsmål ved hvorfor nettopp disse systemene ble valgt og ikke andre.
- Ordningen for påtegning og oppheving av begrensninger kan medføre en betydelig byrde for vedkommende myndigheter og sertifikatnehaverne.
- Sertifikatnehavere må likevel overholde alle krav til grunnleggende kunnskap og erfaring. I tillegg er det som et kompensierende tiltak inntatt en bestemmelse i 66.A.20(b) i Part 66 som presiserer at sertifiserende personell ikke kan utøve rettigheter med mindre vedkommende har kompetanse på det aktuelle luftfartøyet. Dette skjerper det ansvaret vedlikeholdsorganisasjonen eller uavhengig sertifiserende personell har for å sikre slik kompetanse før luftfartøyet frigis for bruk.

36. De begrensningene som er påført sertifikatet,
- betyr "unntak" fra rettighetene sertifikatet gir,
 - gjelder hele luftfartøyet. Ingenting på luftfartøyet kan frigis med unntak av vedlikehold utført av pilot-eier,
 - kan oppheves når
 1. relevant erfaring er dokumentert (vil bli nærmere forklart i AMC) eller
 2. relevant erfaring er dokumentert eller praksis er vurdert som tilfredsstillende av vedkommende myndighet.
37. 66.B.125 i Part 66 er endret for å gi vedkommende myndigheter retningslinjer for konvertering av eksisterende Part 66-sertifikater til nye rettigheter i henhold til 66.A.45 i Part 66. Slik konvertering er imidlertid ikke obligatorisk før det eksisterende Part 66-sertifikatet utløper eller må endres (jf. artikkel 7.9(h) i forordning (EF) nr. 2042/2003).

Individuelle typerettigheter for luftfartøyer påtegnet et Part 66-sertifikat skal ikke konverteres og skal forbli påført sertifikatet.

c) *Endringer knyttet til 66.011: Typeopplæring*

38. Typerettighetsopplæring (TRT) og opplæring på arbeidsplassen (OJT)

TRT består alltid av:

- Teoretisk opplæring og eksamen,
- Praktisk opplæring og vurdering.

OJT anses ikke som en del av TRT. OJT skal komme i tillegg til TRT og vil bare være obligatorisk for oppnåelse av den første typerettigheten for en kategori/underkategori av vedlikeholdssertifikat for luftfartøy (AML), slik at mekanikeren kan skaffe seg erfaring i tillegg til den praktiske delen av TRT.

Opplæring på arbeidsplassen (OJT) er et program som skal gjennomføres i et reelt vedlikeholdsmiljø og under tilsyn av en utpekt veileder. I tillegg leder OJT opp til en vurdering. Alle disse elementene skal godkjennes av vedkommende myndighet med ansvar for påtegning av typerettigheter.

Dette er bakgrunnen for at TRT nå er viet et eget punkt i Part 66, nemlig 66.A.45(k), atskilt fra OJT, som er beskrevet i 66.A.45(l) i Part 66.

39. Relevant luftfartøytype for opplæring på arbeidsplassen (OJT)

OJT kan bare utføres på den luftfartøytypen som skal påføres sertifikatet og ikke på andre luftfartøyer i samme eller andre underkategorier. Grunnen er at dette er den første luftfartøytypen i underkategorien, og sertifikatnehaveren må ha erfaring med dette luftfartøyet for å kunne foreta sertifisering.

40. Typerettighetsopplæring og sertifiseringsrettigheter

Påtegning av en typerettighet på et AML er ikke tilstrekkelig for å utøve sertifiseringsrettigheter. Det stilles også andre krav, som beskrevet i 66.A.20(b) i Part 66 og 145.A.35 i Part 145. For å avklare dette er det utarbeidet et nytt punkt 66.A.20(b)3 i Part 66, og ytterligere AMC vil bli utstedt med sikte på dette, for både 66.A.20(b)3 og 145.A.35(a).

41. Teoretisk del av typerettighetsopplæringen: minstekrav til varighet

For å unngå at typerettighetsopplæringen (TRT) blir for kort, slik EASAs standardiseringsteam har rapportert om, er det som et beste kompromiss innført et minstekrav til varighet for den teoretiske delen av typerettighetsopplæringen. Det var imidlertid ikke være mulig å fastsette varigheter som helt vil dekke det store mangfoldet innen teknologi, kompleksitet og vekt. Endringene måtte derfor begrenses til generelle, brede kategorier.

I tillegg til kategorien luftfartøy med roterende bæreflate er det foreslått tre generiske kategorier for fly basert på største tillatte startmasse:

- Under 5700 kg

- Mellom 5700 og 30000 kg
- Over 30000 kg

Videre ble det rettet særlig oppmerksomhet mot luftfartøytypene under 2 tonn (lette luftfartøyer): For fly uten trykkabin, med stempelmotor og en største tillatte startmasse under 2000 kg MTOM kan minstekravet til varighet reduseres med 50 %.

For helikoptre i gruppe 2, som nå definert i 66.A.42, kan minstekravet til varighet reduseres med 30 %.

Alle minstekrav til varighet for den teoretiske delen av TRT er basert på generiske kategorier luftfartøyer og minste standard utstyrsmontering, og er fastsatt blant annet i forhold til:

- Varigheten av eksisterende typerettighetsopplæringskurs iht. Part 147 i Europa arrangert av European Aircraft Maintenance Training Committee (EAMTC).
- Varigheten av typerettighetsopplæringskurs iht. Part 147 arrangert av utenlandske organisasjoner under tilsyn av Byrået.

42. Fleksible bestemmelser for minstekrav til varighet – begrunnelse for varigheten av TRT

Fastsettelsen av varighet for og innhold i TRT vil måtte ta utgangspunkt i en detaljert analyse av opplæringsbehovene (training needs analysis – TNA).

En metode for å definere opplæringsbehovene vil bli gitt i veiledningsmateriellet (GM) til Appendix III til Part 66.

Det er umulig å dekke alle ulike luftfartøyer, teknologier osv. Samtidig er Appendix III til Part 66, som inneholder forslag til slik varighet, obligatorisk. Derfor vil ethvert unntak måtte være i henhold til artikkel 14 i grunnforordningen.

For å komme ut av denne fastlåste situasjonen har Byrået foreslått fleksibilitetsbestemmelser som:

- bare skal tas i bruk under ekstraordinære omstendigheter,
- begrunnes, godtas og registreres av vedkommende myndighet,
- være basert på analysen av opplæringsbehovene.

Kursets varighet kan være kortere enn de foreslåtte minstekravene, med forutsetter da en detaljert begrunnelse, eller lengre enn de foreslåtte minstekravene der dette er nødvendig for å omfatte obligatoriske undervisningstemaer og dekke alle opplæringsbehovene og -målene.

Dette dokumentet inneholder også en definisjon av undervisningstime.

43. Maksimalt antall opplæringstimer per dag

Med sikte på å oppnå effektiv opplæring og ivareta de "menneskelige faktorer" skal antallet undervisningstimer i den teoretiske opplæringen ikke overskride 6 timer; i særlige tilfeller, når det er behørig begrunnet, kan vedkommende myndighet tillate fravik fra denne standarden. Dette maksimale timetallet skal også gjelde for

- kombinasjonen av teoretisk og praktisk opplæring når de gjennomføres samtidig
- kombinasjonen av opplæring og gjennomføring av normalt daglig vedlikeholdsarbeid (f.eks. vedlikeholdsoppgaver eller OJT), når de utføres samtidig.

44. Oppmøte (fravær)

Minstekrav til deltakelse er 90 prosent av undervisningstimene i det teoretiske opplæringskurset. Dersom dette kriteriet ikke er oppfylt, skal kursbevis ikke utstedes. Ytterligere opplæring kan gis av opplæringsorganisasjonen for å oppfylle minstekravet til deltakelse.

45. Forbedring av eksisterende innhold og nivå for den teoretiske delen av TRT

Tabellen over standard for typeopplæring/teoretiske elementer i Part 66 Appendix III er revidert og oppdatert for å tilpasses de nye systemene, teknologiene osv. og samsvarer nå med ATA 104 (Air Transport Association Specification 104) så langt det er praktisk mulig. I tillegg skal hvert av tallpunktene i tabellen for eksamensformål anses som et eget kapittel.

Samordningen ble foretatt ved regelverksforberedende oppdrag 66.006, som gjennomgikk rettighetene til innehavere av B1- og B2-sertifikater.

Motorkjøring vurderes ikke som en del av TRT.

46. Praktisk del av TRT (innhold)

Den praktiske opplæringen består nå av et fast innhold som er basert på en liste over spesifikke praktiske oppgaver inntatt i Appendix III til Part 66.

De praktiske elementene som skal gjennomføres, må være representative for luftfartøyene og systemene både når det gjelder kompleksitet og det tekniske innholdet som kreves. Samtidig som dette kan omfatte relativt enkle oppgaver, skal også andre mer komplekse vedlikeholdsoppgaver innlemmes og gjennomføres.

Forslaget til tabell omfatter følgende oppgavekategorier:

- LOC: (Location) Sted
- FOT: (Functional/Operational Test) Funksjonsprøving/driftskontroll
- SGH: (Service and Ground Handling) Service og bakkearbeid
- R/I: (Removal/Installation) Fjerning/installasjon
- MEL: (Minimum Equipment List) Minsteutstyrliste
- TS: (Troubleshooting) Feilsøking

AMC vil ta for seg følgende aspekter:

- gjennomføringen av en vurdering og praksisevaluatorens rolle i den praktiske delen av typerettighetsopplæringen,
- samsvar med kravet til det praktiske elementet om å framlegge enten en detaljert studieplan eller praktiske arbeidsbøker/loggbøker (dokumentasjon som skal legges fram ifm. sertifikatpåtegning),
- oppbevaring av dokumentasjon på gjennomført praktisk opplæring.

47. Praktisk del av TRT (varighet)

Til tross for at den praktiske delen av TRT er "innholdsorientert" (tabell i Appendix III til Part 66) uten hensyn til tiden som trengs for å utføre disse oppgavene, burde varigheten for fly med en startmasse på over 30000 kg være minst to uker (10 arbeidsdager) med

mindre annet kan behørig begrunnes overfor vedkommende myndighet. Dette vil bli inntatt i AMC.

48. Opplæring på arbeidsplassen (OJT)

Som tidligere forklart, vil det kreves at aspiranten i forbindelse med første typeopplæring for en (under)kategori av et sertifikat gjennomfører OJT i et reelt vedlikeholdsmiljø. OJT-oppgavene som skal gjennomføres, må være representative for luftfartøyene og systemene både når det gjelder kompleksitet og det tekniske innholdet som kreves for å gjennomføre oppgavene.

Byrået vil utarbeide relevant AMC for å klargjøre hva som menes med uttrykket "representativt". Dette vil gjøres ved hjelp av Appendix II til AMC til Part 66, som også vil gjelde for luftfartøyer som det kreves typerettighetsopplæring for.

OJT vil bli registrert ved bruk av arbeidsbøker/loggbøker som skal legges fram av aspirantene.

I tillegg skal en samsvarsrapport utarbeidet av en utpekt praksisevaluator bekrefte at aspirantens resultater fra opplæringen på arbeidsplassen oppfyller kravene. Evaluatoren skal basere sine vurderinger på de journalførte resultater som for hver dag er medundertegnet av de(n) utpekte veileder(ne) som fører direkte tilsyn med den enkelte OJT-oppgave. De utpekte evaluatorenes og veiledernes rolle og kvalifikasjoner vil bli nærmere beskrevet i en AMC.

49. Nasjonale luftfartsmyndigheters ansvar i forbindelse med påtegning av typerettigheter

66.B.115 i Part 66 er endret for bedre å definere vedkommende myndigheters ansvar ved påtegning av typerettigheter.

Blant annet er det gjort klart at når det gjelder påtegning av typerettighet nr. to eller påfølgende innen en sertifikatkategori/-underkategori, er et kursbevis som dekker hele typeopplæringen og er utstedt av en Part 147-organisasjon, tilstrekkelig. Dette punktet er inntatt på grunn av at gjensidig anerkjennelse med automatisk godkjenning av sertifikatene fortsatt mangler medlemsstatene imellom.

Når typeopplæringen er oppdelt og gjennomføres hos ulike organisasjoner (PART 147-organisasjoner og/eller godkjente vedlikeholdsorganisasjoner og/eller direkte kursgodkjenning), skal vedkommende myndighet kunne være sikker på at grensesnittene er tilfredsstillende håndtert.

50. Eksamen – Ytterlige små tilpasninger i forhold til de overordnede endringene

Noen forbedringer er tatt til etterretning:

- Svartiden for spørsmålene på typerettighetseksamenene er endret fra mellom 75 og 120 sekunder til 90 sekunder for alle nivåer, med sikte på å standardisere utarbeidelsen av spørsmål.
- Endringer i antall spørsmål per kapittel
 - for å forenkle dagens ordning og
 - for at det skal stå i forhold til den opplæringstiden som er brukt på emnet
- Nivået på eksamensspørsmålene må stå i forhold til nivået på opplæringen.

Når det gjelder eksamenen, er det ikke lenger et minste antall spørsmål per kapittel som tidligere foreslått, ettersom enkelte aktører kommenterte at det ikke var behov for systematisk å ha ett spørsmål per kapittel når temaet er enkelt. Antallet spørsmål skal derfor være minst ett per undervisningstime og skal være i samsvar med:

- det faktiske antall opplæringstimer som er gjennomført for det aktuelle kapittelet og nivået,
- læringsmålene slik de framgår av analysen av opplæringsbehovene.

I tillegg er laveste eksamensresultat for bestått 75 %. Det vil si at om typeopplæringseksamenen er oppdelt i flere eksamener, må hver eksamen bestå med minst 75 %. For at det skal være mulig å oppnå et resultat på nøyaktig 75 %, må antallet spørsmål være delelig med fire.

Den organisasjonen som organiserer kurset, skal foreslå fordelingen av spørsmål og nivå i henhold til denne regelen. Vedkommende myndighet i medlemsstaten vil vurdere spørsmålenes antall og nivå i forbindelse med godkjenningen av kurset, særlig når varigheten av undervisningen er mindre enn én time for et enkeltkapittel.

51. Differanseopplæring

Differanseopplæringen er nå definert som den opplæringen som kreves for å dekke forskjellene mellom to forskjellige typerettigheter for luftfartøy fra samme produsent som fastsatt av Byrådet.

Differanseopplæringen må defineres i hvert enkelt tilfelle i forhold til Appendix III både når det gjelder teoretiske og praktiske elementer i typerettighetsopplæringen.

En typerettighet skal bare påtegnes et sertifikat etter differanseopplæring dersom søkeren samtidig også oppfyller ett av følgende vilkår:

- sertifikatet er allerede påtegnet typerettigheten for luftfartøyet som forskjellene er identifisert i forhold til, eller
- han/hun har oppfylt typeopplæringskravene for luftfartøyet som forskjellene er identifisert i forhold.

Disse bestemmelsene, som tidligere manglet, er nå inntatt i 66.A45(k) som en del av typerettighetskravene.

52. Prosedyre for direkte godkjenning av luftfartøytypeopplæring

Part 147 inneholder allerede krav til Part 147-organisasjoner vedrørende utarbeidelsen av typeopplæringskurs, men det samme er ikke tilfelle når det gjelder kurs som er direkte godkjent av vedkommende myndighet. Det er derfor laget et nytt 66.B.130 i Part 66 som krever at vedkommende myndighet har prosedyrer på plass som sikrer at direkte godkjente typerettighetskurs for luftfartøyer er i samsvar med Appendix III til Part 66.

Byrådet vil utstede ytterligere AMC.

53. Overgangsbestemmelser

Med utgangspunkt i det ovenstående vil alle eksisterende typerettighetskurs (innhold, eksamener og varighet om relevant) måtte revideres for å bekrefte at de oppfyller de nye kravene. For å sikre en smidig overgang foreslår imidlertid Byrådet at dette kan utsettes i

15 måneder etter at denne endringsforordning har trådt i kraft. Etter denne dato må disse kursene være i fullt samsvar med kravene i denne endringsforordning, bortsett fra at det for kurs godkjent før denne dato ikke er nødvendig å framlegge en analyse av opplæringsbehov (TNA) dersom de er av en varighet som allerede er lengre enn minste varighet fastsatt i Appendix III til Part 66.

Alle nye kurs som utvikles etter denne 15-månedersfristen, vil måtte underbygges av en TNA og læringsmålene.

De Part 147-organisasjonene som tilbyr vedlikeholdsoplæring og som søker om godkjenning av nye typerettighetskurs, kan velge å ikke anvende denne endringsforordning før 15 måneder etter at endringsforordningen er trådt i kraft. Delvis gjennomføring av utvalgte deler av denne endringsforordning er ikke tillatt.

Typeopplæringskurs som er godkjent i henhold til kravene som gjelder før denne endringsforordning trer i kraft, kan bare gis fram til 15 måneder etter denne endringsforordnings ikrafttredelse. Sertifikater for slike typerettighetskurs som er utstedt senest 15 måneder etter denne endringsforordnings ikrafttredelsesdato, skal imidlertid anses som utstedt i henhold til denne endringsforordning, noe som vil si at disse kursene ikke vil måtte tas om igjen.

Organisasjoner som for første gang søker om godkjenning som Part 147-vedlikeholdsoplæringsorganisasjon, og som på datoen for ikrafttredelse av denne endringsforordning allerede er underlagt gjeldende granskingsprosess, skal fortsatt være underlagt de kravene som gjelder før denne endringsforordning trer i kraft.

IV. Konsekvensanalyse

54. Konsekvensanalysen er gjengitt i sin helhet i NPA 2007-07.

Köln, 15. desember 2009

P. GOUDOU
Administrerende direktør

TILLEGG: Reaksjoner på CRD 2007-07**Reaksjoner i forbindelse med 66.006 "Rettigheter for B1- og B2-sertifikater":**

1) "MONARCH" hadde følgende kommentarer:

- De spør om en forklaring på hvorfor tabellene med krav til opplæring i Part 66 ikke følger spesifikasjon 104 fra Air Transport Association (ATA 104).

Byrådet anfører at for typeopplæring og opplæring på arbeidsplassen (Appendix III til Part 66) er ATA 104 fulgt så langt som praktisk mulig. For grunnleggende kunnskap (Appendix I til Part 66) er dette imidlertid ikke gjort, ut fra et ønske om å beholde dagens struktur på Appendix I.

- De påpeker at Byrådets forslag innebærer at B2-sertifikatet kan omfatte A-sertifikatet, mens studieplanen for B2-sertifikatet ikke helt dekker studieplanen for A-sertifikatet.

Byrådet anfører her at B2-sertifikatet ikke innbefatter noen underkategori A (jf. 66.A.20(a)3). Det som er inntatt i nr. 66.A.20(a)3(ii), er en rettighet knyttet til B2-sertifikatet forutsatt visse kompenserende tiltak.

- De er ikke enige i at innehavere av B2-sertifikater skal måtte ha nye seks måneders erfaring for å opprettholde rettighetene beskrevet i 66.A.20(a)3(ii) hvis de skifter arbeidsgiver. Også "CAA NEDERLAND" har kommentert dette.

Byrådet mener at dette er helt nødvendig ettersom det er ett av tiltakene som skal kompensere for at sertifikatinnehaverne ikke innehar all den grunnleggende kunnskapen som kreves for kategori A. Intensjonen bak kravet er å sikre at sertifikatinnehaveren har seks måneders erfaring med akkurat de oppgavene vedkommende skal utføre hos den nye arbeidsgiveren, som kan skille seg fra oppgavene hos den forrige arbeidsgiveren.

2) Fra en privatperson kom følgende kommentarer:

- En henstilling om at rettigheten i nr. 66.A.20(a)3(ii) utvides til også å gjelde Subpart F-vedlikeholdsorganisasjoner.

Byrådet mener at denne rettigheten er forbeholdt Part 145-organisasjoner, på samme måte som rettigheten for sertifiserende personell i kategori A i 66.A.20(a)1. Subpart F-vedlikeholdsorganisasjoner har ikke rett til å benytte sertifiserende personell i kategori A av følgende grunner:

- Part M, Subpart F inneholder ikke begrepet linje- eller basevedlikehold.
- Part M, Subpart F inneholder ikke begrepet linjestasjoner.
- Det er ikke stilt krav om at Subpart F-vedlikeholdsorganisasjoner skal ha et kvalitetssystem for kontroll av denne typen kvalifikasjoner og autorisasjoner.
- Forslag om å overføre rettighetene i AMC 66.A.20(a), som gir rett til å utføre kontroller av pitot-statiske systemer, fra B1 til B2, på grunn av de komplekse testene som kreves ved testing av EFIS-systemer for flygedata med grensesnitt mot transpondere og autopiloter.

Byrådet er enig i kommentaren og AMC 66.A.20(a) vil bli endret til:

"Instrumenter ligger formelt innenfor rettighetene til innehavere av B2-sertifikater. Elektromekaniske og pitot-statiske komponenter kan imidlertid også frigis av en innehaver av B1-sertifikat".

- Kommenterer at rettighetene for B2-sertifikatet er nedgradert på grunn av innføringen av rettighetene i nr. 66.A.20(a)3(ii) til å utføre "mindre omfattende planlagt linjevedlikehold og utbedring av enkle mangler".

Byrået anfører at rettighetene ikke er nedgradert men oppgradert. Sertifikatinnehaveren beholder alle tidligere B2-rettigheter og får i tillegg rettigheter til å utføre "mindre omfattende planlagt linjevedlikehold og utbedring av enkle mangler", som tidligere ikke var innbefattet i rettighetene.

- 3) "THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING" kommenterte at de nye rettighetene som er inntatt i 66.A.20(a)3(i) for innehavere av B2-sertifikater, som gir dem rett til å frigi oppgaver på elektriske systemer og avionikk i motoranlegg og mekaniske systemer, er begrenset til oppgaver som bare krever enkle prøvinger for å vise at de er i brukbar stand. Organisasjonen påpeker også at dette vil si at om de påkrevde testene ikke er enkle, kan oppgaven verken frigis av en innehaver av et B2-sertifikat eller en innehaver av et B1-sertifikat ettersom innehavere av B1-sertifikat bare kan frigi avionikkoppgaver dersom testene er enkle.

Byrået gjør det her klart at innehavere av B1-sertifikat kan frigi slike oppgaver. Merk at det her er snakk om "oppgaver på elektriske systemer og avionikk i motoranlegg og mekaniske systemer". En innehaver av B1-sertifikat har også rett til å frigi arbeid utført på motoranlegg og mekaniske systemer uavhengig av oppgavens spesifikke art. Begrensningene pålagt innehavere av B1-sertifikat får innvirkning på frigivelse av avionikkssystemer når oppgaven ikke er enkel, men igjen, her er det ikke snakk om avionikkssystemer men om motoranlegg og mekaniske systemer.

- 4) En privatperson har bedt om at modul 13 i Appendix I til Part 66 om opplæringsnivået med hensyn til kontrollinnretninger for innehavere av B2-sertifikat endres fra nivå 1 til nivå 2 slik at det er i samsvar med nivået som kreves for den teoretiske delen av typeopplæringen.

Byrået er enig i kommentaren og har endret dette til nivå 2.

- 5) En privatperson foreslo at det i modul 11.11 "Hydraulikk" inntas et emne kalt "Filtre" og i modul 11.13 "Understell" et emne kalt "Bakke/luft-sensor".

Byrået er enig i denne kommentaren og har i Appendix I til Part 66 endret modul 11A (undermodul 11.11 og 11.13), modul 11B (undermodul 11.11 og 11.13), modul 12 (undermodul 12.12 og 12.14) og modul 13 (undermodul 13.14 og 13.16).

- 6) "TYROLEAN AIRWAYS" ba om at "avionikkdeler" i nr. 66.A.20(a)3(i) byttes ut med "avionikkutstyr". "CAA NEDERLAND" foreslo "avionikkoppgaver".

For å gjøre det klart at den ekstra rettigheten er knyttet til oppgavens art, har Byrået foretrukket å endre ordlyden i avsnittet slik at det lyder:

"oppgaver på elektriske systemer og avionikk i motoranlegg og mekaniske systemer som bare krever enkle prøvinger for å vise at de er i brukbar stand"

- 7) En privatperson ba om at begrensningen på antall trinn i definisjonen av "enkel prøving" i AMC 66.A.20(a) fjernes. Samme person ba også om en avklaring av hvorvidt en test der resultatet innbærer en avlesning for å bekrefte at en verdi ligger innenfor en gitt grense, betraktes som en enkel prøving.

Byrået mener at varigheten av en test i de fleste tilfeller er knyttet til dens kompleksitet. I de særlige tilfeller der en lengre test klart er enkel, kan dette avtales med vedkommende myndighet ettersom dette ligger innenfor AMC, og andre AMCer kan foreslås enten av vedkommende myndighet eller av organisasjonen.

Når det gjelder spørsmål nr. to, vil den kjensgjerning at testen omfatter en avlesning av en verdi innenfor en bestemt grense ikke diskvalifisere den som enkel, så lenge denne grensen er fastsatt i vedlikeholdsdataene og ikke av sertifikatnehaveren. Det vil bli nærmere redegjort for dette i AMC 66.A.20(a).

- 8) "CAA SVERIGE" motsetter seg Byråets forslag i 66.A.20(a)3(ii) om å gi innehavere av B2-sertifikater rett til å foreta "mindre omfattende planlagt linjevedlikehold og utbedring av enkle mangler". De hevder at B2-sertifikatet ikke har underkategorier, i motsetning til det som skjer med A-sertifikatet. Videre mener de at dette kan bety at A-sertifikatet bortfaller og rettighetene knyttet til A-sertifikatet bli gitt til enhver med et Part 66-sertifikat utelukkende på grunnlag av en vurdering gjort av vedlikeholdsorganisasjonen som utsteder autorisasjonen.

Byrået anfører at de nye rettighetene som gis innehavere av B2-sertifikater, er mer begrenset og tildeles på strengere vilkår enn A-sertifikatet. Det er altså ikke meningen av A-sertifikatet skal bortfalle.

Byrået er for øvrig klar over at B2-sertifikatet ikke har underkategorier. Det er en av grunnene for å begrense rettighetene til de luftfartøypene som allerede er påført B2-sertifikatet. Dette suppleres ved ytterligere kompensierende tiltak for å sikre at innehavere av B2-sertifikater har den nødvendige kunnskap og erfaring for å kompensere for manglende grunnleggende kunnskap i utgangspunktet.

Videre er kravene til grunnleggende kunnskaper i modul 13 i Appendix I til Part 66 endret til også å omfatte mekaniske systemer.

- 9) "CAA SVERIGE" ba om en avklaring av hva kravet om seks måneders erfaring i 66.A.45(b) er ment å omfatte (full stilling eller sporadisk utførelse av bestemte oppgaver i løpet av dette tidsrommet).

Byrået vil redegjøre nærmere for dette i AMC 66.A.45(b).

- 10) "CAA NEDERLAND" mener at autorisasjonsordningen som CRD 2008-03 og CRD 2007-07 legger opp til, er svært komplisert og foreslår derfor at det igangsettes arbeid for å omstrukturere og forenkle hele autorisasjonsordningen.

Byrået tar kommentaren til etterretning.

- 11) "CAA NEDERLAND" kommenterte at den nye rettigheten som gis innehavere av B2-sertifikater, som gir dem rett til å frigi oppgaver på elektroniske systemer og avionikk i

motoranlegg og mekaniske systemer, bare bør gjelde for de systemene som dekkes av typeopplæring på nivå 3, men de kommenterte også at den kjensgjerning at rettighetene er begrenset til oppgaver som bare krever enkle tester, kan rettferdiggjøre opplæring på et lavere nivå.

Byrået anfører at både Appendix I og III til Part 66 er endret slik at de dekker de utvidede rettighetene. Nivå 3 er nå påkrevd for alle de fagområder der innehavere av B2-sertifikater typisk er involvert, som "Visnings- og varslingsystemer", "Kontroll" osv. Andre fagområder som mer er knyttet til disse systemenes struktur og fysiske konfigurasjon, er fortsatt på nivå 1 eller 2. I tillegg er det, som "CAA NEDERLAND" påpeker, en begrensning av rettighetene idet det bare gis rett til å utføre oppgaver som krever enkle tester.

- 12) "CAA NEDERLAND" foreslo en omskriving av 66.A.45(a) og (b) slik at de blir mer lik hverandre.

Byrået anfører at det ikke er mulig å gjøre de to punktene mer lik hverandre på grunn av kompensasjonstiltakene som innføres i 66.A.45(b) for å gi innehavere av B2-sertifikat rett til å frigi "mindre omfattende planlagt linjevedlikehold og utbedring av enkle mangler".

- 13) "CAA NEDERLAND" ba om ytterligere klargjøring av hvorvidt ny eksamen er nødvendig for de nye rettighetene, særlig når f.eks. en innehaver av et B1.1-sertifikat søker om utvidelse til B1.2.

Byrået har endret artikkel 7.9(a), som nå lyder som følger:

*Personer som har et gyldig sertifikat i henhold til del 66 i en gitt kategori/underkategori før **(15 måneder etter ikrafttredelsesdato)** skal automatisk ha de rettigheter som er beskrevet i endret 66.A.20 bokstav a) for den aktuelle kategorien/underkategorien. Kravene til grunnleggende kunnskap for disse nye rettighetene skal anses å være oppfylt når sertifikatet utvides til en ny kategori/underkategori.*

Følgelig vil en person som allerede før utløpet av fristen fastsatt over har et B1.1-sertifikat, beholde rettighetene for B1.1-sertifikatet uten å måtte ta eksamen i de forskjellene som introduseres i Appendix I til Part 66. Videre vil disse forskjellene godskrives dersom det blir aktuelt å utvide B1.1-sertifikatet til andre kategorier/underkategorier, også om utvidelsen foretas etter denne fristens utløp.

- 14) "CAA NEDERLAND" kommenterte at innehavere av B2-sertifikat bør få fulle rettigheter i kategori A i stedet for at rettighetene begrenses til de typerettighetene som allerede er påtegnet sertifikatet. De begrunner dette med at det innehavere av B2-sertifikat mangler, er grunnleggende kunnskap, noe som ikke har relevans for typen luftfartøy.

Byrået er ikke enig i dette ettersom denne begrensningen er innført som et av kompensasjonstiltakene. Etter Byråets mening er det større sannsynlighet for at innehavere av B2-sertifikat har bedre forståelse av mekaniske oppgaver på de luftfartøytypene som allerede er påtegnet sertifikatet, som vedkommende har fått typeopplæring i, og som han/hun typisk har vært involvert i vedlikehold på.

- 15) "CAA NEDERLAND" ba om at rettighetene til sertifiserende personell i kategori A bør omfatte feilsøking, så lenge dette ligger innenfor deres rettigheter til å utføre enkle

oppgaver. Dette begrunner de med at alle feil/mangler fordrer en grad av feilsøking før utbedring kan finne sted.

Byrået er ikke enig i at alle feil/mangler fordrer feilsøking. For eksempel:

- Skifting av hjul (hvis dekkene er slitt).
- Skifting av hjulbremseenheter (hvis bremsene er slitt).
- Skifting av vindusviskerblad (hvis de ikke visker skikkelig).
- Skifting av "static wicks" (hvis de er ødelagt eller mangler).

16) "ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)" sendte inn følgende kommentarer og spørsmål:

- NVLT kommenterte at det under ofte stilte spørsmål (FAQ) på EASAs nettsted framgår at "sertifiserende personell i kategori A har rett til å utføre eventuell feilsøking eller utsette (håndteringen av) en feil/mangel innenfor rammen av autorisasjonen som sertifiserende personell", mens feilsøking i forslaget til ordlyd i CRD2007-07 ikke er tillatt.

Byrået anfører at ofte stilte spørsmål (FAQ) nr. 34 på EASAs nettsted bare omhandler "utsettelse", ikke "feilsøking".

- NVLT er uenig i svaret på deres kommentar nr. 311 som ble gitt i CRD2007-07. De spør hvorfor Byrået besvarte kommentaren med "TATT TIL ETTERRETNING" og ber om at Byrået besvarer alle spørsmålene i kommentaren.

Byrået besvarte kommentaren med "TATT TIL ETTERRETNING" fordi den ikke inneholdt noen anmodning om å endre regelen eller AMC/GM-materiellet.

Videre inneholdt kommentaren bare ett spørsmål, som Byrået besvarte. Resten av kommentaren var spørsmål og svar som var klippet og limt fra EASAs nettsted.

- NVLT kommenterte at dersom det nye forslaget ikke tillater feilsøking, hvordan kan da sertifiserende personell i kategori A fastslå kilden til en feil/mangel når de utsetter et punkt beskrevet på minsteutstyrlisten (MEL).

Byrået mener at sertifiserende personell i kategori A ikke skal utsette feil/mangler som krever at feilen/mangelens årsak identifiseres. Slikt personell skal bare utsette punkter i MEL som kan utsettes uten at det utføres feilsøking, for eksempel:

- Utsettelse av skifting av en "static wick" (som ikke er ødelagt eller mangler)
- Utsettelse av skifting av skadet nødutstyr (når tillatt etter MEL)

Ordlyden "feilsøking skal ikke tillates" er å finne i AMC 145.A.30(g), som betyr at vedkommende myndighet eller organisasjonene kan foreslå annet AMC-materiell så lenge den aktuelle oppgaven klart ligger innenfor kompetanseområdet til det sertifiserende personellet i kategori A.

- Når det gjelder sertifiserende personell i kategori A, ba NVLT om en avklaring av forskjellen mellom utsettelse av en oppgave og utbedring av samme.

Byråets mening går klart fram av AMC 145.A.30(g):

- Utsettelse av feil/mangler er tillatt iht. bokstav q) i nr. 2, altså når det ikke er behov for feilsøking, og når oppgaven er oppført i MEL og vedkommende myndighet har fastsatt at vedlikeholdstiltaket som kreves iht. MEL er enkelt.
- Utbedring av slike utsatte feil/mangler kan frigis så lenge oppgaven er oppført i listen i nr. 2, som innbefatter bokstav q). Denne bokstav tillater frigivelse av enhver oppgave som vedkommende myndighet har klassifisert som enkel.

Det vil si at selv om vedkommende myndighet har bestemt at vedlikeholdstiltaket som kreves for å utsette (håndteringen av) en feil/mangel er enkelt, kan vedkommende myndighet velge om vedlikeholdet som iverksettes for å utbedre slik feil/mangel skal klassifiseres som enkelt eller ikke.

- NVLT spurte om sertifiserende personell med B1-sertifikat kan utsette (håndteringen av) feil/mangler på avionikksystemer/-komponenter, og om sertifiserende personell med B2-sertifikat kan utsette (håndteringen av) feil/mangler på mekaniske systemer og komponenter.

Byrådet mener at dette ikke er mulig.

- NVLT ba om en avklaring av hvorvidt piloten kan utsette punkter i MEL som krever vedlikeholdstiltak, og hvorvidt "feilsøking" betraktes som "vedlikehold". NVLT ba også om avklaring av hvorvidt en "enkel prøving" betraktes som del av "feilsøking".

Byrådet mener at når MEL krever at det utføres en oppgave som er klassifisert som "vedlikehold" iht. MEL, skal denne frigis av behørig sertifisert personell. Byrådet anfører at her at AMC 145.A.30(j)(4) tillater at fartøysjefen får utstedt en begrenset fullmakt som sertifiserende personell.

I tillegg betraktes "feilsøking" som "vedlikehold" og krever som sådan frigivelse for bruk. Dette får imidlertid ikke anvendelse dersom oppgaven er oppført i MEL og ikke er identifisert som "vedlikehold" i MEL. Fartøysjefen kan utsette ethvert punkt iht. MEL så lenge det ikke omfatter noen oppgave som er klassifisert som "vedlikehold" iht. MEL.

Når det gjelder "enkel prøving", mener Byrådet at det kan forekomme tilfeller der testen ikke betraktes som del av "feilsøkingen", f.eks. når den enkle prøvingen utføres etter utskifting av enheter som kan skiftes ut under linjevedlikehold (LRU) for å kontrollere at enheten er i brukbar stand.

- NVLT kommenterte at definisjonen av "linjevedlikehold" i AMC 66.A.20(a) inneholder formuleringen "alt vedlikehold som utføres før en flyging for å sikre at luftfartøyet er egnet til å foreta den planlagte flygingen". Etter deres mening er dette inkonsekvent i forhold til definisjonen av "inspeksjon før avgang" i artikkel 2 bokstav j) i EF 2042/2003 i og med at det der heter "inspeksjon utført før avgang for å sikre at luftfartøyet er egnet til å foreta den planlagte flygingen". "Inspeksjon før avgang" betraktes ikke som vedlikehold.

Byrådet mener at dette ikke er inkonsekvent eller selvmotsigende. For å sikre at "et luftfartøy er egnet til å foreta den planlagte flygingen", er det andre ting som må utføres før en "inspeksjon før avgang". Det er nødvendig å overholde kravene i M.A.201(a) og M.A.708(b), som blant annet omfatter utførelse av alt vedlikehold som vedlikeholdsprogrammet krever, samt utbedring av feil/mangler.

"Inspeksjon før avgang" er siste trinn for å sikre at "luftfartøyet er egnet til å foreta den planlagte flygingen", og omfatter også kontroll av den tekniske loggboken og

samsvar med operatørens prosedyrer for å sikre at alle de foregående trinnene er utført (herunder vedlikehold).

Ifølge EU-OPS 1.290 er det fartøysjefen som har det endelige ansvaret for at luftfartøyet blir godkjent før avgang. Det er grunnen til at det er inntatt et felt i den tekniske loggboken der fartøysjefen registrerer at "luftfartøyet er egnet til å foreta den planlagte flygingen".

Reaksjoner i forbindelse med 66.009 "Typerettigheter og grupperettigheter":

- 17) "HELICOPTERS ITALIA" kommenterte at ifølge Byråets forslag kan et B2-sertifikat for luftfartøyer i gruppe 2 bare påføres "individuelle typerettigheter" og "fulle undergrupperettigheter". De foreslår muligheten for å påføre "produsentundergrupperettigheter" ettersom innehavere av B2-sertifikat bare kan arbeide på luftfartøyer produsert av en bestemt produsent, og det vil være vanskelig for dem å godtgjøre erfaring som er representativ for hele undergruppen.

Byrådet er enig i forslaget og har endret 66.A.45(d). Dermed har tidligere 66.A.45(e) blitt overflødig. Nummereringen av de ulike punktene i 66.A.45 er endret. Tabellen i GM66.A.45 vil bli endret tilsvarende slik at den blir i overensstemmelse med tabellen i den forklarende noten.

- 18) "CAA STORBRIANNIA" kommenterte at Byrådet i sitt svar på kommentar nr. 331 i CRD 2007-07 uttalte at opplæring i særskilt avionikkutstyr var vedlikeholdsorganisasjonens ansvar, noe som etter deres mening er i strid med AMC 147.A.300, som tillater at typeopplæringen kan splittes opp for å omfatte "avionikksystemer".

Byrådet anfører at forslaget fra "CAA STORBRIANNIA" i kommentar nr. 331 innebærer opprettelse av typerettigheter for B2-sertifikatet basert på utstyrsinstallasjoner for mindre luftfartøyer, f.eks. det integrerte avionikksystemet Primus 1000.

Byrådet fastholder sin holdning i saken. Det er ikke nødvendig å opprette forskjellige rettigheter på grunnlag av utstyrsinstallasjoner for gruppe 2 og 3 ettersom utstyret fra de forskjellige produsentene i de fleste tilfeller er likt. Det vurderes derfor som nok å godtgjøre erfaring som er representativ for den aktuelle gruppen/undergruppen. Ansvaret for å vurdere sertifikatinnehaverens kompetanse og tilby videre opplæring om nødvendig, påhviler da vedlikeholdsorganisasjonen som har ansatt vedkommende person. Opplæringen kan foregå i en Part 147-organisasjon, men i stedet for å utgjøre en del av sertifiseringskravene er den en del av kravene for å bli godkjent som sertifiserende personell.

- 19) "BRITISH AIRWAYS ENGINEERING" la fram forslag om at luftfartøy benyttet i offentlig transport skulle regnes i en annen gruppe enn luftfartøy brukt til godstransport i forhold til definisjonen av rettighetene i "Liste over typerettigheter" i Appendix I til AMC til Part 66. De mener at å ha én rettighet for både luftfartøy i godstransport og i offentlig transport gjør det vanskelig, enn si umulig, for luftfartsselskapene å tilby opplæring i den av de to typene de ikke opererer.

Byrådet mener at det ikke er nødvendig å gjennomføre typeopplæring for alle variantene i en bestemt typerettighet for påtegning av fulle rettigheter. Når Byrådet i Appendix I til AMC

til Part 66 bestemmer at to varianter kan dekket av samme typerettighet, er dette faktisk fordi Byrået mener at begge varianter i et vedlikeholdsperspektiv er like nok, og at det ikke er behov for differanseopplæring for å få utstedt sertifikat. Når en variant er inkludert på sertifikatet, kan den andre varianten automatisk påtegnes.

Dette betyr likevel ikke at personen kan oppnå godkjenning som sertifiserende personell for den varianten vedkommende ikke har fått opplæring i. Dette ansvaret påhviler vedlikeholdsorganisasjonen som har ansatt vedkommende, eller sertifikatnehaveren selv, om han opptrer som uavhengig sertifiserende personell. Dette er klargjort i ny 66.A.20(b)3 og tilhørende AMC 66.A.20(b)3.

Byrået mener følgelig at det ikke er nødvendig å skille variantene slik "BRITISH AIRWAYS ENGINEERING" foreslår.

- 20) "DGAC FRANKRIKE" la fram forslag om å ta bort henvisningen i nr. 15 i Appendix V til Part 66, som sier at begrensningene påført sertifikatet er unntak fra sertifiseringsrettighetene. De foreslår å erstatte henvisningen med AMC-materiell som forklarer at begrensningene bør formuleres slik at det blir klart hvorvidt det er snakk om sertifiseringsrettigheter eller unntak fra sertifiseringsrettighetene. Grunnen er at vedkommende myndigheter i noen tilfeller allerede kan ha utstedt sertifikater der begrensningene som stammer fra konverteringen av nasjonale kvalifikasjoner, innebærer sertifiseringsrettigheter.

"DGAC FRANKRIKE" støtter likevel tanken om at begrensninger som påføres iht. 66.A.45, skal anses som oppgaver som ikke inngår i sertifiseringsrettighetene.

"CAA NEDERLAND" hadde en kommentar som gikk i samme retning.

Byrået er enig i at forordningen inneholder enkelte tilfeller av manglende samsvar. For eksempel:

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

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

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

- 21) "CAA NEDERLAND" ba om at Byrået sikrer tilstrekkelig standardisering i EU ved at alle rettigheter og grupperettigheter som skal kunne påføres et Part 66-sertifikat, defineres i "Liste over typerettigheter".

Byrået vil vurdere dette forslaget for den neste årlige revisjonen av "Liste over typerettigheter" (Appendix I til AMC til Part 66).

- 22) "CAA NEDERLAND" foreslo å fjerne muligheten for å få "Individuell typerettighet" for luftfartøyer i gruppe 3. De går ut fra at disse "individuelle typerettighetene" vil ha de samme begrensningene som gruppe 3.

Byrået anfører at begrensningene bare gjelder for B1.2-sertifikatet for luftfartøyer i gruppe 3, men ikke når det gjelder "individuelle typerettigheter". Grunnen er at man for å få en "individuell typerettighet" enten må fullføre den praktiske delen av typeopplæringen, eller om typeopplæring ikke gjennomføres, skaffe seg den praktiske erfaringen som kreves, etter at typeeksamen er gjennomført.

Byrået anfører i tillegg at det fortsatt er mulig å få "individuelle typerettigheter" slik at fleksibiliteten opprettholdes for de sertifikatnehaverne som bare arbeider med en bestemt luftfartøytype som ikke er representativ for full gruppe 3.

- 23) "CAA NEDERLAND" ba om at erfaring med luftfartøy i gruppe 1 og 2 skal kunne gå inn i den erfaringen som kreves for å få gruppe 3-rettighet.

Byrået er enig i forslaget og vil endre AMC66.A.45(g)(3) og (h) tilsvarende.

Reaksjoner i forbindelse med 66.011 "Typeopplæring":

- 24) "AIRBUS SAS", "AIR FRANCE", "DGAC FRANKRIKE", "BRITISH AIRWAYS ENGINEERING", "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL" og "KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE" hadde flere kommentarer til innholdet i de teoretiske og praktiske delene av typerettighetsopplæringen (TRT) som fastsatt i nr. 2.1(e) og 2.2(b) i Appendix III til Part 66.

Når det gjelder opplæringsnivået og oppgavenes art, er Byrået enig i de fleste forslagene og har endret oppgavene tilsvarende.

Når det gjelder innholdet i tabellen for den praktiske delen, nevnte tre organisasjoner at oppgavenes omfang var for stort og derfor urealistisk, særlig når det gjelder fjernings- og installasjonsoppgavene, som er tidkrevende. Byrået er enig i kommentaren og har lempet på innholdet i oppgavene ved å tillate noe fleksibilitet: i stedet for alle avkryssede punkter kreves det nå bare at minst 50 % skal være gjennomført som del av den praktiske opplæringen.

I tillegg er det laget en tilføyelse om at bare de punktene som er relevante for den aktuelle luftfartøytypen, skal gjennomføres.

- 25) "EUROPEAN AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING COMMITTEE (EAMTC)", "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL" og en privatperson ba om avklaring av en del punkter og uttrykte bekymring med hensyn til varigheten av de teoretiske elementene av TRT, særlig maksimalt antall undervisningstimer per dag. Etter å ha vurdert begrunnelsene for kommentarene har Byrået besluttet:

- å begrense antallet undervisningstimer til 6 timer per dag. I denne forbindelse skal "per dag" bety "per døgn",

- å understreke at eventuelle pauser, forberedende arbeid, eksamener osv. ikke inngår i undervisningstimene,
- å fjerne begrensningen til "normal arbeidstid" ettersom det under visse omstendigheter kan være aktuelt å gi opplæring på kvelds- og nattestid eller i helger.

Dette er også i tråd med gjeldende AMC 147.A.200.

- 26) "ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)" ba om en bekreftelse på at utførelse, under opplæringen, av praktiske oppgaver som betraktes som reelle vedlikeholdsoppgaver, som f.eks. åpning og lukking av paneler, montering/demontering av komponenter osv., skal føre til utstedelse av sertifikat for frigivelse for bruk (CRS) av sertifiserende personell, selv når de utføres under tilsyn av instruktører eller veiledere.

Byrået mener at det er gjort klart at aspirantene ikke har rettigheter som sertifiserende personell, og at det derfor bare er sertifiserende personell fra vedlikeholdsorganisasjonen som kan utstede CRS. Dette er enda mer innlysende for OJT-oppgaver ettersom de alltid utføres i et reelt vedlikeholdsmiljø og under tilsyn av veileder.

EAMTC ba imidlertid om at den praktiske opplæringen i regi av Part 147-organisasjoner aldri skal medføre faktiske vedlikeholdsaktiviteter. Byrået avviste denne kommentaren ettersom det forekommer tilfeller der slik praktisk opplæring fører til vedlikeholdsaktiviteter, f.eks. når Part 147-organisasjonen setter ut aktiviteten til en Part 145-organisasjon. Et sertifikat for frigivelse for bruk må utstedes fordi luftfartøyets kontinuerlige luftdyktighet må gjenopprettes hver gang en komponent f.eks. er blitt demontert eller remontert.

- 27) "ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)" og en privatperson kommenterte definisjonen av utpekte praksisevaluatører og deres rolle og kvalifikasjoner.

Byrået har gjennomgått saken og forbedret teksten. I tillegg vil Byrået utarbeide AMC-materiell som bedre forklarer praksisevaluatorenes og veilederens rolle og kvalifikasjoner. Dette materiellet vil gjelde den praktiske delen av TRT og OJT.

- 28) "KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE" uttalte at med forslaget slik det foreligger, vil de Part 145-organisasjonene som har ansatt personell med sertifikater utstedt av forskjellige vedkommende myndigheter, måtte få OJT-programmet godkjent av hver enkelt vedkommende myndighet for den første påføringen av en typerettighet for en bestemt type. De foreslo et nytt alternativ for OJT der OJT-programmet blir godkjent av den vedkommende myndighet som har ansvaret for tilsynet med vedlikeholdsorganisasjonen, og at dette OJT-programmet godkjennes av alle medlemsstatene.

Byrået vil for det første anføre at OJT bare kreves for påføring av den første typerettigheten i en gitt kategori/underkategori og ikke for påføring av første typerettighet for en bestemt type, slik KLM påstår. Problemstillingen vil følgelig bare være aktuell for organisasjoner som hyrer inn personell fra forskjellige medlemsstater som bare innehar grunnleggende sertifikater (uten rettigheter påtegnet). Det er tvilsomt om dette er vanlig praksis.

I tillegg er KLMs forslag i strid med kravene i artikkel 6 i forordning (EF) nr. 2042/2003, som ikke gir vedlikeholdsorganisasjoner rett til å bli godkjent for opplæringsformål. Bare Part 147-organisasjoner kan ha denne rettigheten.

Selv om det stemmer at kurs som ikke arrangeres av en Part 147-organisasjon kan få direkte godkjenning fra vedkommende myndighet, er slik godkjenning ment å gis i hvert enkelt tilfelle, og de er ikke gjenstand for gjensidig godkjenning i EUs medlemsstater. Et kurs som er direkte godkjent av vedkommende myndighet, gjelder bare for sertifiseringsformål for denne myndigheten.

29) "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL" og en privatperson la fram to anbefalinger vedrørende typetreningseksamenen:

- Den første kommentaren, fra "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL", setter spørsmålsteget ved nødvendigheten av at antallet spørsmål må være delelig med fire, og foreslår at dette kravet erstattes ved at det innføres forbud mot at karakterer avrundes oppover.

Byrået anfører at dette forslaget ikke vil løse det foreliggende problemet. Dersom antallet spørsmål ikke kan deles med fire, må kandidatene oppnå et resultat på over 75 % for å bestå, noe som vil være i strid med regelen. Det finnes allerede rettsavgjørelser om dette.

Byrået opprettholder derfor kravet om at antallet spørsmål må være delelig med fire, ikke bare i Appendix III til Part 66 for standard for typeopplæring men også i Appendix II i Part 66 for standard for grunnleggende eksamener.

- Den andre kommentaren, som kom fra en privatperson, foreslår at antallet spørsmål som kreves for hvert kapittel, inntas i Appendix III til Part 66.

Byrået avviser dette forslaget fordi antallet spørsmål avhenger av antallet opplæringstimer som brukes på hvert kapittel, som følger av de respektive læringsmålene og analysen av opplæringsbehovene, og er spesifikk for hver luftfartøytype.

30) "AIRBUS SAS", "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL" og EAMTC kommenterte at det er uklart i hvilke tilfeller analysen av opplæringsbehovene er obligatorisk, og i hvilke tilfeller den ikke er det.

I nr. 2.1(d) i Appendix III til Part 66 har Byrået gjort det klart at en analyse av opplæringsbehov alltid er påkrevd. De eneste unntakene er omhandlet i artikkel 7.9(f). Det er derfor ikke behov for å utarbeide en analyse av opplæringsbehovet (TNA) for kurs godkjent før 15 måneder etter ikrafttreddelsen av denne endringsforordning dersom varigheten av disse kursene allerede er lengre enn minstevarigheten fastsatt i Appendix III til Part 66.

31) "AIRBUS SAS" kommenterte AMC 66.A.45(k) og AMC 66.B.115 der Byrået fastsetter at grensesnittet mellom motor-/flyskrogssystemer må inngå i opplæringen for enten flyskrog eller motoranlegg. Airbus SAS mener at grensesnittet bør inngå i motoranleggopplæringen.

Byrået mener at dette avhenger av typen/kategorien luftfartøy. I noen tilfeller, f.eks. innen allmennflygning, kan det være mer fornuftig at grensesnittet inngår i flyskrogkurset ettersom svært mange forskjellige luftfartøyer kan ha samme motortype installert.

32) "AIR FRANCE" hadde en kommentar til nr. 3(j) i Appendix III til Part 66. Etter deres mening bør det for eksamen på nivå 3 finnes AMC som fastsetter hvor stor prosentandel av spørsmålene som bør være på nivå 1, nivå 2 og nivå 3.

Etter Byråets vurdering bør dette ikke være så fastlåst. Nr. 3(j) i Appendix III er likevel fjernet, og nr. 3(d) og 3(f) er endret for å klargjøre at:

- Et begrenset antall spørsmål fra et lavere nivå kan aksepteres.
- Vedkommende myndighet skal vurdere spørsmålenes antall og nivå når den godkjenner kurset.

- 33) EAMTC kommenterte at MPD, SRM, RVSM og andre punkter ikke bør være del av AMC 66.A.45(k)(1) og (k)(2) og ikke bør tas i betraktning når det teoretiske innholdet i et typeopplæringskurs utarbeides. Dette begrunnes med at disse punktene ikke er spesifikke for en luftfartøytype.

Byrådet er ikke enig i forslaget fordi en bestemt luftfartøytype kan ha svært spesifikke reparasjoner i SRM (herunder vedlikeholdsaktiviteter som bygger på RVSM-krav) som det kan måtte tas hensyn til når kursets innhold utarbeides.

- 34) "EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT" mente nr. 147.A.100(f) burde endres for å redusere det maksimale antallet studenter i den praktiske opplæringen fra 15 til 7 per veileder på hvert kurs.

Byrådet kan ikke følge opp dette forslaget ettersom dette punktet ikke inngikk i arbeidsgruppens drøftinger og ikke har vært omfattet av noen av de eksterne høringene som har vært gjennomført. Forslaget kan derfor bare vurderes i framtidige regelverksforberedende arbeider.