



Udtalelse nr. 05/2009

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

af 15. december 2009

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

*"Rettigheder for B1- og B2-luftfartøjsvedligeholdelsescertifikater
OG
Type- og grupperettigheder
OG
Typerettighedsuddannelse"*

I. Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at foreslå Kommissionen at ændre Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003¹. Begrundelsen for denne lovgivningsaktivitet er beskrevet nedenfor.
2. Udtalelsen er vedtaget efter den procedure, der er fastlagt af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (agenturets) bestyrelse², i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008³ (grundforordningen).

II. Høring

3. Selv om forordning (EF) nr. 2042/2003 i tillæg III (del-66) allerede indeholder et certificeringssystem for certificeringspersonale, viste tilbagemeldingerne fra aktørerne og de nationale myndigheder, at der var behov for at revidere denne forordning med hensyn til følgende emner:
 - Rettigheder for B1- og B2-luftfartøjsvedligeholdelsescertifikater.
 - Type- og grupperettigheder.
 - Typerettighedsuddannelse.

De bekymringer, der rejses om de enkelte emner, er specifikt:

Rettigheder for B1- og B2-luftfartøjsvedligeholdelsescertifikater:

4. I øjeblikket er de rettigheder, der er knyttet til de enkelte kategorier af luftfartøjsvedligeholdelsescertifikater, beskrevet på følgende måde i forordning (EF) nr. 2042/2003, bilag III (del-66):
 - Et kategori A-luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat giver indehaveren tilladelse til at udstede certifikater om frigivelse til tjeneste efter planlagt mindre rutevedligeholdelse og enkel fejludbedring inden for de opgavebegrænsninger, der specifikt er påtegnet autorisationen. Certificeringsrettighederne er begrænset til det arbejde, som indehaveren af certifikatet personligt har udført i en del-145-organisation.
 - Et kategori B1-luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat giver indehaveren ret til at udstede certifikater om frigivelse til tjeneste efter vedligeholdelse, herunder på luftfartøjsstruktur og motorinstallationer samt mekaniske og elektriske systemer. Udskiftning af elektroniske flyvemaskineenheder, som kun kræver enkle prøver for at vise deres brugbarhed, er også omfattet af disse rettigheder. Kategori B1 indeholder automatisk den relevante A-underkategori.

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

² Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale. EASA MB 08-2007 af 11.6.2007 ("proceduren for fastlæggelse af regler").

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

- Et kategori B2-luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat giver indehaveren ret til at udstede certifikater om frigivelse til tjeneste efter vedligeholdelse af flyelektroniske og elektriske systemer.
 - Et kategori C-luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat giver indehaveren ret til at udstede certifikater om frigivelse til tjeneste efter grundlæggende vedligeholdelse på luftfartøjer. Rettighederne gælder for luftfartøjet i sin helhed i en del-145-organisation.
5. I de tilbagemeldinger, som agenturet modtog fra aktører og nationale myndigheder, anførtes det, at den gældende forordning ikke klart definerer, hvad et elektrisk system er, og hvad et flyelektronisk system er. Endvidere synes de gældende acceptable midler til påvisning af overholdelse (AMC) og vejledningsmateriale (GM) ikke i tilstrækkelig grad at præcisere, hvilke flyelektroniske opgaver der kan udføres af en B1-certifikatindehaver, og hvad enkle prøver er.
6. Andre tilbagemeldinger, som agenturet modtog fra aktører og nationale myndigheder, pegede på, at rettighederne for personale med B2-certifikat er for begrænsede. Desuden er varigheden af grunduddannelsen for kategori B2 (2 400 timer) den samme som for kategori B1, men det fremgår tilsyneladende af indholdet i tillæg I til del-66, at B2-uddannelsen bør være kortere end for B1.

Type- og grupperettigheder:

7. Med henblik på påtegning af luftfartøjstyperettigheder på luftfartøjsvedligeholdelsescertifikater bliver luftfartøjer i forordning (EF) nr. 2042/2003, bilag III (del-66), klassificeret som:
- Luftfartøjer, for hvilke certifikatindehaveren skal have en individuel luftfartøjstyperettighed påtegnet på certifikatet. Dette omfatter alle store luftfartøjer som defineret i forordning (EF) nr. 2042/2003 (dvs. flyvemaskiner med en maksimal startmasse på mere end 5 700 kg eller flermotorede helikoptere) og luftfartøjer, for hvilke agenturet har bestemt, at det pågældende luftfartøjs kompleksitet kræver en luftfartøjstyperettighed. Typeuddannelse er påkrævet for disse luftfartøjer.
 - Luftfartøjer, for hvilke certifikatindehaveren har mulighed for enten at få en individuel luftfartøjstyperettighed påtegnet på certifikatet eller at få en relevant grupperettighed eller producentgrupperettighed. I dette tilfælde er typeuddannelse ikke påkrævet. Det er imidlertid nødvendigt at gennemføre typeprøver og praktisk erfaring (mindst 50 % af opgaverne i tillæg II til AMC til del-66⁴).
8. I de tilbagemeldinger, som agenturet modtog fra aktører og nationale myndigheder, blev følgende spørgsmål rejst:
- Det er ikke klart, hvad en "luftfartøjstype" er i forbindelse med vedligeholdelse, hvorfor det ikke er klart, hvornår to forskellige luftfartøjsmodeller/-varianter ligner hinanden nok til at blive betragtet som værende omfattet af samme "typerettighed". Dette skyldes unøjagtigheder i listen over typerettigheder i tillæg I til AMC til del-66.

⁴ Agenturets administrerende direktørs beslutning nr. 2003/19/RM af 28. november 2003 om acceptable midler til påvisning af overholdelse og vejledningsmateriale til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver. Beslutning senest ændret ved beslutning nr. 2009/016/R af 1. december 2009.

- Der er i øjeblikket ingen politik for, hvornår et luftfartøj betragtes som komplekst i forbindelse med vedligeholdelse, og det kan afvige fra definitionen af "komplekst motordrevet luftfartøj" i grundforordningen.
- De eksisterende forskellige luftfartøjsgrupper afspejler ikke rigtigt luftfartøjers kompleksitet. Nogle luftfartøjer er "ikke enkle" med hensyn til konstruktion og skal kun have en grupperettighed, hvilket er i modstrid med definitionen.
- B2-certifikatindehaveres rettigheder er for restriktive i forhold til producentgrupperettigheder. Det er rimeligt, at grupperettigheder skal være bedre tilpasset en B2-certifikatindehavers arbejdskapacitet, hvor de forskellige producenters teknologier ligner hinanden meget.
- Luftfartøjer, der kan få producentgrupperettigheder og komplette grupperettigheder, kræver i øjeblikket typeprøve for et repræsentativt antal luftfartøjer. I mange tilfælde er det imidlertid vanskeligt at finde en udbyder af sådanne prøver (godkendt organisation eller kompetent myndighed).

Typerettighedsuddannelse:

9. I henhold til forordning (EF) nr. 2042/2003, bilag III (del-66), må indehaveren af et luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat for kategori B1, B2 eller C, medmindre andet er angivet i punkt 66.A.45 (g), kun udøve certificeringsrettigheder på en specifik luftfartøjstype, når luftfartøjsvedligeholdelsescertifikatet er påtegnet med den relevante luftfartøjstyperettighed.
10. Endvidere skal rettigheden, medmindre andet er angivet i punkt 66.A.45 (h), udstedes efter tilfredsstillende gennemførelse af den relevante luftfartøjstypeuddannelse for kategori B1, B2 eller C, som er godkendt af den kompetente myndighed eller udført af en behørigt godkendt del-147-vedligeholdelsesuddannelsesorganisation.
11. Desuden skal godkendt typeuddannelse for kategori B1 og B2 i henhold til gældende lovgivning og AMC'er indeholde teoretiske og praktiske elementer, som skal overholde tillæg III til del-66. Der kan udvikles et program for struktureret oplæring på arbejdspladsen, som kan opfylde kravet om praktisk uddannelse. Den praktiske uddannelse skal være af fire måneders varighed for ansøgere uden nyere tidligere praktisk erfaring med luftfartøjer med lignende konstruktion og systemer, herunder motorerne, men dette kan reduceres til mindst to uger for ansøgere med en sådan tidligere erfaring.
12. I de tilbagemeldinger, som agenturet modtog fra aktører og nationale myndigheder, blev følgende spørgsmål rejst:
 - De elementer, der er beskrevet i tillæg III til del-66, synes (selv om de er ret omfattende) ikke at være detaljerede nok til at dække alle mulighederne for luftfartøjstypeuddannelse, hvilket betyder, at der er for meget plads til fortolkning og risiko for forskelsbehandling. Der er eksempler på tilfælde, hvor det samme uddannelseskursus havde forskellige niveauer, forskellig varighed og forskelligt indhold med hensyn til teoretisk, praktisk uddannelse/oplæring på arbejdspladsen/praktisk erfaring, og hvor de praktiske elementer kun omfattede to ugers uddannelse, uanset ansøgerens erfaring. Endvidere er der ikke tilstrækkelige oplysninger om tillægskurser.
 - I det gældende AMC- og GM-materiale angives det, at den kompetente myndighed har det sidste ord om, hvorvidt varigheden af det praktiske element for en bestemt person er tilstrækkelig, før rettigheden påtegnes (hvilket kan være fra to uger til fire måneder). Dette har skabt situationer, hvor den kompetente myndighed ikke

betragede gennemførelse af et godkendt typerettighedskursus i en del-147-organisation, herunder teoretisk og praktisk uddannelse, som værende nok til at få rettigheden påtegnet, og den kompetente myndighed krævede yderligere praktisk uddannelse.

13. For at løse disse problemer oprettede agenturet tre regelfastsættelsesopgaver:

- 66.006: Rettigheder for B1- og B2-luftfartøjsvedligeholdelsescertifikater.
- 66.009: Type- og grupperettigheder.
- 66.011: Typerettighedsuddannelse.

Agenturet nedsatte en redaktionsgruppe for hver af disse opgaver, som bestod af repræsentanter for de nationale myndigheder og branchen. Formålet var at evaluere situationen, indgive et forslag og udarbejde retningslinjer for udstedelse af en udtalelse om ændring af del-66 og/eller en beslutning om ændring af AMC og GM om denne del vedrørende det relevante kommissorium. Hvad angår opgave 66.011 var opgaven begrænset til de luftfartøjer, der krævede typerettighedsuddannelse.

14. På grundlag af redaktionsgruppernes bidrag offentliggjorde agenturet NPA2007-07 den 28. juni 2007 på sit websted: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

15. Ved udløbet af fristen den 28. oktober 2007 (efter en forlængelse på én måned i forhold til de oprindelige tre måneders høring) havde agenturet modtaget 409 kommentarer fra nationale luftfartsmyndigheder, faglige organisationer og private organisationer/personer.

16. For at gennemgå disse bemærkninger nedsatte agenturet en undersøgelsesgruppe for hver af de tre opgaver, som alle bestod af medlemmer af den relevante arbejdsgruppe samt en person fra afdelingen for standardisering og godkendelser i agenturet og en person fra branchen, som havde opponeret mod NPA2007-07. På grundlag af denne undersøgelse offentliggjorde agenturet den 6. oktober 2009 CRD2007-07, som indeholdt svar på alle bemærkninger samt den foreslåede tekst til reglen og til AMC/GM.

17. Det er vigtigt her at bemærke, at undersøgelsesgrupperne også tog højde for de bemærkninger, der blev modtaget i forbindelse med høringen om NPA2008-03.

18. Efter offentliggørelsen af CRD2007-07 afholdt agenturet den 29. oktober 2009 en workshop i Köln for at forklare indholdet og hjælpe aktørerne til at forstå forslaget, før de indgav deres bemærkninger dertil.

19. I forbindelse med den eksterne høring om CRD2007-07, som blev afsluttet den 5. december 2009, modtog agenturet bemærkninger fra:

- Fire kompetente myndigheder: CAA-Netherlands, CAA-Sweden, CAA-United Kingdom og DGAC-France.
- 12 organisationer og sammenslutninger: Airbus SAS, British Airways Engineering, Flight Safety International, Helicopters Italia, KLM Engineering & Maintenance, Monarch, Thomas Cook Aircraft Engineering, Air France, Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici (NVLT), Tyrolean Airways, European Aircraft Maintenance Training Committee (EAMTC) og EAT-DHL Technical Training Department.
- Fire privatpersoner.

Disse bemærkninger analyseres nærmere i bilaget.

III. Indholdet af agenturets udtalelse

20. Denne udtalelse tager så vidt muligt højde for forslagene fra de mange aktører og nationale myndigheder, der deltog i høringen og fremsendte deres bemærkninger til dokumentet med reaktioner på bemærkninger (CRD).
21. I overensstemmelse med hierarkiet af EASA's regler omhandler denne udtalelse kun de ændringer, agenturet foreslår til forordning (EF) nr. 2042/2003. De relevante midler til påvisning af overholdelse (AMC) og det relevante vejledningsmateriale (GM), som blev beskrevet i CRD, kan og vil kun blive offentliggjort af agenturet, når ovennævnte forordninger er blevet vedtaget af Kommissionen. Det skal imidlertid præciseres, at de foranstaltninger, der beskrives i denne udtalelse, skal læses i sammenhæng med ovennævnte AMC og GM som en del af en aftalt pakke.

a) *Ændringer vedrørende opgave 66.006: Rettigheder for B1- og B2-luftfartøjsvedligeholdelsescertifikater*

22. Med hensyn til rettigheder for kategori B1-certificeringspersonale foreslår agenturet at give tilladelse til "arbejde på flyelektroniske systemer" (i stedet for "udskiftning af elektroniske flyvemaskineenheder" som nu), så længe den pågældende prøve er enkel, og der ikke er behov for fejlsøgning.

Denne ændring vil blive beskrevet nærmere i AMC og GM med henblik på at præcisere:

- hvad et "elektrisk system" og et "flyelektronisk system" er,
 - hvad en "enkel prøve" er,
 - hvad "fejlsøgning" er,
 - at de områder, der normalt er dækket af modul 7.7, betragtes som "elektriske opgaver", hvilket betyder, at de kan frigives til tjeneste af både B1- og B2-certificeringspersonale.
23. Hvad angår kategori B2-certificeringspersonale, foreslår agenturet, at deres rettigheder skal omfatte frigivelse til tjeneste af elektriske og flyelektroniske opgaver, som udføres på motorinstallationer og mekaniske systemer (punkt 66.A.20 (a), 3, (i), i del-66). Derfor er tillæg I, II og III blevet revideret med hensyn til de relevante systemer med henblik på at hæve niveauet for viden/uddannelse for kategori B2, så de stemmer overens med kategori B1, samt for at føje nye spørgsmål til de relevante prøver.
24. For at ikke alle eksisterende B2-certifikatindehavere skal tage ny uddannelse/nye prøver, foreslår agenturet i artikel 7, stk. 9, litra a), i forordning (EF) nr. 2042/2003, at de automatisk skal opnå denne rettighed. Selv om dette til dels begrundes med henvisning til, at den godkendte vedligeholdelsesorganisation altid skal vurdere certificeringspersonales kompetencer, før de udsteder den relevante autorisation, har agenturet i punkt 66.A.20 (b), 3, til del-66 indført en yderligere kompenserende foranstaltning, i henhold til hvilken certificeringspersonale ikke må udøve rettigheder, medmindre de har kompetence inden for det relevante luftfartøj.

Dette vil blive suppleret af AMC 66.A.20 (b), 3, hvor det præciseres, at certifikatindehaveren bør sikre, at han/hun har opnået den nødvendige viden og erfaring til at kunne frigive det specifikke luftfartøj til tjeneste. Dette er af afgørende betydning, fordi

nogle systemer og teknologier i det relevante luftfartøj muligvis ikke har været omfattet af kravene til grundlæggende viden i 66.A.25 eller af typerettighedskravene i 66.A.45.

Dette drejer sig normalt om:

- Typerettigheder, som påtegnes et certifikat med de betegnelser, der er defineret i tillæg I til AMC om en liste over typerettigheder, efter gennemførelse af typeuddannelse/-prøve, som ikke omfattede alle varianterne for den pågældende rettighedsbetegnelse.
- Arbejde, som udføres på en model med en mere avanceret teknologi end den oprindelige model, der blev brugt til typeuddannelsen/-prøven.
- Stramning af kravene til grundlæggende viden, som ikke kræver, at de eksisterende certifikatindehavere tager nye prøver.
- At kunden vælger en bestemt teknologi eller visse muligheder, som ikke er dækket af typeuddannelsen/-prøven.
- Påtegning af gruppe-/undergrupperettigheder baseret på erfaring med et repræsentativt antal opgaver eller baseret på typeuddannelse/-prøve i et repræsentativt antal luftfartøjer.

25. Endvidere foreslår agenturet for B2-certificeringspersonale at åbne for muligheden for, at del-145-organisationen kan godkende, at en B2-certifikatindehaver certificerer kategori A-opgaver (punkt 66.A.20 (a), 3, (ii), i del-66). Selv om den grundlæggende viden for kategori B2-certifikater ikke fuldt ud svarer til den grundlæggende viden, der kræves for et kategori A-certifikat, og selv om agenturet har gjort det klart, at kategori B2-certifikatet ikke automatisk omfatter en underkategori A, har agenturet fundet, at denne udvidelse af rettigheder er berettiget, med forbehold af følgende kompenserende foranstaltninger:

- Kategori A-rettigheden omfatter kun de luftfartøjstyper, der allerede er påtegnet B2-certifikatet.
- Der skal gennemføres passende opgavetræning for hver enkelt luftfartøjstype i den del-145-organisation, som udsteder autorisationen.
- Der kræves seks måneders dokumenteret praktisk erfaring i den del-145-organisation, der udsteder autorisationen. Denne erfaring skal dække alle punkter i den godkendelse, der udstedes.
- Både opgavetræningen og den praktiske erfaring skal afsluttes med en passende prøve/bedømmelse.

26. Tillæg I til del-66 er blevet ændret med henblik på følgende:

- Inddragelse af ny teknologi som f.eks. "Integrerede flyelektroniske modulsystemer (ATA42)", "Kabinesystemer (ATA44)" og "Informationssystemer (ATA46)".
- Udvidelse af modul 13 og 14 til også at omfatte udvidelse af rettigheder for B2-certifikatet i punkt 66.A.20 (a), 3, (i), i del-66.

Denne udvidelse af indholdet i tillæg I har ikke medført nogen ændringer i det antal uddannelsestimer, der kræves for del-147-godkendte grundlæggende kurser, af følgende grunde:

- Ændringen i B1-pensummet (ny teknologi) har kun ringe betydning i forhold til kursets samlede varighed.
- Den ændring, der er indført med hensyn til udvidelsen af B2-rettigheder, er meget mere omfattende, men kompenseres af den reduktion i antallet af timer, som agenturet planlagde at indføre, når det havde fået bekræftet, at den aktuelle B2-uddannelse skulle

være kortere end B1. Denne reduktion tog udgangspunkt i en detaljeret analyse af pensummet (moduler, undermoduler og enheder) og uddannelsesniveaet for hver enkelt enhed. Derfor vil den endelige varighed af B2-grundkurset stadig være 2400 timer.

27. Tillæg II til del-66 er blevet ændret med henblik på følgende:
- Justering af antallet af spørgsmål i forhold til ændringerne i tillæg I.
 - Sikring af at antallet af spørgsmål i hvert modul kan deles med 4, således at det er muligt at opnå 75 % rigtige svar. Dette løser det nuværende problem, hvor det i nogle tilfælde er nødvendigt at have flere end 75 % rigtige svar for at kunne bestå.
28. Tillæg III til del-66 er blevet ændret i overensstemmelse med ændringerne i tillæg I.
29. I punkt 145.A.30 (g) til del-145 er "enten" indsat for at give den kompetente myndighed mulighed for at godkende en organisation, der kun har B1- eller kun B2-certificeringspersonale, hvis dette klart er berettiget i forhold til arbejdsopgaverne.
- En AMC 145.A.30 (g) vil blive tilføjet for at præcisere, at dette kun er muligt, hvis arbejdsopgaverne, som defineret i vedligeholdelsesorganisationens redegørelse, viser, at der ikke er brug for både B1- og B2-certificeringspersonale. Det bør sikres, at omfanget af planlagt og ikke-planlagt linjevedligeholdelse (fejludbedring) er begrænset til opgaver, der kan certificeres af den kategori af certificeringspersonale, der er til rådighed.
30. Endelig har agenturet i artikel 7, stk. 9, litra b) og c), i forordning (EF) nr. 2042/2003 tilføjet bestemmelser for at sikre, at del-147-organisationer, som tilbyder grunduddannelseskurser og grundlæggende prøver, og kompetente myndigheder, som tilbyder grundlæggende prøver, får en passende overgangsperiode.

b) Ændringer vedrørende opgave 66.009: Type- og grupperettigheder

31. Hvad angår proceduren for fastlæggelse af, hvornår en luftfartøjsmodel/-variant kræver en separat "typerettighed" eller kan underlægges en eksisterende "typerettighed", er dette i øjeblikket ved at blive behandlet som en del af opgave 21.039 vedrørende data for operationel egnethed (OSD). I forbindelse med denne opgave har indehavere af typecertifikater og supplerende typecertifikater en forpligtelse til at definere minimumspensummet for vedligeholdelsescertificeringspersonales typerettighedsuddannelse.
32. Hvad angår kriterierne for, hvornår et luftfartøj betragtes som "komplekst" med hensyn til vedligeholdelse og derfor kræver en individuel typerettighed baseret på individuel typeuddannelse, har agenturet grupperet dem i gruppe 1, som i henhold til det nye punkt 66.A.42 defineres på følgende måde:

Gruppe 1: "Alle komplekse motordrevne luftfartøjer og de ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer, der kræver en individuel typerettighed. Et ikke-komplekst motordrevet luftfartøj kræver en luftfartøjstyperettighed, når det defineres af agenturet".

I denne definition er begrebet "komplekst motordrevet luftfartøj" det, der er defineret i grundforordningen.

Agenturet vil anvende følgende retningslinjer i forbindelse med klassificeringen af et ikke-komplekst motordrevet luftfartøj i gruppe 1:

- Når vedligeholdelsesprocedurerne kræver specialuddannelse (dvs. når en af funktionerne ikke er tilstrækkeligt omhandlet i grundpensummet i tillæg I til del-66), eller
- den maksimalt certificerede operationelle højde overstiger FL 290, eller
- det er en flermotoret helikopter, eller
- det er udstyret med elektroniske flyvestyringssystemer.

Disse kriterier er enkle, og det vil være nemt at fastlægge, om luftfartøjer hører under gruppe 1 eller ej.

33. Hvad angår gruppering af luftfartøjer erstattes de 13 grupper af vedligeholdelsestyperettigheder, der nu fremgår af tillæg 1 til AMC til del-66, og som her benævnes "Liste over typerettigheder", af tre grupper (nyt punkt 66.A.42 i del-66):
- Gruppe 1: Alle komplekse motordrevne luftfartøjer og de ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer, der kræver en luftfartøjstyperettighed, som defineret af agenturet.
 - Gruppe 2: Luftfartøjer ud over dem i gruppe 1, som tilhører følgende undergrupper:
 - Undergruppe 2a: enmotorede flyvemaskiner med turbopropmotor
 - Undergruppe 2b: enmotorede helikoptere med turbinemotor
 - Undergruppe 2c: enmotorede helikoptere med stempelmotor
 - Gruppe 3: Flyvemaskiner med stempelmotorer ud over dem i gruppe 1.
34. På grundlag af de grupper og undergrupper, der er defineret i punkt 66.A.42 i del-66, har agenturet i punkt 66.A.45 i del-66 indført forskellige muligheder for certifikatpåtegning samt tilsvarende krav til uddannelse/prøve/erfaring. Der vil blive indsat en tabel svarende til nedenstående tabel i vejledningsmaterialet (GM 66.A.45) for at sammenfatte alle muligheder og krav:

Kraft til luftfartøjsrettigheder			
	B1-certifikat	B2-certifikat	C-certifikat
Gruppe 1: Komplekst motordrevet luftfartøj + andet luftfartøj, som defineret af agenturet	Individuel TYPERETTIGHED <i>Typeuddannelse:</i> - Teori + prøve - Praktisk + bedømmelse <i>Oplæring på arbejdspladsen (for det første luftfartøj i underkategorien for certifikatet)</i>	Individuel TYPERETTIGHED <i>Typeuddannelse:</i> - Teori + prøve - Praktisk + bedømmelse <i>Oplæring på arbejdspladsen (for det første luftfartøj i underkategorien for certifikatet)</i>	Individuel TYPERETTIGHED <i>Typeuddannelse:</i> - Teori + prøve

<p>Gruppe 2: (ud over dem i gruppe 1)</p> <p>Undergrup per:</p> <p>2a: enmotorede flyvemaskin er med turboprop</p> <p>2b: enmotorede helikoptere med turbinemotor</p> <p>2c: enmotorede helikoptere med stempelmotor</p>	<p><i>(indehavere af B1.1-, B1.3-, B1.4-certifikater)</i></p> <p>Individuel TYPERETTIGHED <i>(typeuddannelse + oplæring på arbejdspladsen) eller (typeprøve + praktisk erfaring)</i></p> <p>eller</p> <p>Producent-UNDERGRUPPERETTIGHED <i>(typeuddannelse + oplæring på arbejdspladsen) eller (typeprøve + praktisk erfaring) vedrørende mindst to repræsentative luftfartøjer fra den producentundergruppe</i></p> <p>eller</p> <p>Komplet UNDERGRUPPE-RETTIGHED <i>(typeuddannelse + oplæring på arbejdspladsen) eller (typeprøve + praktisk erfaring) vedrørende mindst tre repræsentative luftfartøjer fra den undergruppe fra forskellige producenter</i></p>	<p>Individuel TYPERETTIGHED <i>(typeuddannelse + oplæring på arbejdspladsen) eller (typeprøve + praktisk erfaring)</i></p> <p>eller</p> <p>Producent-UNDERGRUPPE-RETTIGHED <i>(baseret på påvisning af relevant erfaring)</i></p> <p>eller</p> <p>Komplet UNDERGRUPPE-RETTIGHED <i>(baseret på påvisning af relevant erfaring)</i></p>	<p>Individuel TYPERETTIGHED <i>(typeuddannelse) eller (typeprøve)</i></p> <p>eller</p> <p>Producent-UNDERGRUPPERETTIGHED <i>(typeuddannelse eller typeprøve) vedrørende mindst to repræsentative luftfartøjer fra den producentundergruppe</i></p> <p>eller</p> <p>Komplet UNDERGRUPPE-RETTIGHED <i>(typeuddannelse eller typeprøve) vedrørende mindst tre repræsentative luftfartøjer fra den undergruppe fra forskellige producenter</i></p>
<p>Gruppe 3:</p> <p>Flyvemaskin er med stempelmotorer (ud over dem i gruppe 1)</p>	<p><i>(Indehavere af B1.2-certifikater)</i></p> <p>Individuel TYPERETTIGHED <i>(typeuddannelse + oplæring på arbejdspladsen) eller (typeprøve + praktisk erfaring)</i></p> <p>eller</p> <p>Komplet GRUPPE 3-RETTIGHED <i>(baseret på påvisning af relevant erfaring)</i></p> <p>Begrænsninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trygregulerede flyvemaskiner ▪ Strukturer <i>(metal/sammensat/træ/metal rør og stof)</i> <p><i>(Begrænsningerne fjernes efter påvisning af relevant erfaring)</i></p>	<p>Individuel TYPERETTIGHED <i>(typeuddannelse + oplæring på arbejdspladsen) eller (typeprøve + praktisk erfaring)</i></p> <p>eller</p> <p>Komplet GRUPPE 3-RETTIGHED <i>(baseret på påvisning af relevant erfaring)</i></p>	<p>Individuel TYPERETTIGHED <i>(typeuddannelse) eller (typeprøve)</i></p> <p>eller</p> <p>Komplet GRUPPE 3-RETTIGHED <i>(baseret på påvisning af relevant erfaring)</i></p>

35. Det er vigtigt at bemærke, at det er muligt for nogle luftfartøjsgrupper og -certifikater at få gruppe-/undergrupperettigheder på grundlag af relevant erfaring uden krav om typeuddannelse eller typeprøver. Dette gælder følgende:

- Gruppe 3-luftfartøjer for alle certifikater (B1.2, B2 og C).
- Gruppe 2-luftfartøjer for B2-certifikatet.

Årsagen til, at B2-certifikatet også omfatter muligheden for at få påtegnet undergrupperettigheder for gruppe 2-luftfartøjer på grundlag af erfaring uden krav om typeuddannelse/typeprøve for en række repræsentative luftfartøjer er, at den flyelektroniske teknologi, der findes i forskellige luftfartøjstyper, tit er meget ens.

For B1- og C-certifikater er den teknologi, der findes i strukturer og mekaniske systemer, meget mere varieret. Derfor er det ikke muligt at få påtegnet undergrupperettigheder for gruppe 2-luftfartøjer på grundlag af erfaring for B1- og C-certifikater. Endvidere vil denne rettighed, selv om det er muligt at få en komplet gruppe 3-rettighed på et B1.2-certifikat på grundlag af erfaring, være underlagt følgende begrænsninger, hvis personen ikke kan påvise relevant erfaring:

- Trykregulerede luftfartøjer
- Luftfartøjer med træstruktur
- Luftfartøjer med metalrør dækket af stof
- Luftfartøjer med metalstruktur
- Luftfartøjer med sammensat struktur

Det er vigtigt at bemærke, at antallet af begrænsninger i NPA2007-07 var større og også omfattede følgende begrænsninger:

For B1.2- og C-certifikater:

- Optrækkeligt understel
- Propel med variabel pitch
- Turboladet motor
- Digital elektronisk motorkontrol med fuld autoritet (FADEC)

For B2-certifikater:

- Autopiloter til helikopter
- Autopiloter til flyvemaskiner
- Elektronisk flyveinstrumentsystem (EFIS)
- Digital elektronisk motorkontrol med fuld autoritet (FADEC)

Disse yderligere begrænsninger blev imidlertid fjernet i det endelige forslag i samråd med undersøgelsesgruppen for NPA2008-03, hvor lignende begrænsninger var blevet indført for B3- og L-certifikater.

Begrundelserne for at fjerne begrænsningerne for disse systemer er følgende:

- Der kan stilles spørgsmål ved, hvorfor disse systemer er valgt og ikke andre.
- Systemet for påtegning og fjernelse af begrænsninger kan påføre de kompetente myndigheder og certifikatindehaverne en stor byrde.
- Certifikatindehaverne skal ikke desto mindre stadig opfylde alle kravene til grundlæggende viden og erfaring.

Endvidere er der som kompenserende foranstaltning indført en bestemmelse i punkt 66.A.20 (b) i del-66 for at præcisere, at certificeringspersonale ikke må udøve rettigheder, medmindre de har kompetence inden for det relevante luftfartøj. Dette udvider vedligeholdelsesorganisationens eller det uafhængige certificeringspersonales nuværende ansvar for at sikre, at denne kompetence er til stede, før et luftfartøj frigives.

36. De begrænsninger, der er påtegnet certifikatet:
- Udgør "undtagelser" fra certificeringsrettighederne.
 - Gælder hele luftfartøjet. Intet på luftfartøjet kan frigives med undtagelse af pilot-/ejervedligeholdelsesopgaver.
 - Kan fjernes efter:
 1. påvisning af relevant erfaring (vil blive forklaret nærmere i AMC) eller
 2. påvisning af relevant erfaring eller efter en tilfredsstillende praktisk bedømmelse udført af den kompetente myndighed.
37. Punkt 66.B.125 i del-66 er blevet ændret med henblik på at give de kompetente myndigheder instrukser i, hvordan de eksisterende del-66-certifikater konverteres til de nye rettigheder, der er beskrevet i punkt 66.A.45 i del-66. Denne konvertering er ikke desto mindre ikke obligatorisk, før det eksisterende del-66-certifikat udløber eller skal ændres (se artikel 7, stk. 9, litra h), i forordning (EF) nr. 2042/2003). Endvidere vil de individuelle luftfartøjstyperettigheder, der er påtegnet et del-66-certifikat, ikke skulle konverteres, men skal fortsat være påtegnet certifikatet.

c) Ændringer vedrørende opgave 66.011: Typeuddannelse

38. Typerettighedsuddannelse og oplæring på arbejdspladsen

Typerettighedsuddannelse består altid af:

- en teoretisk del og prøve
- en praktisk del og bedømmelse.

Oplæring på arbejdspladsen anses ikke som en del af typerettighedsuddannelsen. Oplæring på arbejdspladsen ligger ud over typerettighedsuddannelsen og er kun obligatorisk i forbindelse med den første typerettighed i en kategori/underkategori for et luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat, således at mekanikeren kan få erfaring ud over den praktiske del af typerettighedsuddannelsen.

Oplæring på arbejdspladsen er et program, der skal gennemføres i et ægte vedligeholdelsesmiljø og under tilsyn af en udpeget supervisor. Desuden afsluttes oplæring på arbejdspladsen med en bedømmelse. Alle disse elementer skal accepteres af den kompetente myndighed med ansvar for typerettighedspåtegningen.

Af alle disse grunde beskrives typerettighedsuddannelse nu i punkt 66.A.45 (k) i del-66 i et andet punkt end oplæring på arbejdspladsen, som beskrives i punkt 66.A.45 (l) i del-66.

39. Luftfartøjstype af relevans for oplæring på arbejdspladsen

Oplæring på arbejdspladsen kan kun gennemføres på den luftfartøjstype, der skal påtegnes, og ikke på andre luftfartøjer i samme underkategori eller andre underkategorier. Grunden til dette er, at dette er den første luftfartøjstype i underkategorien, og certifikatindehaveren skal have erfaring på luftfartøjet for at kunne certificere.

40. Typerettighedsuddannelse og certificeringsrettigheder

Påtegning af en typerettighed på luftfartøjsvedligeholdelsescertifikatet er ikke nok til at udøve certificeringsrettigheder. Der er andre krav, som beskrevet i punkt 66.A.20 (b) i del-66 og punkt 145.A.35 i del-145. For at gøre det mere klart er der indsat et nyt punkt

66.A.20 (b), 3, i del-66, og en ny AMC vil blive udarbejdet til dette formål for både 66.A.20 (b), 3, og 145.A.35 (a).

41. Teoretisk del af typerettighedsuddannelsen: minimumsvarighed

For at undgå for korte typerettighedsuddannelser, som EASA's standardiseringsgrupper har rapporteret om, er der indført en minimumsvarighed for den teoretiske del af typerettighedsuddannelsen som det bedste kompromis. Det var imidlertid ikke muligt at finde frem til minimumsvarigheder, der dækker alle de mange forskellige teknologier, grader af kompleksitet og vægte. Derfor kunne ændringerne kun gælde overordnede og brede kategorier.

Ud over rotorluftfartøjer foreslås der tre overordnede kategorier for flyvemaskiner baseret på den maksimale startmasse:

- Under 5 700 kg
- Mellem 5 700 kg og 30 000 kg
- Over 30 000 kg

Endvidere blev der rettet særlig opmærksomhed på luftfartøjstyperne under 2 tons (lette luftfartøjer): For ikke-trykregulerede flyvemaskiner med stempelmotor og en maksimal startmasse på under 2 000 kg kan minimumsvarigheden reduceres med 50 %.

For helikoptere i gruppe 2, som nu defineret i 66.A.42, kan minimumsvarigheden reduceres med 30 %.

Alle minimumsvarigheder for den teoretiske typerettighedsuddannelse er baseret på overordnede kategorier af luftfartøjer og minimumsstandardudstyr og er blevet fastlagt under hensyntagen til bl.a. følgende:

- Varigheden af de eksisterende kurser i del-147-typerettighedsuddannelse udbudt af European Aircraft Maintenance Training Committee (EAMTC).
- Varigheden af kurser i del-147-typerettighedsuddannelse udbudt af udenlandske organisationer under agenturets tilsyn.

42. Fleksibilitetsbestemmelser om minimumsvarighed – begrundelse for varigheden af typerettighedsuddannelse

Fastlæggelsen af indholdet i og varigheden af typerettighedsuddannelse skal baseres på en detaljeret analyse af uddannelsesbehov.

Vejledningsmaterialet til tillæg III til del-66 vil indeholde en metode til identifikation af uddannelsesbehov.

Da det ikke er muligt at dække alle de forskellige luftfartøjer, teknologier osv., og da tillæg III til del-66, hvor en sådan varighed foreslås, er obligatorisk, vil en afvigelse skulle opfylde artikel 14 i grundforordningen.

For at undgå denne situation har agenturet foreslået fleksibilitetsbestemmelser, som:

- kun skal gælde i ekstraordinære tilfælde,
- skal begrundes, accepteres og arkiveres af den kompetente myndighed,
- er baseret på analysen af uddannelsesbehov.

Kursernes længde kan med nærmere begrundelse være kortere end den foreslåede minimumsvarighed, eller længere, hvis dette er nødvendigt for at opnå de krævede undervisningspoint og opfylde alle uddannelsesbehov og uddannelsesmålsætninger.

Der foreslås også i dette dokument en definition af undervisningstime.

43. Maksimalt antal undervisningstimer pr. dag

For at sikre effektivitet i uddannelsen og for emnerne vedrørende "menneskelige faktorer" må antallet af undervisningstimer pr. dag i den teoretiske uddannelse ikke overstige seks timer. I ekstraordinære og behørigt begrundede tilfælde kan den kompetente myndighed tillade afvigelser fra denne standard. Dette maksimale antal timer gælder også

- for kombinationen af teoretisk og praktisk uddannelse, når de udføres samtidigt,
- for kombinationen af uddannelse og normal daglig vedligeholdelse (såsom vedligeholdelsesopgaver eller oplæring på arbejdspladsen), når de udføres samtidigt.

44. Fremmøde (fravær)

Eleven skal mindst være til stede ved 90 % af undervisningstimerne på det teoretiske uddannelseskursus. Hvis dette kriterium ikke opfyldes, vil beviset for anerkendelse ikke blive udstedt. Uddannelsesorganisationen kan tilbyde yderligere undervisning for at muliggøre opfyldelse af mødekravet.

45. Forbedring af eksisterende indhold og sværhedsgrad for den teoretiske del af typerettighedsuddannelsen

Den eksisterende tabel (typeuddannelsesstandard/teoretiske elementer) i del-66, tillæg III, er blevet revideret og opdateret for at tage højde for nye systemer, ny teknologi osv. og er blevet tilpasset ATA104 (Den Internationale Luftfartssammenslutnings specifikation nr. 104), så vidt det er muligt. Endvidere betragtes alle tal i tabellerne som særskilte kapitler i forbindelse med prøven.

Der blev koordineret med regelfastsættelsesopgave 66.066, hvor rettighederne for B1- og B2-certifikatindehavere er blevet revideret.

Motorafprøvning på jorden anses ikke som en del af typerettighedsuddannelsen.

46. Praktisk del af typerettighedsuddannelsen (indhold)

Den praktiske uddannelse har nu et fast indhold, som er baseret på en specifik liste over praktiske opgaver i tillæg III til del-66.

De praktiske elementer, der skal udføres, skal være repræsentative for luftfartøjet og systemerne, både med hensyn til kompleksitet og den tekniske viden, der kræves. Forholdsvist enkle opgaver kan forekomme, men andre mere komplekse vedligeholdelsesopgaver skal også udføres.

Den foreslåede tabel indeholder følgende opgavekategorier:

- LOC: Sted
- FOT: Funktions-/driftstest
- SGH: Eftersyn og ground handling
- R/I: Fjernelse/installation

- MEL: Minimumsudstysliste
- TS: Fejlsøgning

AMC vil omhandle følgende aspekter:

- udførelse af en bedømmelse og bedømmerens rolle i den praktiske typerettighedsuddannelse, og
- opfyldelse af kravet for det praktiske element ved fremvisning af enten et detaljeret pensum eller praktiske arbejdsedler/logbog (dokumentation med henblik på typepåtegning på certifikatet),
- opbevaring af dokumentation for gennemførelse af praktisk uddannelse.

47. Praktisk del af typerettighedsuddannelsen (varighed)

Selv om den praktiske del af typerettighedsuddannelsen er "indholdsorienteret" (tabellen i tillæg III til del-66), bør varigheden være mindst to uger (10 arbejdsdage) for luftfartøjer over 30 000 kg (maksimal startmasse), uanset den tid, det tager at udføre disse opgaver, medmindre andet kan begrundes over for den kompetente myndighed. Dette vil indgå i en AMC.

48. Oplæring på arbejdspladsen

Som forklaret tidligere skal eleven gennemføre oplæring på arbejdspladsen i et ægte vedligeholdelsesmiljø i forbindelse med den første typerettighed i en (under)kategori for et certifikat. De opgaver, der skal udføres, skal være repræsentative for luftfartøjet og systemerne, både med hensyn til kompleksitet og den tekniske viden, der kræves for at udføre opgaven.

Agenturet vil udarbejde en passende AMC for at præcisere, hvad ordet "repræsentativ" dækker over. Dette vil ske gennem tillæg II til AMC til del-66, som også vil gælde for luftfartøjer, der kræver typerettighedsuddannelse.

Oplæring på arbejdspladsen vil blive registreret i arbejdsedler/logbøger, som skal føres af eleverne.

Endvidere skal den udpegede bedømmer udarbejde en rapport, som bekræfter, at eleven har opfyldt kravene i forbindelse med oplæringen på arbejdspladsen. Bedømmerens bedømmelse skal tage udgangspunkt i de optegnelser, der dagligt er blevet underskrevet af bedømmeren selv eller den eller de udpegede supervisorers med direkte ansvar for hver enkelt opgave i oplæringen på arbejdspladsen. Den udpegede bedømmer og den eller de udpegede supervisorers rolle og kvalifikationer vil blive beskrevet nærmere i en AMC.

49. De nationale luftfartsmyndigheders ansvar i forbindelse med typepåtegning

Punkt 66.B.115 i del-66 er blevet ændret med henblik på bedre at definere den kompetente myndigheds ansvar i forbindelse med påtegning af en typerettighed.

Bl.a. er det blevet præciseret, at det i forbindelse med den anden påtegning eller efterfølgende påtegninger af typerettigheder inden for en certifikatkategori/-underkategori er nok med et bevis for anerkendelse udstedt af en del-147-organisation for den komplette typerettighedsuddannelse. Dette punkt er tilføjet på grund af den manglende anerkendelse mellem medlemsstaterne, hvor automatisk accept af certifikatet ikke blev overholdt.

Når typeuddannelsen deles op og udføres i forskellige organisationer (del-147 og/eller godkendte vedligeholdelsesorganisationer eller direkte kursusgodkendelse), skal myndigheden finde det godtgjort, at grænsefladerne er tilstrækkeligt dækket.

50. Prøve – Yderligere mindre ændringer i overensstemmelse med de generelle ændringer

Der er foretaget visse forbedringer:

- Tiden til besvarelse af spørgsmålene i typerettighedsprøven er ændret fra 75 og 120 sekunder til 90 sekunder for alle niveauer med henblik på at standardisere udarbejdelsen af spørgsmål.
- Ændringer i antallet af spørgsmål pr. kapitel
 - for at forenkle det nuværende system og
 - for at tilpasse det til den tid, der er brugt på uddannelse i emnet
- Spørgsmålenes sværhedsgrad skal svare til den uddannelse, der er gennemført.

Hvad angår prøven er der ikke noget minimumsantal spørgsmål pr. kapitel som tidligere, da nogle aktører bemærkede, at der ikke var behov for systematisk at have ét spørgsmål pr. kapitel, når det drejer sig om et enkelt emne: Derfor skal antallet af spørgsmål være mindst ét spørgsmål pr. undervisningstime og skal være i overensstemmelse med:

- de effektive uddannelses timer, der er brugt til undervisning i det kapitel og på det niveau,
- de uddannelsesmålsætninger, der er identificeret i analysen af uddannelsesbehov.

Endvidere er prøven bestået, når 75 % af den er korrekt. Det betyder, at når typeuddannelsesprøven er opdelt i flere prøver, skal 75 % af hver enkelt prøve være korrekt. For at det er muligt at nå op på 75 %, skal antallet af spørgsmål i prøven kunne deles med 4.

Den organisation, der står for kurset, skal foreslå fordelingen af spørgsmål og deres sværhedsgrad i overensstemmelse med denne regel. Medlemsstatens kompetente myndighed skal vurdere antallet af spørgsmål og deres sværhedsgrad i forbindelse med godkendelsen af kurset, navnlig når undervisningstiden er mindre end én time for et bestemt kapitel.

51. Tillægskurser

Tillægskurser defineres nu som uddannelse, der er påkrævet pga. forskelle mellem to forskellige luftfartøjstyperettigheder fra samme producent efter agenturets vurdering.

Der skal træffes beslutning om tillægskurser fra sag til sag i overensstemmelse med tillæg III med hensyn til både de teoretiske og de praktiske elementer af typerettighedsuddannelsen.

En typerettighed må kun påtegnes et certifikat efter et tillægskursus, hvis ansøgeren også opfylder en af følgende betingelser:

- certifikatet indeholder allerede en påtegning om den luftfartøjstyperettighed, som forskellene er relateret til, eller
- ansøgeren opfylder typeuddannelseskravene for det luftfartøj, som forskellene er relateret til.

Disse bestemmelser, som ikke fandtes tidligere, er nu beskrevet i 66.A.45 (k) som en del af typerettighedskravene.

52. Procedure for direkte godkendelse af luftfartøjstypeuddannelsen

Selv om del-147 allerede indeholder krav til del-147-organisationer med henblik på udvikling af typeuddannelseskurser, gælder disse ikke for kurser, der direkte godkendes af den kompetente myndighed. Derfor er der udarbejdet et nyt punkt 66.B.130 i del-66, hvor den kompetente myndighed anmodes om at etablere procedurer til sikring af, at direkte godkendte luftfartøjstyperettighedskurser overholder tillæg III til del-66.

Agenturet vil udarbejde en AMC derom.

53. Overgangsbestemmelser

På grundlag af det ovenfor beskrevne vil alle eksisterende typerettighedskurser (indhold, prøver og varighed, om relevant) skulle revideres for at få bekræftet, at de opfylder de nye krav. For at sikre en smidig overgang foreslår agenturet imidlertid, at dette kan udskydes i 15 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden. Efter denne dato skal disse kurser fuldt ud overholde kravene i denne ændringsforordning, bortset fra at det ikke er nødvendigt at udarbejde en analyse af uddannelsesbehov for kurser, der er godkendt før denne dato, hvis varigheden allerede er længere end den minimumsvarighed, der er beskrevet i tillæg III til del-66.

Alle nye kurser, der udvikles efter fristen på 15 måneder, skal dokumenteres ved en analyse af uddannelsesbehov og uddannelsesmålsætningerne.

De del-147-godkendte vedligeholdelsesuddannelsesorganisationer, der ansøger om godkendelse af nye typerettighedskurser, kan vælge ikke at anvende denne ændringsforordning i 15 måneder efter ændringsforordningens ikrafttræden. Delvis gennemførelse af udvalgte punkter i denne ændringsforordning er ikke tilladt.

Typerettighedskurser, der er godkendt i overensstemmelse med de krav, der var gældende før denne ændringsforordnings ikrafttræden, kan kun udbydes frem til 15 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen for denne ændringsforordning. Certifikater for disse kurser, som udstedes senest 15 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden, betragtes som værende udstedt i overensstemmelse med denne ændringsforordning, hvilket betyder, at det ikke er nødvendigt at tage kurset om.

Organisationer, som ansøger om foreløbig godkendelse fra en del-147-vedligeholdelsesuddannelsesorganisation, og som allerede er genstand for den relevante inspektionsproces på denne ændringsforordnings ikrafttrædelsesdato, er stadig underlagt de krav, der var gældende før ikrafttrædelsesdatoen.

IV. Konsekvensvurdering af lovgivning

54. Den fuldstændige konsekvensvurdering af lovgivningen findes i NPA 2007-07.

Köln, den 15. december 2009

P. GOUDOU
Administrerende direktør

BILAG: Reaktioner på CRD 2007-07**Reaktioner på opgave 66.066 "B1- og B2-rettigheder":**

(1) "MONARCH" indsendte følgende bemærkninger:

- De spørger, hvorfor tabellerne med uddannelseskra v i del-66 ikke følger Den Internationale Luftfartssammenslutnings specifikation nr. 104 (ATA104).

Agenturet bemærker, at ATA104 er blevet fulgt i forbindelse med typeuddannelse og oplæring på arbejdspladsen (tillæg III til del-66), så meget som det var praktisk muligt. Hvad angår grundlæggende viden (tillæg I til del-66) er det imidlertid ikke sket, fordi man har ønsket at bevare den nuværende struktur i tillæg I.

- De bemærker, at agenturets forslag giver mulighed for, at B2-certifikatet kan omfatte A-certifikatet, men at B2-pensummet ikke fuldt ud dækker A-pensummet.

Agenturet bemærker her, at B2-certifikatet ikke omfatter en A-underkategori (se punkt 66.A.20 (a), 3). I punkt 66.A.20 (a), 3, (ii), er der blevet tilføjet en rettighed for B2-certifikatet under visse kompenserende foranstaltninger.

- De er ikke enige i forpligtelsen til at gentage de seks måneders erfaring for at bevare de rettigheder, der er beskrevet i 66.A.20, (a), 3, (ii), hvis B2-certifikatindehaveren skifter arbejdsgiver. Denne bemærkning har agenturet også modtaget fra "CAA-NETHERLANDS".

Agenturet mener, at dette er absolut nødvendigt, eftersom det er en af de kompenserede foranstaltninger for manglende opfyldelse af kravet til grundlæggende viden for kategori A. Det er hensigten at sikre, at certifikatindehaveren har seks måneders erfaring med netop de opgaver, denne skal udføre hos sin nye arbejdsgiver, da de kan være anderledes end hos den tidligere arbejdsgiver.

(2) En privatperson indsendte følgende bemærkninger:

- Anmodning om, at rettigheden i punkt 66.A.20 (a), 3, (ii), udvides til subpart F-godkendte vedligeholdelsesorganisationer.

Agenturet mener, at denne rettighed er begrænset til del-145-organisationer ligesom rettigheden for kategori A-certificeringspersonale i punkt 66.A.20 (a), 1. Subpart F-godkendte vedligeholdelsesorganisationer er ikke berettiget til at bruge kategori A-certificeringspersonale af følgende grunde:

- Linje- eller basevedligeholdelse indgår ikke i del-M, subpart-F.
- Linjestationer indgår ikke i del-M, subpart-F.
- Der er ingen krav om et kvalitetssystem for subpart F-godkendte vedligeholdelsesorganisationer til kontrol af en sådan type kvalifikationer og autorisationer.
- Forslag om at flytte rettigheden i AMC 66.A.20 (a), som tillader pitot-statiske kontroller, fra B1 til B2 pga. de komplekse test, der skal udføres i forbindelse med test af luftdata-EFIS-systemer med integrerede transpondere og autopiloter.

Agenturet er enig i bemærkningen, og AMC 66.A.20 (a) vil blive ændret til følgende:

"Instrumenter er formelt set omfattet af rettighederne for B2-certifikatindehavere. Elektromekaniske komponenter og pitot-statiske komponenter kan imidlertid også frigives af en B1-certifikatindehaver."

- Bemærkning om, at rettighederne for B2-certifikatindehavere er blevet nedklassificeret som følge af indførelsen af rettighederne i punkt 66.A.20 (a), 3, (ii), til at udføre "planlagt mindre rutevedligeholdelse og enkel fejludbedring".

Agenturet bemærker, at rettighederne ikke er blevet nedklassificeret, men opklassificeret. Certifikatindehaveren bevarer alle de B2-rettigheder, som han havde tidligere, og desuden får han for opgaver, der ikke var omfattet af hans rettigheder før, rettighed til "planlagt mindre rutevedligeholdelse og enkel fejludbedring".

- (3) "THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING" bemærkede, at den nye rettighed i 66.A.20 (a), 3, (i), for B2-certifikatindehavere, som giver dem tilladelse til at frigive elektriske og flyelektroniske opgaver på motorinstallationer og mekaniske systemer, er begrænset til opgaver, der kræver enkle prøver for at vise deres brugbarhed. Organisationen anfører også, at dette betyder, at hvis den krævede prøve ikke er enkel, kan opgaven ikke frigives af hverken en B2-certifikatindehaver eller en B1-certifikatindehaver, fordi B1-certifikatindehaveren kun kan frigive flyelektroniske opgaver, hvis prøven er enkel.

Agenturet præciserer her, at B1-certifikatindehaveren kan frigive disse opgaver. Bemærk, at vi her taler om "elektriske og flyelektroniske opgaver på motorinstallationer og mekaniske systemer". Rettighederne for en B1-certifikatindehaver omfatter frigivelse af arbejde udført på motorinstallationer og mekaniske systemer, uanset opgavens art. Begrænsningen for B1-certifikatindehavere berører frigivelse af flyelektroniske systemer, når opgaven ikke er enkel, men igen taler vi ikke om flyelektroniske systemer, men om motorinstallationer og mekaniske systemer.

- (4) Én privatperson anmodede om, at uddannelsesniveaet for B2-certifikatindehaveren for "flyvestyringssystemer" i modul 13 i tillæg I til del-66 ændres fra niveau 1 til niveau 2 for at stemme overens med det niveau, der kræves for det teoretiske element af typeuddannelsen.

Agenturet er enig i bemærkningen og har ændret dette emne til niveau 2.

- (5) Én privatperson foreslog at tilføje emnet "Filtre" i modul 11.11 "Hydraulisk kraft" og emnet "Luft-jord-føler" i modul 11.13 "Landingsstel".

Agenturet er enig i bemærkningen og har i tillæg I til del-66 ændret 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" anmodede om i punkt 66.A.20 (a), 3, (i), at "flyelektroniske dele"... erstattes med ... "flyelektronisk apparatur". "CAA-NETHERLANDS" foreslog ordet "opgaver".

Ud over at præcisere, at den ekstra rettighed er begrundet i opgavernes art, har agenturet foretrukket følgende ordlyd:

"elektriske og flyelektroniske opgaver på motorinstallationer og mekaniske systemer, som kræver enkle prøver for at vise deres brugbarhed"

- (7) En privatperson anmodede om, at begrænsningen på antallet af trin fjernes i definitionen af "enkel prøve" i AMC 66.A.20 (a). Personen anmodede også om, at det bliver præciseret, hvorvidt en prøve, som omfatter aflæsning af en værdi for at kontrollere, om den ligger inden for en given tolerance, ikke ville blive betragtet som enkel.

Agenturet mener, at en prøves længde i de fleste tilfælde hænger sammen med dens kompleksitet. I de tilfælde hvor en længere prøve helt klart er enkel, kan dette aftales med den kompetente myndighed, eftersom dette er en AMC, og andre AMC'er kan foreslås enten af den kompetente myndighed eller af organisationen.

Hvad angår det andet spørgsmål betyder det, at en prøve går ud på at aflæse en værdi inden for en given tolerance, ikke, at den ikke er enkel, så længe denne tolerance er blevet fastlagt af vedligeholdelsesdataene og ikke af certifikatindehaveren. Det vil blive præciseret i AMC 66.A.20 (a).

- (8) "CAA-SWEDEN" er imod den rettighed, som agenturet foreslår i punkt 66.A.20 (a), 3, (ii), som giver kategori B2-certifikatindehavere rettigheden til at udøve "planlagt mindre rutevedligeholdelse og enkel fejludbedring". De gør gældende, at kategori B2-certifikatet ikke indeholder underkategorier som kategori A-certifikatet. Endvidere mener de, at dette kunne svare til at afskaffe kategori A-certifikatet og tildele kategori A-rettighederne til enhver med et del-66-certifikat, hvis den vedligeholdelsesorganisation, der udsteder autorisationen, skønner, at det er rigtigt.

Agenturet bemærker, at de nye rettigheder, der gives til B2-certifikatindehaverne, er mere begrænsede og underlagt strengere krav end for kategori A-certifikatet. Derfor er det ikke hensigten at afskaffe kategori A-certifikatet.

Endvidere er agenturet klar over, at B2-certifikatet ikke har underkategorier. Det er en af årsagerne til, at rettighederne begrænses til de luftfartøjstyper, der allerede er påtegnet B2-certifikatet. Dette suppleres af yderligere kompenserende foranstaltninger med henblik på at sikre, at B2-certifikatindehaveren har den viden og erfaring, der kræves for at kompensere for, at den grundlæggende viden i første omgang ikke er helt på plads.

Endvidere er den grundlæggende viden i modul 13 i tillæg I til del-66 blevet ændret, således at den også omfatter mekaniske systemer.

- (9) "CAA-SWEDEN" anmodede om en præcisering af, hvad de seks måneders erfaring, der kræves i 66.A.45 (b), skal omfatte (fuldtidsbeskæftigelse eller blot lejlighedsvis arbejde med de specifikke opgaver i den fastlagte periode).

Agenturet vil forklare dette nærmere i AMC 66.A.45 (b).

- (10) "CAA-NETHERLANDS" mener, at de certificeringssystemer, der indføres med CRD 2008-03 og CRD 2007-07, er meget komplekse, og de foreslår, at der iværksættes en opgave med at omstrukturere og forenkle hele certificeringssystemet.

Agenturet tager bemærkningen til efterretning.

- (11) "CAA-NETHERLANDS" bemærkede, at den nye rettighed for B2-certifikatindehavere til at frigive flyelektroniske og elektriske opgaver på motorinstallationer og mekaniske systemer

kun bør gælde for de systemer, der er omfattet af niveau 3-typeuddannelse, selv om de også bemærkede, at det, at rettighederne er begrænset til opgaver, der kræver enkle prøver, kan begrunde et lavere uddannelsesniveau.

Agenturet bemærker, at både tillæg I og tillæg III til del-66 er blevet ændret for at tage højde for udvidelsen af rettigheder. Niveau 3 kræves for alle de emner, hvor B2-certifikatindehaveren typisk er involveret, såsom "Indikationer og advarsler", "Kontrol" osv. Andre emner, som mere er knyttet til disse systemers struktur og fysiske konfiguration, er blevet bevaret på niveau 1 eller 2. Desuden er rettighederne, som "CAA-NETHERLANDS" har påpeget, begrænset til opgaver, der kun kræver enkle prøver.

- (12) "CAA-NETHERLANDS" foreslog en omskrivning af punkt 66.A.45 (a) og (b), så de bliver ensrettede.

Agenturet bemærker, at det ikke er muligt at ensrette disse punkter på grund af de kompenserende foranstaltninger, der er indført i 66.A.45 (b) for at give B2-certifikatindehaveren rettighed til at frigive "planlagt mindre rutevedligeholdelse og enkel fejludbedring".

- (13) "CAA-NETHERLANDS" anmodede om en præcisering af, hvorvidt der er krav om en ny prøve for de nye rettigheder. Dette gælder f.eks. især, når en B1.1-certifikatindehaver anmoder om en udvidelse til B1.2.

Agenturet har ændret artikel 7, stk. 9, litra a), til følgende:

*"Personer med et gyldigt del-66-certifikat i en given kategori/underkategori før den **(15 måneder efter ikrafttrædelsesdatoen)** erhverver automatisk de rettigheder, der er beskrevet i det ændrede punkt 66.A.20 (a), svarende til en sådan kategori/underkategori. Kravene til grundlæggende viden for disse nye rettigheder betragtes som værende opfyldt med hensyn til udvidelse af certifikatet til at omfatte en ny kategori/underkategori."*

Hvis en person derfor allerede har et B1.1-certifikat før den frist, der er fastsat ovenfor, vil den person bevare rettighederne for B1.1-certifikatet uden at skulle prøves i de nye ting, der er indført i tillæg I til del-66. Endvidere ville disse blive godskrevet med henblik på udvidelse af B1.1-certifikatet til at omfatte andre kategorier/underkategorier, også selv om udvidelsen foretages efter ovenstående frist.

- (14) "CAA-NETHERLANDS" bemærkede, at B2-certifikatindehaveren bør få alle kategori A-rettigheder i stedet for kun de typerettigheder, der allerede er påtegnet certifikatet. De begrundede dette med, at den viden, som B2-certifikatindehaveren mangler, er grundlæggende viden, som ikke er relateret til luftfartøjstypen.

Agenturet støtter ikke dette forslag, fordi denne begrænsning er indført som en af de kompenserende foranstaltninger. Agenturet mener, at det er mere sandsynligt, at B2-certifikatindehaveren allerede har en bedre forståelse for mekaniske opgaver på de luftfartøjstyper, der allerede er påtegnet certifikatet, hvor han har modtaget typeuddannelse, og hvor han typisk beskæftiger sig med vedligeholdelse.

- (15) "CAA-NETHERLANDS" anmodede om, at rettighederne for kategori A-certificeringspersonale bør omfatte fejlsøgning, så længe det er omfattet af deres rettigheder for enkle opgaver. De begrundede dette med, at der til en vis grad skal udføres fejlsøgning for alle fejl, før de kan udbedres.

Agenturet er ikke enig i, at der skal udføres fejlsøgning for alle fejl. For eksempel:

- Udskiftning af hjul (hvis dækkene er slidte).
- Udskiftning af hjulbremseenheder (hvis bremserne er slidte).
- Udskiftning af vinduesviskerblade (hvis de ikke visker ordentligt).
- Udskiftning af statiske afledere (hvis de er i stykker eller mangler).

(16) "NEDERLANDSE VEREINIGING VAN LUCHTVAART TECHNICI (NVLT)" fremsendte følgende bemærkninger og spørgsmål:

- NVLT bemærkede, at det i de ofte stillede spørgsmål på EASA's websted anføres, at "kategori A-certificeringspersonale kan udføre enhver form for fejlsøgning eller udskyde en fejl inden for rammerne af certificeringspersonaleautorisationen", mens det af den foreslåede tekst i CRD2007-07 fremgår, at fejlsøgning ikke bør tillades.

Agenturet bemærker, at det pågældende ofte stillede spørgsmål (nr. 34) på EASA's websted kun omhandler "udskydelse" og ikke "fejlsøgning".

- NVLT er ikke enige i svaret i CRD2007-07 på deres bemærkning nr. 311. De spørger, hvorfor agenturet besvarede bemærkningen med "NOTERET", og anmoder om, at agenturet besvarer alle spørgsmål i bemærkningen.

Agenturet besvarede bemærkningen med "NOTERET", fordi den ikke indeholdt en anmodning om en ændring i reglen eller i AMC-/GM-materialet.

Desuden var der kun ét spørgsmål i bemærkningen, som agenturet besvarede. Resten af bemærkningen var en kopi af spørgsmål og svar fra EASA's websted.

- NVLT bemærkede, at hvis det nye forslag ikke tillader fejlsøgning, hvordan kan kategori A-certificeringspersonale så identificere kilden til en fejl, når de udskyder en fejl, der er beskrevet i MEL.

Agenturet mener ikke, at kategori A-certificeringspersonale bør udskyde fejl, der kræver, at kilden til fejlen findes. Personen bør kun udskyde MEL-fejl, der kan udskydes uden at udføre fejlsøgning, f.eks.:

- Udskydelse af udskiftning af en statisk afleder (hvis den er i stykker eller mangler).
- Udskydelse af udskiftning af beskadiget nødudstyr (når det er tilladt i henhold til MEL).

Ikke desto mindre indeholder AMC 145.A.30 (g) formuleringen "fejlsøgning bør ikke tillades", hvilket betyder, at andre AMC'er kan foreslås af den kompetente myndighed eller af organisationerne, så længe den pågældende opgave helt klart ligger inden for kategori A-certificeringspersonalets kompetenceområde.

- NVLT anmoder om, at forskellen mellem at udskyde en opgave og udbedre en opgave bør præciseres for kategori A-certificeringspersonale.

Agenturets holdning fremgår klart af AMC 145.A.30 (g):

- Udskydelse af fejl er tilladt i henhold til punkt (q) i stk. 2, hvilket betyder, at når der ikke er behov for fejlsøgning, er opgaven i MEL, og den vedligeholdelsesforanstaltning, der kræves i MEL, accepteres som værende enkel af den kompetente myndighed.
- Udbedring af en sådan udskudt fejl kan frigives, så længe opgaven er opført på listen i stk. 2, som indeholder punkt (q). Ifølge dette punkt kan enhver anden opgave frigives, hvis den kompetente myndighed har accepteret, at det er en enkel opgave.

Det betyder, at selv om den kompetente myndighed accepterer, at den krævede vedligeholdelsesforanstaltning er enkel, er det ikke sikkert, at den kompetente myndighed accepterer, at den vedligeholdelsesforanstaltning, der kræves til udbedring af en sådan fejl, er enkel.

- NVLT spurgte, om B1-certificeringspersonale kan udskyde fejl i flyelektroniske systemer/komponenter, og hvorvidt B2-certificeringspersonale kan udskyde fejl i mekaniske systemer/komponenter.

Agenturet mener ikke, at dette er muligt.

- NVLT anmodede om præcisering af, hvorvidt piloten kan udskyde MEL-opgaver, der kræver en vedligeholdelsesforanstaltning, og hvorvidt "fejlsøgning" betragtes som "vedligeholdelse". NVLT anmodede også om præcisering af, hvorvidt en "enkelt prøve" betragtes som en del af "fejlsøgning".

Agenturet mener, at når MEL kræver, at der udføres en foranstaltning, der klassificeres som "vedligeholdelse" i henhold til MEL, er der ikke behov for frigivelse fra det relevante certificeringspersonales side. Agenturet bemærker her, at luftfartøjschefen i henhold til AMC 145.A.30 (j), (4), kan få en begrænset certificeringspersonaleautorisation.

Endvidere betragtes "fejlsøgning" som "vedligeholdelse" og kræver derfor en frigivelse til tjeneste. Dette gælder imidlertid ikke, hvis en sådan foranstaltning indgår i MEL, og foranstaltningen ikke er blevet klassificeret som "vedligeholdelse" i MEL. Luftfartøjschefen kan udskyde en opgave, der er tilladt i MEL, så længe den ikke omfatter en foranstaltning, der i MEL er klassificeret som "vedligeholdelse".

Med hensyn til den "enkle prøve" mener agenturet, at der er tilfælde, hvor den ikke betragtes som en del af "fejlsøgningen", f.eks. når den enkle prøve udføres efter udskiftning af en elektronisk flyvemaskineenhed for at vurdere, om den er brugbar.

- NVLT bemærkede, at definitionen af "rutevedligeholdelse" i AMC 66.A.20 (a) indeholder sætningen "enhver vedligeholdelse, der udføres før flyvning for at sikre, at luftfartøjet er egnet til at foretage den planlagte flyvning". Efter deres mening er dette en uoverensstemmelse, idet definitionen af "inspektion før flyvning" i forordning (EF) nr. 2042/2003, artikel 2, stk. j), også indeholder sætningen "den inspektion, der udføres før flyvning for at sikre, at luftfartøjet er egnet til at foretage den planlagte flyvning". Endvidere betragtes "inspektion før flyvning" ikke som vedligeholdelse.

Agenturet mener ikke, at der er nogen uoverensstemmelse eller selvmodsigelse. For at sikre at "luftfartøjet er egnet til at foretage den planlagte flyvning", er der andre ting, der skal udføres før "inspektionen før flyvning". Det er nødvendigt at opfylde kravene i M.A.201 (a) og M.A.708 (b), som bl.a. omfatter udførelse af al den vedligeholdelse, der kræves i vedligeholdelsesprogrammet, og udbedring af fejl.

"Inspektionen før flyvning" er det sidste trin, der skal sikre, at "luftfartøjet er egnet til at foretage den planlagte flyvning" og omfatter også kontrol af den tekniske log og overholdelse af luftfartsforetagendets procedurer med henblik på at sikre, at alle de foregående trin er blevet gennemført (herunder vedligeholdelse).

Ifølge EU-OPS-1.290 har luftfartøjschefen det endelige ansvar for godkendelse af luftfartøjet før flyvning. Det er grunden til, at den tekniske log indeholder et felt, hvor luftfartøjschefen skal angive, at "luftfartøjet er egnet til at foretage den planlagte flyvning".

Reaktioner på opgave 66.009 "Type- og grupperettigheder":

- (17) "HELICOPTERS ITALIA" bemærkede, at et B2-certifikat for gruppe 2-luftfartøjer i henhold til agenturets forslag kun kan påtegnes med "individuelle typerettigheder" og "komplette undergrupperettigheder". De foreslår, at der gives mulighed for at påtegne "producentundergrupperettigheder", fordi nogle B2-certifikatindehavere måske kun arbejder på luftfartøjer fra en bestemt producent, hvorfor det ville være vanskeligt for dem at påvise erfaring, der er repræsentativ for hele undergruppen.

Agenturet er enig i forslaget og har ændret punkt 66.A.45 (d). Dette har betydet, at det foregående punkt 66.A.45 (e) er overflødig. Alle afsnittene i punkt 66.A.45 er nu blevet omnummereret. Tabellen i GM66.A.45 vil blive ændret, så den er i overensstemmelse med tabellen i denne grundelse.

- (18) "CAA-UNITED KINGDOM" bemærkede, at agenturet i sit svar til bemærkning nr. 331 i CRD2007-07 anførte, at træning i specifikt flyelektronisk udstyr var vedligeholdelsesorganisationens ansvar, hvilket efter deres mening er i modstrid med AMC 147.A.300, hvor der gives mulighed for, at luftfartøjstypetræning kan underopdeles i bl.a. "flyelektroniske systemer".

Agenturet bemærker, at "CAA-UNITED KINGDOMS" spørgsmål i bemærkning nr. 331 omfattede oprettelse af B2-typerettigheder baseret på udstyrsinstallation for luftfartøjer i det lille spektrum. For eksempel det integrerede flyelektroniske system Primus 1000.

Agenturet fastholder sin holdning. Det er ikke nødvendigt at indføre forskellige rettigheder med udgangspunkt i udstyrsinstallation for gruppe 2 og gruppe 3, fordi udstyret fra de forskellige producenter i de fleste tilfælde er ensartet, og det betragtes som værende tilstrækkeligt at påvise en erfaring, der er repræsentativ for den pågældende gruppe/undergruppe. Derefter ligger ansvaret for at vurdere kompetencer og om nødvendigt tilbyde yderligere træning hos den vedligeholdelsesorganisation, hvor personen er ansat. Denne træning kan udføres i en del-147-organisation, men i stedet for at den indgår i certificeringskravene, indgår den i kravene for udstedelse af certificeringspersonaleautorisationen.

- (19) "BRITISH AIRWAYS ENGINEERING" foreslog, at luftfartøjer til offentlig transport betragtes som en særlig gruppe i forhold til luftfartøjer til godstransport i forbindelse med fastlæggelsen af de rettigheder, der er opført i "listen over typerettigheder" i tillæg I til AMC til del-66. De mener, at både at have luftfartøjer til godstransport og til offentlig transport i samme rettighed, som det sker i øjeblikket, gør det vanskeligt, hvis ikke

umuligt, for luftfartsselskaber at have træning for den variant, som de ikke beskæftiger sig med.

Agenturet mener ikke, at det er nødvendigt at gennemføre typeuddannelse for alle varianter i den specifikke typerettighed for at få påtegnet hele rettigheden. Når agenturet beslutter, at to varianter kan medtages under samme typerettighed i tillæg I til AMC til del-66, sker det fordi, agenturet mener, at begge varianter ligner hinanden nok med hensyn til vedligeholdelse, og der ikke er behov for tillægskurser i forbindelse med certificering. Så snart en af varianterne er omfattet af certifikatet, kan den anden variant automatisk påtegnes.

Ikke desto mindre betyder dette ikke, at personen kan få en certificeringspersonaleautorisation for den variant, han ikke er uddannet i. Det ansvar ligger hos den vedligeholdelsesorganisation, der har personen ansat, eller certifikatindehaveren selv, hvis han fungerer som uafhængigt certificeringspersonale. Dette er præciseret i det nye punkt 66.A.20 (b), 3, og den dermed forbundne AMC 66.A.20 (b), 3.

Derfor mener agenturet ikke, at det er nødvendigt at adskille de to varianter, som "BRITISH AIRWAYS ENGINEERING" foreslår.

- (20) "DGAC-FRANCE" foreslog, at henvisningen i punkt 15 i tillæg V til del-66, hvor det anføres, at de begrænsninger, der er påtegnet certifikatet, er undtagelser fra certificeringsrettighederne, slettes. De foreslår, at den erstattes af AMC-materiale, hvor det forklares, at begrænsningerne skal angives, så det er klart, om de er certificeringsrettigheder eller undtagelser fra certificeringsrettighederne. Begrundelsen er, at den kompetente myndighed i nogle tilfælde måske allerede har udstedt certifikater, hvor de begrænsninger, der skyldes konvertering af nationale kvalifikationer, er certificeringsrettigheder.

Ikke desto mindre støtter "DGAC-FRANCE" idéen om, at begrænsninger, der påtegnes i henhold til punkt 66.A.45, betragtes som opgaver, der er udelukket fra certificeringsrettighederne.

En lignende bemærkning har agenturet også modtaget fra "CAA-NETHERLANDS".

Agenturet er enig i, at der er nogle uoverensstemmelser i forordningen. For eksempel:

- I 66.B.305 henvises der til "[...] *prøvning er nødvendig for at konvertere til luftfartøjsvedligeholdelsescertifikatet uden begrænsninger*", hvilket betyder, at begrænsningen henviser til opgaver, som ikke kan certificeres.
- I punkt 15 i del-66-certifikatet (tillæg V til del-66) anføres det, at "*hvis der ikke gælder begrænsninger, skal siden BEGRÆNSNINGER udstedes med erklæringen "Ingen begrænsninger"*". Dette betyder også, at begrænsningen henviser til opgaver, der ikke kan certificeres.
- I del-145 bruges begrænsninger til at reducere omfanget af aktiviteter, hvilket betyder, at begrænsningen henviser til opgaver, der kan certificeres.

Selv om agenturet har besluttet at anføre, at de begrænsninger, der er påtegnet et B3-certifikat, er opgaver, der ikke kan certificeres, er vi enige i, at det i nogle tilfælde kan være mere praktisk at henvise til opgaver, som kan certificeres, f.eks. når rettighederne er meget små i forhold til de opgaver, der ikke er godkendt. I de tilfælde er det ikke praktisk at opføre alle de opgaver, der ikke kan certificeres.

Det kan blive nødvendigt med yderligere regelfastsættelse for at fjerne alle disse uoverensstemmelser.

- (21) "CAA-NETHERLANDS" anmodede agenturet om at sikre tilstrækkelig standardisering i hele EU ved i listen over typerettigheder at angive alle de rettigheder og grupperettigheder, der skal påtegnes del-66-certifikater.

Agenturet vil overveje dette forslag før den næste årlige revision af listen over typerettigheder (tillæg I til AMC til del-66).

- (22) "CAA-NETHERLANDS" foreslog, at muligheden for "individuelle typerettigheder" for gruppe 3-luftfartøjer fjernes. De antog, at disse "individuelle typerettigheder" vil være underlagt samme begrænsninger som gruppe 3.

Agenturet bemærker, at begrænsningerne kun gælder for B1.2-certifikatet for gruppe 3-luftfartøjer, men ikke for "individuelle typerettigheder". Grunden til det er, at for at få en "individuel typerettighed" er det nødvendigt enten at gennemføre den praktiske del af typeuddannelsen eller, hvis der ikke udføres typeuddannelse, den praktiske erfaring, der kræves efter typeprøven.

Endvidere bemærker agenturet, at muligheden for at få "individuelle typerettigheder" bevares for at skabe fleksibilitet for de certifikatindehavere, der kun arbejder med en bestemt luftfartøjstype, der ikke er repræsentativ for hele gruppe 3.

- (23) "CAA-NETHERLANDS" anmodede om, at erfaring med gruppe 1- og gruppe 2-luftfartøjer kan medregnes i den erfaring, der kræves for at få en gruppe 3-rettighed.

Agenturet er enig i forslaget og vil ændre AMC 66.A.45 (g), (3), og (h) i overensstemmelse dermed.

Reaktioner på opgave 66.011 "Typeuddannelse":

- (24) "AIRBUS SAS", "AIR FRANCE", "DGAC-FRANCE", "BRITISH AIRWAYS ENGINEERING", "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL" og "KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE" fremsendte adskillige bemærkninger om indholdet af de teoretiske og praktiske elementer af typerettighedsuddannelsen som beskrevet i punkt 2.1 (e) og 2.2 (b) i tillæg III til del-66.

Med hensyn til uddannelsesniveau eller opgavernes art støttede agenturet de fleste forslag og ændrede opgaverne i overensstemmelse med dem.

Hvad angår indholdet i tabellen over praktiske elementer nævnte tre organisationer, at mængden af opgaver var for stor og derfor urealistisk, især med hensyn til fjernelse og installation, som er tidskrævende opgaver. Agenturet var enig i bemærkningen og skar ned på opgaverne ved at gøre det mere fleksibelt: I stedet for alle de afkrydsede punkter skal mindst 50 % af opgaverne gennemføres som en del af den praktiske uddannelse.

Det er også blevet tilføjet, at det kun er de punkter, der er relevante for den pågældende luftfartøjstype, der skal gennemføres.

- (25) "EUROPEAN AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING COMMITTEE (EAMTC)", "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL" og én privatperson anmodede om præciseringer og udtrykte bekymringer over varigheden af de teoretiske elementer i typerettighedsuddannelsen, navnlig med hensyn til det maksimale antal undervisningstimer pr. dag. Efter at have overvejet begrundelserne i bemærkningerne besluttede agenturet:
- at reducere antallet af undervisningstimer til seks pr. dag, hvor "pr. dag" skal forstås som "pr. døgn",
 - at bekræfte, at undervisningstimer ikke omfatter pauser, forberedelse, prøver osv.,
 - at fjerne begrænsningen "almindelig kontortid", da det under visse omstændigheder er muligt, at undervisningen foregår om aftenen eller i weekenden.

Dette er også i overensstemmelse med den gældende AMC 147.A.200.

- (26) "NEDERLANDSE VEREINIGUNG VAN LUCHTVAART TECHNICI (NVLT)" anmodede om en bekræftelse af, at når i forbindelse med uddannelsen praktiske opgaver betragtes som rigtige vedligeholdelsesopgaver, såsom åbning og lukning af paneler, fjernelse/installation af komponenter osv., skal sådanne opgaver føre til certificeringspersonalets udstedelse af et certifikat om frigivelse til tjeneste, uanset om opgaverne udføres under tilsyn af lærere eller supervisorere.

Agenturets holdning til dette spørgsmål er, at det er klart, at eleverne ikke har certificeringspersonalerettigheder, og at det derfor kun er certificeringspersonalet fra vedligeholdelsesorganisationen, der kan udstede certifikatet om frigivelse til tjeneste. Dette gælder især for opgaver i forbindelse med oplæring på arbejdspladsen, da de altid udføres i et ægte vedligeholdelsesmiljø og under supervisorsens tilsyn.

På den anden side anmodede EAMTC om, at de praktiske uddannelseselementer, som tilbydes af del-147-organisationer, aldrig skal resultere i faktiske vedligeholdelsesaktiviteter. Agenturet afviste denne bemærkning, fordi der er tilfælde, hvor sådan praktisk uddannelse resulterer i vedligeholdelsesaktiviteter, f.eks. når del-147-organisationen lader en del-145-organisationen gennemføre aktiviteten. Et certifikat om frigivelse til tjeneste skal udstedes, fordi luftfartøjets vedvarende luftdygtighed skal genoprettes, hver gang en komponent f.eks. er blevet afinstalleret og geninstalleret.

- (27) "NEDERLANDSE VEREINIGUNG VAN LUCHTVAART TECHNICI (NVLT)" og én privatperson fremsendte bemærkninger om definitionen af udpegede bedømmere samt deres rolle og kvalifikationer.

Agenturet har gennemgået dette spørgsmål og har forbedret teksten. Endvidere vil agenturet udarbejde AMC-materiale for bedre at forklare bedømmernes og supervisorernes rolle og kvalifikationer. Dette vil ske for den praktiske del af typerettighedsuddannelsen og for oplæring på arbejdspladsen.

- (28) "KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE" anførte, at i medfør af det aktuelle forslag skal de del-145-organisationer, der beskæftiger personale med certifikater udstedt af forskellige kompetente myndigheder, have programmet for oplæring på arbejdspladsen godkendt af alle disse myndigheder for den første typepåtegning af en bestemt type. De foreslog en ny mulighed for oplæring på arbejdspladsen, således at programmet kan godkendes af den kompetente myndighed med ansvar for tilsynet med vedligeholdelsesorganisationen, og at dette program skal anerkendes af alle medlemsstater.

For det første bemærker agenturet, at oplæring på arbejdspladsen kun kræves ved påtegning af den første typerettighed for en given kategori/underkategori og ikke ved påtegning af den første typerettighed for en bestemt type, som KLM anfører. Derfor vil dette problem kun opstå i forbindelse med organisationer, som bruger personale fra andre medlemsstater, der kun har grundlæggende certifikater (uden påtegning af rettigheder). Det er tvivlsomt, om dette er en normal praksis.

Endvidere er KLM's forslag i strid med kravene i artikel 6 i forordning (EF) nr. 2042/2003, som ikke giver rettigheder til en vedligeholdelsesorganisation om godkendelse til uddannelse. Det er kun del-147-organisationer, der har denne rettighed.

Selv om det er rigtigt, at kurser kan godkendes af den kompetente myndighed selv direkte, når de ikke gennemføres af en del-147-organisation, er det meningen, at dette skal ske fra sag til sag, og de er ikke underlagt gensidig anerkendelse mellem EU's medlemsstater. Et kursus, som godkendes direkte af den kompetente myndighed, er kun gyldigt for den pågældende myndighed i forbindelse med certificering.

(29) "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL" og én privatperson fremsatte to anbefalinger om typeuddannelsesprøven:

- Den første bemærkning, som var fra "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL", stiller spørgsmål ved behovet for, at antallet af spørgsmål skal kunne deles med fire, og foreslår, at dette krav erstattes med et forbud mod at runde karakterer op.

Agenturet bemærker, at dette forslag ikke ville løse det aktuelle problem. Hvis antallet af spørgsmål ikke kan deles med fire, er det nødvendigt at få flere rigtige svar end 75 % for at bestå, hvilket er i strid med reglen. Dette spørgsmål har allerede været genstand for retssager.

Derfor fastholder agenturet kravene om, at antallet af spørgsmål skal kunne deles med fire, og ikke kun i tillæg III til del-66 vedrørende typeuddannelsesstandarder, men også i tillæg II til del-66 vedrørende standarder for grundlæggende prøver.

- Den anden bemærkning, som var fra en privatperson, foreslår, at det i tillæg III til del-66 fastlægges, hvor mange spørgsmål der kræves for hvert enkelt kapitel.

Dette forslag er blevet afvist af agenturet, fordi antallet af spørgsmål afhænger af, hvor mange uddannelses timer der er brugt på de enkelte kapitler, hvilket fastlægges med udgangspunkt i uddannelsesmålsætningerne og analysen af uddannelsesbehov og er forskelligt fra luftfartøjstype til luftfartøjstype.

(30) "AIRBUS SAS", "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL" og EAMTC fremsatte bemærkninger om, at det ikke var klart, hvornår analysen af uddannelsesbehov er obligatorisk, og hvornår den ikke er.

Agenturet har i punkt 2.1 (d) i tillæg III til del-66 præciseret, at en analyse af uddannelsesbehov altid er påkrævet. De eneste undtagelser er beskrevet i artikel 7, stk. 9, litra f). Derfor er det ikke nødvendigt at udføre en analyse af uddannelsesbehov for kurser, der er godkendt før 15 måneder efter denne ændringsforordnings ikrafttræden, hvis de allerede er længere end den minimumsvarighed, der er foreskrevet i tillæg III til del-66.

(31) "AIRBUS SAS" havde en kommentar til AMC 66.A.45 (k) og AMC 66.B.115, hvor agenturet anfører, at grænsefladen mellem motor-/flyskrogssystemerne skal indgå i typeuddannelsen

om enten flyskroget eller motorinstallationen. Airbus SAS mener, at grænsefladen bør indgå i typeuddannelsen vedrørende motorinstallation.

Agenturet mener, at dette afhænger af type/kategori af luftfartøj. I nogle tilfælde, f.eks. i forbindelse med almen flyvning, kan det være mere rimeligt at lade grænsefladen indgå i flyskrogkurset, da mange forskellige luftfartøjer kan have samme motortype monteret.

- (32) "AIR FRANCE" havde en bemærkning til punkt 3 (j) i tillæg III til del-66. Efter deres mening bør der være en AMC, der for en niveau 3-prøve fastsætter, hvilken procentdel af spørgsmålene der skal være på niveau 1, 2 og 3.

Agenturet mener ikke, at bestemmelserne skal være så strenge. Ikke desto mindre er punkt 3 (j) i tillæg III blevet fjernet, og punkt 3 (d) og 3 (f) er blevet ændret med henblik på at præcisere, at:

- det er acceptabelt at bruge et begrænset antal spørgsmål fra et lavere niveau,
- den kompetente myndighed skal vurdere antallet af spørgsmål og deres sværhedsgrad ved godkendelsen af kurset.

- (33) EAMTC bemærkede, at vedligeholdelsesplanlægningsdokumenter, reparationshåndbøger vedrørende konstruktionen, RVSM og andre punkter ikke bør indgå i AMC 66.A.45 (k), (1), og (k), (2), og ikke bør tages i betragtning i forbindelse med fastlæggelse af det teoretiske indhold af et typeuddannelseskursus. De begrundede dette med, at disse punkter ikke er specifikke for en luftfartøjstype.

Agenturet er ikke enig i dette forslag, da en bestemt luftfartøjstype kan have meget specifikke reparationer, som indgår i reparationshåndbogen (herunder vedligeholdelse, der udspringer af RVSM-krav), og som skal indgå i udviklingen af kursets indhold.

- (34) "EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT" anbefalede en ændring af punkt 147.A.100 (f) med henblik på en reduktion af det højeste antal elever, som gennemgår praktisk uddannelse på hvert træningskursus, pr. supervisor fra 15 til 7.

Agenturet kan ikke imødekomme dette forslag, da dette punkt ikke indgik i arbejdsgruppens drøftelser og ikke har været en del af de eksterne høringer, der er blevet gennemført. Derfor skal det indgå i fremtidige regelfastsættelsesopgaver.