



YTTRANDE NR 05/2009

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 15 december 2009

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

*"Befogenheter för certifikat för luftfartygsunderhåll av typ B1 och B2
OCH
Typ- och gruppbehörigheter
OCH
Kurser för typbehörighet"*

I. Allmänt

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

II. Samråd

3. I bilaga III (Del-66) till förordning (EG) nr 2042/2003 beskrivs visserligen redan ett system för certifiering av certifierande personal, men enligt synpunkter som mottagits från intressenter och nationella myndigheter finns det behov av att revidera förordningen med avseende på följande:
 - Befogenheter för certifikat för luftfartygsunderhåll av typ B1 och B2.
 - Typ- och gruppbehörigheter.
 - Kurser för typbehörighet.

Följande synpunkter framfördes i samband med vart och ett av dessa områden:

Befogenheter för certifikat för luftfartygsunderhåll av typ B1 och B2:

4. För närvarande beskrivs befogenheterna för de olika kategorierna av certifikat för luftfartygsunderhåll på följande sätt i bilaga III (Del-66) till förordning (EG) nr 2042/2003:
 - Ett certifikat för luftfartygsunderhåll enligt kategori A ger innehavaren rätt att utfärda underhållsintyg efter planerat linjeunderhåll av mindre omfattning och efter åtgärdande av enkla fel inom ramarna för de uppgifter som specifikt anges i auktorisationen. Certifieringsbefogenheterna ska vara begränsade till arbete som innehavaren av certifikatet har utfört personligen i en Del-145-organisation.
 - Ett certifikat för luftfartygsunderhåll enligt kategori B1 ska ge innehavaren rätt att utfärda underhållsintyg efter underhåll som omfattar luftfartygsstruktur, motoranläggning och mekaniska och elektriska system. Byte av enkelt utbytbara avionikkomponenter (LRU), som kräver enkla test för att visa sin funktionsduglighet, ska också innefattas i befogenheterna. Kategori B1 ska automatiskt omfatta tillämplig underkategori till A.

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

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

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

- Ett certifikat för luftfartygsunderhåll enligt kategori B2 ska ge innehavaren rätt att utfärda underhållsintyg efter underhåll av avionik- och elsystem.
 - Ett certifikat för luftfartygsunderhåll enligt kategori C ska ge innehavaren rätt att utfärda underhållsintyg efter basunderhåll av luftfartyg. Befogenheterna är tillämpliga på luftfartyget i dess helhet i en Del-145-organisation.
5. Enligt de synpunkter som byrån mottagit från intressenter och nationella myndigheter finns det ingen klar definition av vad som avses med "elektriskt system" eller "avioniksystem" i den nuvarande förordningen. Dessutom verkar nuvarande AMC/GM-material inte vara tillräckliga för att förtydliga vilka avionikuppgifter som får utföras av innehavaren av ett B1-certifikat och vad som är ett "enkelt test".
6. Enligt andra synpunkter som byrån mottagit från intressenter och nationella myndigheter verkar det som om personalbefogenheterna för innehavare av B2-certifikat är för begränsade. Dessutom är grundutbildningen för kategori B2 (2 400 timmar) lika lång som för kategori B1, medan innehållet i tillägg I till Del-66 verkar antyda att utbildningen för B2 borde vara kortare än den för B1.

Typ- och gruppbehörigheter:

7. I bilaga III (Del-66) till förordning (EG) nr 2042/2003 klassificeras luftfartyg för närvarande på följande sätt när det gäller att införa behörighet för luftfartygstyp på certifikatet för luftfartygsunderhåll:
- Luftfartyg för vilka en särskild typbehörighet för luftfartyg måste anges på innehavarens certifikat. Detta omfattar alla stora luftfartyg enligt definitionen i förordning (EG) nr 2042/2003 (dvs. luftfartyg klassificerat som ett flygplan med en maximal startmassa på mer än 5 700 kg, eller en flermotorig helikopter) och luftfartyg där byrån har bestämt att luftfartygets komplexitet kräver typbehörighet för luftfartyg. För dessa luftfartyg krävs typutbildning.
 - Luftfartyg för vilka antingen en särskild typbehörighet för luftfartyg eller en lämplig gruppbehörighet eller gruppbehörighet (tillverkare) kan anges på innehavarens certifikat. I ett sådant fall krävs ingen typutbildning. Det är emellertid nödvändigt att genomgå typexamination och praktik (minst 50 procent av de uppgifter som ingår i tillägg II till AMC till Del -66 ⁽⁴⁾).
8. De intressenter och nationella myndigheter som lämnat synpunkter till byrån pekade på följande problem:
- Det framgår inte klart vad som menas med en "luftfartygstyp" när det gäller underhåll och följaktligen framgår det inte klart när två olika modeller/varianter av ett visst luftfartyg är tillräckligt lika för man ska kunna anse att de omfattas av samma "typbehörighet". Detta skapade felaktigheter i förteckningen över typbehörigheter i tillägg I till AMC till Del-66.
 - Det finns för närvarande ingen policy som beskriver när ett luftfartyg ska anses vara komplext i fråga om underhåll, vilket kan skilja sig från definitionen av "komplexa motordrivna luftfartyg" i grundförordningen.

⁽⁴⁾ Beslut nr 2003/19/RM från byråns verkställande direktör av den 28.11.2003 om godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material till kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter. Beslutet ändrades senast genom beslut nr 2009/016/R av den 1 december 2009.

- De nuvarande grupperna av luftfartyg återspeglar egentligen inte luftfartygens komplexitet. Vissa luftfartyg är "inte enkla" vad gäller konstruktionen och kräver enbart en gruppbehörighet, vilket strider mot definitionen.
- Befogenheterna för innehavare av B2-certifikat är för begränsade om man beaktar gruppbehörigheterna (tillverkare). Det är rimligt att anta att gruppbehörigheterna borde vara bättre anpassade till arbetsförmågan för en innehavare av B2-certifikat, där tekniken varierar mycket litet mellan olika tillverkare.
- Luftfartyg som kommer i fråga för gruppbehörigheter (tillverkare) och fullständiga gruppbehörigheter kräver för närvarande typexamination för ett representativt antal luftfartyg. I många fall kan det emellertid vara svårt att hitta en leverantör för sådana examinationer (godkänd organisation eller behörig myndighet).

Kurser för typbehörighet:

9. Enligt bilaga III (Del-66) till förordning (EG) nr 2042/2003 ska innehavaren av ett certifikat för luftfartygsunderhåll av kategori B1, B2 eller C enbart utöva sina befogenheter på ett specifikt luftfartyg om certifikatet för luftfartygsunderhåll (AML) innehåller rätt typbehörighet (TR), om inte annat anges i punkt 66.A.45 g.
10. Dessutom ska behörigheter beviljas efter genomförd utbildning för relevant behörighet för luftfartygstyp av kategori B1, B2 eller C som godkänts av den behöriga myndigheten eller som anordnats av en på lämpligt sätt godkänd Del-147-organisation för underhållsutbildning, om inte annat anges i punkt 66.A.45 h.
11. Enligt nuvarande förordning och godtagbara metoder för genomförande ska dessutom godkänd typutbildning av kategori B1 och B2 omfatta teoretiska och praktiska delar som måste uppfylla kraven i tillägg III till Del-66. Ett program för strukturerad utbildning på arbetsplatsen (OJT) kan utarbetas för att tillfredsställa kravet på praktisk utbildning. Den praktiska utbildningen måste omfatta en period på fyra månader för sökande utan aktuell dokumenterad tidigare praktisk erfarenhet av luftfartyg med jämförbar konstruktion och system, inklusive motorer. Men detta kan minskas till minst två veckor för sökande med sådan tidigare erfarenhet.
12. De intressenter och nationella myndigheter som lämnat synpunkter till byrån pekade på följande problem:
 - De inslag i utbildningen som beskrivs i tillägg III till Del-66 verkar inte vara tillräckligt detaljerade för att täcka alla möjligheter till typutbildning för luftfartyg (även om de är ganska omfattande). Alltför stort utrymme lämnas åt tolkningar och fall av ojämlig behandling. Fall har rapporterats där samma kurs varierar med avseende på nivå, längd och innehåll för teoretisk utbildning eller praktisk utbildning/arbetsplatsförlagd utbildning/praktisk erfarenhet och där de praktiska delarna begränsats till två veckors utbildning, oavsett den sökandes erfarenhet. Dessutom ägnas inte skillnadsutbildningen tillräcklig uppmärksamhet.
 - Det aktuella AMC/GM-materialet anger dessutom att den behöriga myndigheten har sista ordet när det gäller om längden på de praktiska inslagen är lämplig för en viss individ innan behörigheten införs (vilket kan variera mellan två veckor och fyra månader). Detta har skapat situationer där den behöriga myndigheten inte ansett det vara tillräckligt att en sökande genomfört en godkänd typutbildning vid en Del-147-organisation, inklusive den teoretiska och praktiska utbildningen, utan krävt ytterligare praktisk utbildning för att myndigheten skulle kunna införa behörigheten.

13. För att ta itu med dessa frågor startade byrån tre regleringsåtgärder:

- 66.006: Befogenheter för certifikat för luftfartygsunderhåll av typ B1 och B2.
- 66.009: Typ- och gruppbehörigheter.
- 66.011: Kurser för typbehörighet.

För var och en av dessa åtgärder skapade byrån motsvarande förslagsgrupp som bestod av företrädare för nationella myndigheter och branschen. Syftet var att kartlägga situationen, lägga fram ett förslag och utveckla riktlinjer för att avge ett yttrande om ändring av Del-66 och/eller ett beslut om att ändra de godtagbara sätten att uppfylla kraven (AMC) och det vägledande materialet (GM) till denna del vad gäller motsvarande mandat (ToR). När det gällde åtgärd 66.011 begränsades arbetets omfattning till sådana luftfartyg som krävde utbildning för typbehörighet.

14. På grundval av informationen från förslagsgrupperna offentliggjorde byrån den 28 juni 2007 meddelandet NPA 2007-07 på sin webbplats: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

15. Till och med samrådets sista dag, den 28 oktober 2007 (som omfattade en månads förlängning av det inledande tre månader långa samrådet) hade byrån mottagit 409 kommentarer från nationella luftfartsmyndigheter, yrkesorganisationer och privata organisationer/personer.

16. För att analysera dessa kommentarer tillsatte byrån en granskningsgrupp för var och en av de tre åtgärderna. Varje grupp bestod av medlemmarna i motsvarande arbetsgrupp plus en person från Standardisering och Godkännanden (byrån) och en person från branschen som hade anmält en avvikande åsikt om NPA 2007-07. Som ett resultat av denna granskning offentliggjorde byrån den 6 oktober 2009 förteckningen med synpunkter och svar CRD 2007-07, som innehöll svaren på varje kommentar och den föreslagna texten till regeln och till AMC/GM.

17. Det är viktigt att påpeka att granskningsgrupperna också tog hänsyn till kommentarerna som tagits emot under samrådet för NPA 2008-03.

18. Sedan CRD 2007-07 offentliggjorts organiserade byrån den 29 oktober 2009 en workshop i Köln för att förklara meddelandets innehåll och hjälpa de berörda parterna att tolka förslaget innan synpunkter skickades in.

19. Som resultat av det externa samrådet om CRD 2007-07 som slutfördes den 5 december 2009 mottog byrån synpunkter från

- fyra behöriga myndigheter: Civila luftfartsmyndigheterna i Nederländerna, Sverige och Storbritannien samt DGAC i Frankrike,
- tolv organisationer och föreningar: 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) och EAT-DHL Technical Training Department,
- fyra privatpersoner.

Dessa synpunkter analyseras i detalj i bilagan.

III. Innehållet i byråns yttrande

20. Detta yttrande tar i största möjliga utsträckning hänsyn till de synpunkter som lämnats av de många berörda parter och nationella myndigheter som deltog i samrådet och som reagerade på förteckningen över synpunkter och svar.
21. Med beaktande av hierarkin för EASA:s regler tar byrån i detta yttrande enbart upp de ändringar som byrån föreslår till förordning (EG) nr 2042/2003. Tillhörande godtagbart sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) som anges i förteckningen kommer att offentliggöras av byrån först när ovanstående förordningar har antagits av kommissionen. Vi vill emellertid påpeka att åtgärderna som presenteras i detta yttrande måste läsas tillsammans med ovannämnda AMC och GM som en del av ett godkänt paket.

a) *Ändringar i samband med åtgärd 66.006: Befogenheter för certifikat för luftfartygsunderhåll av typ B1 och B2*

22. När det gäller befogenheterna för den certifierande personalen av kategori B1 föreslår byrån att man medger utfärdande av underhållsintyg för "arbete på avioniksystem" (i stället för nuvarande "utbyte av utbytbara enheter i avioniklinjen") så länge det test som krävs är enkelt och det inte behövs någon felsökning.

Denna förändring kommer att stödjas ytterligare av AMC/GM för att klargöra

- vad är ett "elektriskt system" och vad är ett "avioniksystem"?
- vad är ett "enkelt test"?
- vad är "felsökning"?
- att de typiska områden som omfattas av modul 7.7 anses vara "elektriska uppgifter", vilket betyder att de kan godkännas av certifierande personal med såväl B1- som B2-behörighet.

23. När det gäller certifierande personal enligt kategori B2 föreslår byrån att man låter deras befogenheter omfatta utfärdande av underhållsintyg för el- och avionikuppgifter som utförts inom motoranläggning och mekaniska system (punkt 66.A.20 a 3 i till Del-66). Som en följd av detta har tilläggen I, II och III reviderats för de aktuella systemen för att öka kunskaps- och utbildningsnivån för kategori B2 så den motsvarar den som gäller för kategori B1 och för att lägga till nya frågor i respektive prov.

24. För att inte alla nuvarande innehavare av B2-certifikat ska behöva utbildas och examineras på nytt föreslår byrån i artikel 7.9 a i förordning (EG) nr 2042/2003 att de ska få denna befogenhet automatiskt. Även om detta delvis motiveras av att den godkända underhållsorganisationen alltid måste utvärdera behörigheten för den certifierande personalen innan man utfärdar lämplig auktorisation, har byrån infört en ytterligare kompensande åtgärd i punkt 66.A.20 b 3 till Del-66, enligt vilken den certifierande personalen inte kan utöva sina befogenheter om de inte är behöriga för motsvarande luftfartyg.

Detta kommer att kompletteras av en AMC 66.A.20 b 3 som klargör att innehavaren av certifikatet ska tillse att han/hon har förvärvat lämpliga kunskaper och erfarenheter för att kunna utfärda underhållsintyg för det aktuella luftfartyget. Detta är mycket viktigt, eftersom vissa system och viss teknik i det aktuella luftfartyget kanske inte omfattas av de grundläggande kunskapskraven i 66.A.25 eller av typbehörighetskraven i 66.A.45.

Detta gäller i regel för

- typbehörigheter som införts på ett certifikat med de beteckningar som anges i tillägg I till AMC "Förteckning över typbehörigheter" efter att ha genomgått typutbildning/examination som inte omfattade samtliga varianter inom den behörighetsklassen,
- arbete som utförts på en modell som har utvecklats tekniskt från originalmodellen som användes för typutbildningen/examinationen,
- utveckling av de grundläggande kunskapskrav som inte kräver ny examination av befintliga innehavare av certifikat,
- särskild teknik och alternativ som valts av varje kund och som kanske inte har ingått i typutbildningen/examinationen,
- införande av gruppbehörighet eller undergruppbehörighet som bygger på erfarenheten från ett representativt antal uppgifter eller som bygger på typutbildning/examination på ett representativt antal luftfartyg.

25. För personal med B2-certifikat föreslår byrån dessutom att man inkluderar möjligheten för Del-145-organisationen att ge innehavaren av en B2-licens rätt att certifiera kategori A-uppgifter (punkt 66.A.20 a 3 ii till Del-66). Även om grundkunskaperna för kategori B2-certifikatet inte helt täcker de grundkunskaper som krävs för kategori A-certifikatet, och byrån har visserligen klargjort att kategori B2-certifikat inte automatiskt inkluderar någon underkategori A, så har byrån ansett det vara rimligt att öka befogenheterna på detta sätt under förutsättning att man genomför följande kompenserande åtgärder:

- Kategori A-befogenheten omfattar enbart de luftfartygstyper som redan införts på B2-certifikatet.
- Lämplig uppgiftsutbildning måste genomföras för varje luftfartygstyp, vid den Del-145-organisation som utfärdade auktorisationen.
- Sex månaders dokumenterad praktisk erfarenhet krävs vid Del-145-organisationen som utfärdade auktorisationen. Denna erfarenhet måste täcka samma område som den auktorisation som ska utfärdas.
- Både uppgiftsutbildningen och den praktiska erfarenheten ska följas av lämplig examination/utvärdering.

26. Tillägg I till Del-66 har ändrats på följande sätt:

- Ny teknik har tagits med, såsom "Integrerade modulära avioniksystem (ATA 42)", "Kabinsystem (ATA 44)" och "Informationssystem (ATA 46)".
- Modulerna 13 och 14 har utökats för att omfatta de utökade befogenheterna för B2-certifikatet i punkt 66.A.20 a 3 i till Del-66.

Denna utökning av innehållet i tillägg I har inte medfört någon ändring av de utbildningstimmar som krävs för grundkurserna enligt Del-147 av följande skäl:

- Ändringarna som gjorts av kursplanen för B1 (ny teknik) är obetydliga i förhållande till hela kursens längd.
- Även om den ändring som gjorts för att täcka ökningen av B2-befogenheter är mycket mer omfattande, kompenseras den av minskningen av antalet timmar som byrån planerade att införa när den väl hade bekräftat att den nuvarande B2-utbildningen skulle vara kortare än den för B1. Denna minskning var en konsekvens av en detaljerad analys av kursplanens innehåll (moduler, undermoduler och delar) och utbildningsnivån för varje del. Följden blir att grundkursen för B2 i slutändan förblir 2 400 timmar.

27. Tillägg II till Del-66 har ändrats för att
- anpassa antalet frågor till de ändringar som infördes i tillägg I,
 - se till att antalet frågor för varje del är delbart med fyra, så att man kan uppnå andelen 75 procent korrekta svar; detta löser det nuvarande problemet att det i vissa fall är nödvändigt att uppnå mer än 75 procent för att bli godkänd.
28. Tillägg III till Del-66 har ändrats för att anpassas till ändringarna som gjordes i tillägg I.
29. Punkt 145.A.30 g till Del-145 har ändrats genom att orden "i förekommande fall" lagts till för att den behöriga myndigheten ska kunna godkänna en organisation som enbart har certifierande personal med antingen B1- eller B2-certifikat om det är klart motiverat av arbetets omfattning.

Ett AMC 145.A.30 g läggs till för att förtydliga att detta endast är möjligt om arbetets omfattning, så som det definieras i handboken för underhållsorganisationen, visar att det inte finns behov av certifierande personal som är behörig enligt både kategori B1 och B2. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt att klart avgränsa omfattningen av planerat och icke-planerat linjeunderhåll (åtgärdande av fel) till enbart sådana uppgifter som kan certifieras av den tillgängliga kategorin av certifierande personal.

30. Slutligen har byrån infört lämpliga bestämmelser i artikel 7.9 b och c i förordning (EG) nr 2042/2003 för att se till att Del-147-organisationerna som tillhandahåller grundutbildningskurser och examinationer och behöriga myndigheter som tillhandahåller grundexaminationer ska få en lämplig övergångsperiod.

b) *Ändringar i samband med åtgärd 66.009: Typ- och gruppbehörigheter*

31. När det gäller att avgöra om en viss modell eller variant av ett luftfartyg kräver särskild typbehörighet eller kan ingå i en befintlig typbehörighet, så granskas detta just nu som en del av åtgärd 21.039 i samband med "Operational Suitability Data" (Data för operativ lämplighet). I den åtgärden ingår, bland andra ändringar, att TC- och STC-innehavare ska vara skyldiga att beskriva minimikursplaner för typbehörighetsutbildning för personal som utfärdar underhållsintyg.
32. Vad gäller kriterierna för att fastställa när ett luftfartyg kan betraktas som "komplext" i samband med underhåll och följaktligen kräver en individuell typbehörighet, har byrån samlat dem i grupp 1, som enligt den nya punkten 66.A.42 definieras på följande sätt:

Grupp 1: "alla komplexa motordrivna luftfartyg och sådana icke-komplexa motordrivna luftfartyg som kräver behörighet för en viss luftfartygstyp. Ett icke-komplext motordrivet luftfartyg kräver behörighet för en viss luftfartygstyp om detta anges av byrån".

Enligt denna definition används termen "komplext motordrivet luftfartyg" på samma sätt som i grundförordningen.

Byrån kommer att tillämpa följande policy för att klassificera ett icke-komplext motordrivet luftfartyg i grupp 1:

- När underhållsförfarandet kräver specialutbildning (dvs. när något av de ingående momenten inte behandlas på ett tillfredsställande sätt i grundkursplanen i tillägg I till Del-66), eller
- maximal tillåten tjänstehöjd överskrider FL 290, eller
- det är en helikopter med flera motorer, eller
- det är utrustat med fly-by-wire-system.

Dessa kriterier är enkla och det blir lätt att ange om ett visst luftfartyg tillhör grupp 1 eller ej.

33. När det gäller gruppering av luftfartyg ersätts de 13 typgrupper för underhållsbehörighet som för närvarande anges i tillägg I till AMC till Del-66, och som här kallas "Förteckning över typbehörigheter", av tre grupper (ny punkt 66.A.42 till Del-66):
- Grupp 1: alla komplexa motordrivna luftfartyg och sådana icke-komplexa motordrivna luftfartyg som kräver behörighet för en viss luftfartygstyp om detta anges av byrån.
 - Grupp 2: Andra luftfartyg än de som anges i grupp 1, som hör till följande undergrupper:
 - Undergrupp 2a: Enmotoriga turbopropflygplan
 - Undergrupp 2b: Helikoptrar, en turbinmotor
 - Undergrupp 2c: Helikoptrar, en kolvmotor
 - Grupp 3: Andra kolvmotordrivna flygplan än de som anges i Grupp 1.
34. På grundval av de grupper och undergrupper som anges i punkt 66.A.42 till Del-66 har byrån i punkt 66.A.45 till Del-66 infört olika möjligheter för att godkänna certifikat tillsammans med motsvarande krav på utbildning/examination/erfarenhet. En tabell motsvarande den nedan kommer att införas i det vägledande materialet (GM 66.A.45) för att sammanfatta samtliga alternativ och krav:

Krav på luftfartygsbehörighet			
	B1-certifikat	B2-certifikat	C-certifikat
Grupp 1 Komplexa motordrivna luftfartyg + övriga luftfartyg som anges av byrån	Individuell TYPBEHÖRIGHET <i>Typutbildning:</i> – Teori + examination – Praktik + bedömning <i>OJT (för första luftfartyget i certifikatets underkategori)</i>	Individuell TYPBEHÖRIGHET <i>Typutbildning:</i> – Teori + examination – Praktik + bedömning <i>OJT (för första luftfartyget i certifikatets underkategori)</i>	Individuell TYPBEHÖRIGHET <i>Typutbildning:</i> – Teori + examination
Grupp 2: (förutom dem i grupp 1) Undergrup per:	(Innehavare av B1.1-, B1.3- och B1.4-certifikat) Individuell TYPBEHÖRIGHET <i>(typutbildning+OJT) eller (typexamination + praktisk erfarenhet)</i> eller Undergruppbehörighet	Individuell TYPBEHÖRIGHET <i>(typutbildning+OJT) eller (typexamination + praktisk erfarenhet)</i> eller Undergruppbehörig-	Individuell TYPBEHÖRIGHET <i>(typutbildning) eller (typexamination)</i> eller Undergruppbehörighet (tillverkare)

<p>2a: enmotoriga turboprop- flygplan</p> <p>2b: helikoptrar, en turbomotor</p> <p>2c: helikoptrar, en kolvmotor</p>	<p>(tillverkare) (typutbildning+OJT) eller (typ- examination + praktisk erfarenhet) på minst 2 representativa luftfartyg från undergruppen (tillverkare) eller Fullständig undergrupp- behörighet (typutbildning+OJT) eller (typ- examination + praktisk erfarenhet) på minst 3 representativa luftfartyg från undergruppen från olika tillverkare</p>	<p>het (tillverkare) (bygger på styrkande av lämplig erfarenhet) eller Fullständig undergrupp- behörighet (bygger på styrkande av lämplig erfarenhet)</p>	<p>(typutbildning eller typ- examination) på minst 2 representativa luftfartyg från undergruppen (tillverkare) eller Fullständig undergrupp- behörighet (typutbildning eller typexamination) på minst 3 representativa luftfartyg från undergruppen från olika tillverkare</p>
<p>Grupp 3</p> <p>Kolvmotor- drivna flygplan (utom de som anges i Grupp 1)</p>	<p>(Innehavare av B1.2- certifikat) Individuell TYPBEHÖRIGHET (typutbildning+OJT) eller (typexamination + praktisk erfarenhet) eller Fullständig grupp 3- behörighet (bygger på styrkande av lämplig erfarenhet) Begränsningar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trycksatta flygplan ▪ Strukturer (metall / komposit / trä / metallrör och textil) <p>(Begränsningarna ska tas bort på grundval av lämplig erfarenhet)</p>	<p>Individuell TYPBEHÖRIGHET (typutbildning+OJT) eller (typexamination + praktisk erfarenhet) eller Fullständig grupp 3- behörighet (bygger på styrkande av lämplig erfarenhet)</p>	<p>Individuell TYPBEHÖRIGHET (typutbildning) eller (typexamination) eller Fullständig grupp 3- behörighet (bygger på styrkande av lämplig erfarenhet)</p>

35. Det är viktigt att påpeka att för vissa grupper av luftfartyg och certifikat är det möjligt att erhålla behörighet för en viss grupp eller undergrupp sedan lämplig erfarenhet har styrkts, utan att det behövs någon typutbildning eller typexamination. Detta gäller för följande:

- Luftfartyg av grupp 3 för samtliga certifikat (B1.2, B2 och C).
- Luftfartyg av grupp 2 för certifikat enligt kategori B2.

Skälet till att B2-certifikatet även kan ge undergruppbehörighet för luftfartyg av grupp 2 efter styrkande av erfarenhet utan behov av typutbildning eller typexamination på ett antal representativa luftfartyg är att avioniktekniken i olika luftfartyg i regel är mycket likartad.

För B1- och C-certifikaten är tekniken för strukturer och mekaniska system betydligt mer varierad. Följaktligen är det inte möjligt att erhålla undergruppbehörigheter för luftfartyg i

grupp 2 efter styrkt erfarenhet för B1- och C-licenser. Även om det är möjligt att ha fullständig grupp 3-behörighet på ett B1.2-certifikat efter styrkt erfarenhet kommer den behörigheten dessutom att omfattas av följande begränsningar om personen inte kan styrka lämplig erfarenhet:

- Trycksatta luftfartyg.
- Flygplan med trästruktur.
- Flygplan med struktur av metallrör, täckta av textil.
- Flygplan med metallstruktur.
- Flygplan med kompositstruktur.

Det är viktigt att påpeka att antalet begränsningar i NPA 2007-07 var större och även omfattade följande begränsningar:

För B1.2- och C-certifikat:

- Infällningsbara landställ.
- Ställbar propeller.
- Turboladdad motor.
- FADEC.

För B2-certifikat:

- Autopilot för helikopter.
- Autopilot för flygplan.
- EFIS
- FADEC

Dessa ytterligare begränsningar ströks emellertid i det slutgiltiga förslaget i samarbete med granskningsgruppen för att motsvara NPA 2008-03 där liknande begränsningar hade införts för B3- och L-certifikat.

Skälen för att begränsningarna avseende dessa system tas bort är följande:

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

Som en kompenserande åtgärd hade dessutom en bestämmelse införts i punkt 66.A.20 b till Del-66 för att göra alldeles klart att den certifierande personalen inte kan utöva befogenheter om den inte har behörighet för det enskilda luftfartyget. Detta förstärker underhållsorganisationens eller den oberoende certifierande personalens nuvarande ansvar för att se till att man besitter denna behörighet innan ett luftfartyg godkänns.

36. De begränsningar som anges på certifikatet
- innebär att innehavaren "utesluts" från certifieringsbehörigheterna,
 - gäller hela luftfartyget; ingenting kan godkännas på luftfartyget förutom sådana underhållsuppgifter som ska utföras av piloten/ägaren,
 - kan avlägsnas genom
 1. att man styrker lämplig erfarenhet (kommer att förklaras ytterligare i AMC), eller
 2. att man styrker lämplig erfarenhet eller efter en tillfredsställande praktisk utvärdering som utförs av den behöriga myndigheten.
37. Punkt 66.B.125 till Del-66 har ändrats för att ge de behöriga myndigheterna instruktioner om hur de befintliga certifikaten enligt Del-66 ska konverteras till de nya behörigheter som

beskrivs i punkt 66.A.45 till Del-66. Hur som helst är denna konvertering inte obligatorisk innan det befintliga certifikatet enligt Del-66 löper ut eller behöver ändras (se artikel 7.9 h i förordning (EG) nr 2042/2003). Behörigheter för enskilda luftfartyg som införts på ett certifikat enligt Del-66 kommer dessutom inte att bli föremål för konvertering och ska finnas kvar på certifikatet.

c) *Ändringar avseende åtgärd 66.011: Typutbildning*

38. Typbehörighetsutbildning (TRT) och utbildning på arbetsplatsen (OJT)

Typbehörighetsutbildningen består alltid av

- en teoretisk del med examination,
- en praktisk del med utvärdering.

Den utbildning som sker på arbetsplatsen anses inte vara en del av typbehörighetsutbildningen. Den arbetsplatsförlagda utbildningen kommer att vara ett komplement till typbehörighetsutbildningen och endast obligatorisk när det gäller att erhålla den första typbehörigheten (TR) i en viss kategori/underkategori för ett certifikat för luftfartygsunderhåll (AML), så att mekanikern kan få erfarenhet utöver den praktiska delen av typbehörighetsutbildningen.

Den utbildning som förlagts till arbetsplatsen är ett program som ska genomföras i en riktig underhållsmiljö och under överseende av en utsedd handledare. Dessutom leder denna arbetsplatsförlagda utbildning fram till en utvärdering. Alla dessa delar ska vara acceptabla för den behöriga myndighet som har ansvaret för att godkänna typbehörigheten.

Av samtliga dessa skäl beskrivs nu typbehörighetsutbildningen i punkt 66.A.45 k till Del-66, skilt från den arbetsplatsförlagda utbildningen, som beskrivs i punkt 66.A.45 l till Del-66.

39. Relevant luftfartygstyp för utbildningen på arbetsplatsen (OJT)

Den arbetsplatsförlagda utbildningen kan endast utföras på den typ av luftfartyg som ska anges på certifikatet, och inte på andra luftfartyg inom samma eller andra underkategorier. Skälet är att detta är den första luftfartygstypen i underkategorin och innehavaren av certifikatet behöver ha erfarenhet från det luftfartyget för att kunna utfärda intyg.

40. Typbehörighetsutbildning och certifieringsbefogenheter

Att en viss typbehörighet angetts på certifikatet räcker inte för att man ska kunna utöva certifieringsbefogenheter. Det finns också andra krav, som beskrivs i punkt 66.A.20 b till Del-66 och punkt 145.A.35 till Del-145. För att detta ska bli klarare har en ny punkt 66.A.20 b 3 till Del-66 lagts till och ytterligare AMC-material kommer att offentliggöras i samma syfte för både 66.A.20 b 3 och 145.A.35 a.

41. Den teoretiska delen av typbehörighetsutbildningen (TRT): minsta längd

För att undvika alltför korta typbehörighetsutbildningar (TRT) enligt vad som rapporterats av EASA:s standardiseringsteam har begreppet minsta längd för den teoretiska delen av typbehörighetsutbildningen införts som en bästa kompromiss. Det var emellertid inte möjligt att föreslå kurstider som fullt ut täckte den stora mångfalden i fråga om teknik,

komplexitet och vikt. Ändringarna måste därför begränsas till allmänna och breda kategorier.

Förutom kategorin för rotordrivna luftfartyg föreslås tre allmänna kategorier för flygplan, baserat på maximal certifierad startmassa:

- Under 5 700 kg.
- Mellan 5 700 kg och 30 000 kg.
- Över 30 000 kg.

Särskild uppmärksamhet ägnades dessutom åt de typer av luftfartyg som ligger under 2T (lätta luftfartyg): för icke trycksatta kolvmotordrivna flygplan med en maximal startmassa under 2 000 kg kan den minsta tillåtna kurs tiden minskas med 50 procent.

För helikoptrar som enligt den nuvarande definitionen i 66.A.42 återfinns i grupp 2 kan den minsta tillåtna kurs tiden minskas med 30 procent.

Alla de minsta kurs tiderna för den teoretiska typbehörighetsutbildningen bygger på allmänna luftfartygskategorier och monterad minimistandardutrustning och har beräknats mot bakgrund av bland annat följande:

- Längden på befintliga Del-147-utbildningar för typbehörighet i Europa som erbjuds av EAMTC (European Aircraft Maintenance Training Committee).
- Längden på Del-147-utbildningar för typbehörighet som erbjuds av utländska organisationer under överinseende av byrån.

42. Flexibilitetsbestämmelser för minsta kurslängd – motivering av typbehörighetsutbildningens längd

Typbehörighetsutbildningens innehåll och längd måste fastställas på grundval av en detaljerad analys av utbildningsbehovet (TNA).

En metod för att identifiera utbildningsbehoven kommer att erbjudas i det vägledande materialet (GM) till tillägg III till Del-66.

Eftersom det är omöjligt att täcka hela mångfalden av olika luftfartyg, tekniska system etc., och eftersom tillägg III till Del-66, där sådan kurslängd anges, är obligatoriskt, skulle alla eventuella avvikelser kräva en tillämpning av artikel 14 i grundförordningen.

För att undvika detta dödläge har byrån föreslagit flexibilitetsregler som ska vara

- tillåtna endast under exceptionella omständigheter,
- motiverade, accepterade och registrerade av den behöriga myndigheten,
- grundade på analysen av utbildningsbehov.

Kurserna kan emellertid vara kortare än den föreslagna minimilängden om det föreligger en detaljerad motivering, eller längre än den föreslagna minimilängden om det krävs för att täcka in obligatoriska utbildningsmoment samt alla utbildningsbehov och inlärningsmål.

En definition av begreppet "undervisningstimma" föreslås också i dokumentet.

43. Maximalt antal utbildningstimmar per dag

För att utbildningens ska bli effektiv och av hänsyn till "männsliga faktorer" ska antalet undervisningstimmar per dag för den teoretiska utbildningen inte överskrida sex timmar. I

undantagsfall kan avvikelser från denna norm tillåtas av den behöriga myndigheten om det finns en godtagbar motivering. Detta maximala timantal gäller också

- för kombinationen av teoretisk och praktisk utbildning när de genomförs samtidigt,
- för kombinationen av utbildning och normalt dagligt underhållsarbete (t.ex. underhållsuppgifter eller arbetsplatsförlagd utbildning) om de genomförs samtidigt.

44. Deltagande (frånvaro)

Eleven måste vara närvarande på minst 90 procent av undervisningstimmar under den teoretiska utbildningskursen. Om detta krav inte har uppfyllts ska motsvarande kursintyg inte utfärdas. Ytterligare utbildning kan erbjudas av utbildningsorganisationen för att uppfylla kravet på lägsta deltagande.

45. Förbättring av nuvarande innehåll i och nivå för den teoretiska delen av typbehörighetsutbildningen

Den nuvarande tabellen (typutbildningsstandard/teoretiska delar) i tillägg III till Del-66 har granskats och uppdaterats för att ta hänsyn till nya system, ny teknik etc., och har i görligaste mån anpassats till ATA 104 (Air Transport Association Specification 104). Dessutom betraktas varje siffra i tabellerna som ett särskilt kapitel i samband med examinationen.

Samordningen gjordes med regleringsåtgärden 66.006 där befogenheterna för innehavare av B1- och B2-certifikat har granskats.

Körning av motor på mark anses inte vara en del av typbehörighetsutbildningen.

46. Den praktiska delen av typbehörighetsutbildningen (innehåll)

Den praktiska utbildningen har nu ett fast innehåll som bygger på en särskild förteckning över praktiska uppgifter som ingår i tillägg III till Del-66.

De praktiska delar som ska utföras måste vara representativa för luftfartyget och dess system, såväl vad gäller komplexitet som i fråga om de tekniska kunskaper som krävs. Relativt enkla uppgifter kan inkluderas, men även andra, mer komplicerade uppgifter ska tas med och genomföras.

Den föreslagna tabellen innehåller följande kategorier av uppgifter:

- LOC: Location (Plats)
- FOT: Functional / Operational Test (funktions-/ arbetstest)
- SGH: Service and Ground Handling (service och markhantering)
- R/I: Removal/Installation (demontering/installation)
- MEL: Minimum Equipment List (förteckning över minimiutrustning)
- TS: Troubleshooting (felsökning)

Förteckningen över godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) kommer att ta upp följande aspekter:

- Utförande av en examination och praktikexaminatorns roll i den praktiska delen av typbehörighetsutbildningen, och
- styrkande av kravet på praktisk utbildning genom uppvisande av antingen en detaljerad kursplan eller praktiska arbetsblad/loggböcker (skriftliga bevis ska lämnas för att typen ska kunna anges på certifikatet),

- innehav av dokument som styrker genomförandet av praktisk utbildning.

47. Den praktiska delen av typbehörighetsutbildningen (längd)

Även om den praktiska delen av typbehörighetsutbildningen är "innehållsinriktad" (tabell i tillägg III till Del-66) bör kursen vara minst två veckor (tio arbetsdagar) för flygplan över 30 000 kg (MTOM), oavsett den tid som krävs för att genomföra uppgifterna om inte en lämplig motivering har getts till den behöriga myndigheten. Detta kommer att ingå i ett AMC.

48. Arbetsplatsförlagd utbildning (OJT)

Som redan förklarats kommer eleven att behöva genomföra utbildning på arbetsplatsen (OJT) i en riktig underhållsmiljö när det gäller den första typbehörigheten för en viss (under)kategori på certifikatet. De uppgifter som ska utföras måste vara representativa för luftfartyget och dess system, såväl vad gäller komplexitet som i fråga om de tekniska kunskaper som krävs för att slutföra en viss uppgift.

Lämpliga AMC kommer att utges av byrån för att förtydliga innebörden av ordet "representativ". Detta kommer att göras genom användning av tillägg II till AMC till Del-66, som också kommer att gälla för luftfartyg som kräver typbehörighetsutbildning.

Den arbetsplatsförlagda utbildningen kommer att registreras via arbetsblad/loggböcker som måste visas upp av eleverna.

Dessutom ska en särskild rapport från en utsedd examinator bekräfta att elevens utförande av den arbetsplatsförlagda utbildningen uppfyllde kraven. Examinatorn ska basera sin utvärdering på de register som har undertecknats dagligen av honom/henne själv eller av utsedda handledare med direkt ansvar för att övervaka samtliga uppgifter i den arbetsplatsförlagda utbildningen. Roll och kvalifikationer för utsedda examinators och handledarna kommer att beskrivas ytterligare i ett AMC.

49. Ansvarsområden för de nationella luftfartsmyndigheterna i samband med införande av typbehörighet

Punkt 66.B.115 till Del-66 har ändrats för att bättre definiera ansvarsområdena för den behöriga myndigheten när en viss typbehörighet införs.

Bland annat har det gjorts klart att när det gäller en andra eller senare typbehörighet inom en viss kategori eller underkategori räcker det med ett intyg som utfärdats av en Del-147-organisation som omfattar hela typbehörighetsutbildningen för att typbehörigheten ska kunna införas. Denna punkt har tagits med på grund av frånvaron av ömsesidigt erkännande mellan medlemsstaterna, vilket innebär att certifikatet inte erkänns automatiskt.

När typutbildningen delas upp och genomförs i olika organisationer (Del-147 och/eller godkända underhållsorganisationer eller direkt kurserkännande) ska myndigheten ha försäkrat sig om att gränssnitten hanteras korrekt.

50. Examination – ytterligare små ändringar för att passa de övergripande ändringarna

Vissa förbättringar har beaktats:

- Längden på frågorna i typbehörighetsexaminationen har ändrats från en blandning av 75 och 120 sekunder till 90 sekunder för alla nivåer för att standardisera framtagningen av frågor.
- Antalet frågor per avsnitt har ändrats
 - för att förenkla det nuvarande systemet, och
 - anpassa det till den utbildningstid som ägnas åt momentet.
- Nivån på examinationsfrågan måste vara proportionell mot nivån på den utbildning som genomförs.

När det gäller examination finns det inte längre ett lägsta antal frågor per avsnitt som tidigare föreslagits, eftersom vissa intressenter menade att det inte fanns behov av att systematiskt ha en fråga per avsnitt när momentet till sin natur var enkelt: antalet frågor ska därför vara minst en fråga per undervisningstimma och motsvara

- det faktiska antalet undervisningstimmar för det avsnittet och den nivån,
- undervisningsmålen enligt vad som framgår av analysen av utbildningsbehoven.

Dessutom ska lägsta nivå för godkänt vara 75 procent. Det innebär att när examinationen för typutbildningen delats upp mellan flera prov, måste minst 75 procent av frågorna för varje enskilt prov vara rätt besvarade. För att man ska kunna uppnå exakt 75 procent godkända frågor ska antalet frågor i provet vara jämnt delbart med fyra.

Organisationen som anordnar utbildningen ska föreslå fördelning av frågorna och nivån enligt regeln. Den behöriga myndigheten i medlemsstaten ska utvärdera frågornas antal och nivå när kursen godkänns, framför allt när utbildningen för ett visst avsnitt är kortare än en timma.

51. Skillnadsutbildning

Skillnadsutbildning definieras nu som den utbildning som krävs för att täcka skillnaderna mellan behörigheter för två olika luftfartygstyper från samma tillverkare enligt vad som beslutas av byrån.

Skillnadsutbildningen måste definieras från fall till fall med hänsyn till tillägg III vad gäller såväl de teoretiska som de praktiska inslagen i typbehörighetsutbildningen.

En typbehörighet ska endast anges på ett certifikat efter skillnadsutbildning om den sökande också uppfyller något av följande villkor:

- Den behörighet för luftfartygstyp från vilken skillnaden identifierats har redan angetts på certifikatet.
- Han eller hon har redan slutfört den typutbildning som krävs för luftfartyget från vilket skillnaderna har identifierats.

Dessa bestämmelser, som saknades tidigare, beskrivs nu i 66.A.45 k som en del av typbehörighetskraven.

52. Förfarande för direkt godkännande av utbildningen för luftfartygstyp

Även om Del-147 redan innehåller kraven för Del-147-organisationer som ska utveckla typutbildningskurser, så gäller detta inte för kurser som direkt godkännts av den behöriga myndigheten. Därför har en ny punkt 66.B.130 lagts till i Del-66 med krav på att den behöriga myndigheten ska ha infört förfaranden för att garantera att direkt godkända utbildningar för behörighet för luftfartygstyp uppfyller kraven i tillägg III till Del-66.

Ytterligare AMC kommer att utfärdas av byrån.

53. Övergångsbestämmelser

På grundval av elementen som förklarats ovan måste alla befintliga typbehörighetskurser (innehåll, examination och längd, i förekommande fall) granskas för att kontrollera att de uppfyller de nya kraven. För att säkra en smidig övergång föreslår emellertid byrån att detta kan skjutas upp i 15 månader efter det att denna ändringsförordning träder i kraft. Efter detta datum måste sådana kurser uppfylla samtliga krav i denna ändringsförordning, med undantag av att det inte finns något behov av att göra en analys av utbildningsbehovet för kurser som godkändes innan det datumet om deras längd redan ligger över den minimitid som anges i tillägg III till Del-66.

Alla nya kurser som tillkommer efter tidsfristen på 15 månader måste stödjas av en analys av utbildningsbehovet och inlärningsmålen.

De organisationer för underhållsutbildning som godkänts enligt Del-147 som ansöker om godkännande av nya typbehörighetskurser kan välja att inte tillämpa denna ändringsförordning förrän 15 månader efter det att den träder i kraft. Tillämpning av enbart utvalda delar av denna ändringsförordning medges ej.

Typbehörighetskurser som godkänts i enlighet med kraven som gällde innan denna ändringsförordning trädde i kraft kan bara ges under 15 månader efter ikraftträdandedatum för denna ändringsförordning. Certifikat för sådana typutbildningar som utfärdats senast 15 månader efter det att denna ändringsförordning trädde i kraft ska anses ha utfärdats i enlighet med denna ändringsförordning, vilket betyder att kursen inte behöver repeteras.

De som ansöker om ett första godkännande från en utbildningsorganisation enligt Del-147 och som redan omfattas av gällande undersökningsprocess den dag denna ändringsförordning träder i kraft ska fortsätta lyda under de krav som gällde innan denna ändringsförordning trädde i kraft.

IV. Konsekvensbedömning

54. Den fullständiga konsekvensbedömningen ingår i NPA 2007-07.

Köln den 15 december 2009

P. GOUDOU
Verkställande direktör

BILAGA: Reaktionen på CRD 2007-07**Reaktioner på åtgärd 66.006 "B1- och B2-befogenheter"**

1) MONARCH skickade in följande kommentarer:

- De undrar varför tabellerna över utbildningskrav i Del-66 inte följer ATA 104 (Air Transport Association Specification 104).

Byrån konstaterar att för typutbildning och utbildning på arbetsplatsen (tillägg III till Del-66) har ATA 104 följts så mycket det är praktiskt möjligt. Men för grundkunskaper (tillägg I till Del-66) har detta inte gjorts för att man ska kunna behålla den nuvarande strukturen för tillägg I.

- De säger att enligt byråns förslag tillåts att B2-certifikatet inkluderar A-certifikatet, medan kursplanen för B2 inte helt täcker kursplanen för A-certifikatet.

Byrån konstaterar här att B2-certifikatet inte innehåller någon underkategori A (se punkt 66.A.20 a 3. Det som har inkluderats i punkt 66.A.20 a 3 ii är en befogenhet inom ramen för B2-certifikatet enligt vissa kompensationsåtgärder.

- De håller inte med om skyldigheten att repetera den sex månader långa erfarenheten för att erhålla de befogenheter som beskrivs i 66.A.20 a 3 ii om innehavaren av B2-certifikatet byter arbetsgivare. Denna kommentar har också mottagits av DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I NEDERLÄNDERNA.

Byrån anser att detta är absolut nödvändigt eftersom det är en av kompensationsåtgärderna för att man inte har de fullständiga grundkunskaperna för kategori A. Syftet med kravet är att se till att innehavaren av certifikatet har sex månaders erfarenhet från de speciella uppgifter han eller hon ska utföra hos den nya arbetsgivaren, som kan skilja sig från uppgifterna hos den tidigare arbetsgivaren.

2) En enskild person skickade in följande kommentarer:

- En begäran om att befogenheterna som ingår i punkt 66.A.20 a 3 ii ska utsträckas till kapitel F-organisationer för luftfartygsunderhåll.

Byrån anser att denna befogenhet är begränsad till Del-145-organisationer, på samma sätt som behörigheten för certifierande personal av kategori A i punkt 66.A.20 a 1. Kapitel F-organisationer för luftfartygsunderhåll har inte rätt att utnyttja certifierande personal av kategori A av följande skäl:

- Begreppet "linje- eller basunderhåll" finns inte i kapitel F i Del-M.
- Begreppet "linjestationer" finns inte i kapitel F i Del-M.
- Det finns inget krav på ett kvalitetssystem för kapitel F-organisationer för luftfartygsunderhåll för att kontrollera den typen av kvalifikationer och auktorisationer.
- Ett förslag om att överföra befogenheten i AMC 66.A.20 a att utföra pitot-statiska kontroller från B1 till B2 på grund av de komplexa test som krävs när man testar EFIS-system för luftdata med ansluten transponder och autopiloter.

Byrån instämmer i den kommentaren och AMC 66.A.20 a kommer att ändras så den lyder

"Instrument omfattas formellt av befogenheterna för innehavare av B2-certifikat. Elektromekaniska och pitot-statiska komponenter kan emellertid också godkännas av en innehavare av B1-certifikat".

- En kommentar om att befogenheterna för innehavare av B2-certifikat har nedgraderats genom införandet av de befogenheter att utföra "planerat linjeunderhåll av mindre omfattning och / ... / åtgärdande av enkla fel" som ingår i punkt 66.A.20 a 3 ii.

Byrån konstaterar att befogenheterna inte har nedgraderats, utan uppgraderats. Certifikatsinnehavaren behåller samtliga de befogenheter enligt B2 han eller hon hade tidigare och får dessutom, för uppgifter som tidigare inte ingick i befogenheterna rätt att godkänna "planerat linjeunderhåll av mindre omfattning och / ... / åtgärdande av enkla fel".

- 3) THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING påpekade att den nya befogenhet som ingår i 66.A.20 a 3 i för innehavare av B2-certifikat, som ger dem rätt att godkänna el- och avionikuppgifter inom motoranläggning och mekaniska system, är begränsad till uppgifter som kräver enkla test för att styrka deras funktionsduglighet. Organisationen hävdade också att detta innebär att om det test som krävs inte är enkelt, kan uppgiften inte godkännas av vare sig en innehavare av B2-certifikat eller ett B1-certifikat, eftersom innehavaren av B1-certifikat endast kan utfärda underhållsintyg för avionikuppgifter om testet är enkelt.

Byrån vill klargöra att innehavaren av B1-certifikat kan utfärda underhållsintyg för dessa uppgifter. Observera att vi talar om "el- och avionikuppgifter inom motoranläggning och mekaniska system". Befogenheterna för en innehavare av B1-certifikat inkluderar utfärdande av underhållsintyg för arbete som utförts på motoranläggning och mekaniska system, oavsett uppgiftens specifika natur. Den begränsning som gäller för innehavare av B1-certifikat påverkar utfärdandet av underhållsintyg för avioniksystem när uppgiften inte är enkel, men återigen talar vi inte om avioniksystem, utan om motoranläggning och mekaniska system.

- 4) En privatperson begärde att utbildningsnivån för innehavaren av B2-certifikat för "rodersystem" skulle ändras från nivå 1 till nivå 2 i modul 13 i tillägg I till Del-66 för att ligga i linje med den nivå som krävdes för den teoretiska delen av typutbildningen.

Byrån instämmer i kommentaren och har ändrat ämnet till nivå 2.

- 5) En person föreslog att man i modul 11.11 "Hydraulkraft" skulle inkludera ett ämne som kallas "Filter" och i modul 11.13 "Landställ" ett ämne som kallas "Luft-marksensorer".

Byrån instämmer i kommentaren och har ändrat i tillägg I till Del-66 modulen 11A (delmodulerna 11.11 och 11.13), modul 11B (delmodulerna 11.11 och 11.13), modul 12 (delmodulerna 12.12 och 12.14) och modul 13 (delmodulerna 13.14 och 13.16).

- 6) TYROLEAN AIRWAYS begärde att man skulle ersätta ordet ... "avionikdelar" ... med ... "avionikanordningar" i punkt 66.A.20 a 3 i. LUFTFARTSMYNDIGHETEN I NEDERLÄNDERNA föreslog ordet "uppgifter".

För att göra klart att de extra privilegierna är knutna till uppgiftens natur, har byrån föredragit att ändra stycket enligt följande:

"el- och avionikuppgifter som avser motoranläggning och mekaniska system som kräver enkla test för att visa sin funktionsduglighet"

- 7) En person begärde att man skulle ta bort begränsningen för antalet steg som ingår i definitionen av "enkelt test" i AMC 66.A.20 a. Samma person begärde också ett förtydligande av om ett test för vilket resultatet omfattade en avläsning av att ett värde ligger inom en angiven tolerans skulle betraktas som inte enkelt.

Byrån anser att längden för ett test i de flesta fall är knutet till dess komplexitet. För de speciella fall där ett längre test helt klart är enkelt, kan detta överenskommas med den behöriga myndigheten, eftersom detta är en AMC, och andra AMC kan föreslås antingen av den behöriga myndigheten eller av organisationen.

När det gällde den andra frågan innebär inte det faktum att ett test inkluderar avläsning av ett värde inom en viss given tolerans att testet inte kan betraktas som enkelt, om bara denna tolerans har fastställts genom underhållsdata och inte av certifikatets innehavare. Detta kommer att förtydligas ytterligare i AMC 66.A.20 a.

- 8) DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I SVERIGE protesterar mot den befogenhet som föreslås av byrån i punkt 66.A.20 a 3 ii, som medger att innehavare av B2-certifikat har befogenhet att utföra "planerat linjeunderhåll av mindre omfattning och / ... / åtgärdande av enkla fel". De hävdar att en innehavare av ett B2-certifikat inte har några underkategorier, till skillnad från vad som är fallet med ett kategori A-certifikat. Dessutom anser de att detta skulle kunna vara detsamma som att eliminera kategori A-certifikatet och ge dess befogenheter till vem som helst som har ett certifikat enligt Del-66 efter en bedömning av den underhållsorganisation som utfärdar auktorisationen.

Byrån konstaterar att de nya befogenheter som beviljas innehavaren av ett B2-certifikat är mer begränsade och ges enligt strängare krav än befogenheterna för kategori A-certifikatet. Följaktligen är avsikten inte att eliminera kategori A-certifikatet.

Byrån är dessutom medveten om att B2-certifikatet inte har underkategorier. Det är ett av skälen till att man begränsar befogenheterna till de luftfartygstyper som redan anges på B2-certifikatet. Detta stöds av ytterligare kompenserande åtgärder för att se till att innehavare av B2-certifikat har den kunskap och erfarenhet som krävs för att kompensera de initiala bristerna i grundkunskaper.

Grundkunskaperna i modul 13 i tillägg I till Del-66 har dessutom ändrats för att även omfatta mekaniska system.

- 9) DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I SVERIGE begärde ett förtydligande av vad den sex månader långa erfarenhet som krävdes enligt 66.A.45 b skulle omfatta (heltidsanställning eller bara tillfälligt arbete med de olika uppgifterna under den tid som krävdes).

Byrån kommer att förklara detta ytterligare i AMC 66.A.45 b.

- 10) DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I NEDERLÄNDERNA anser att certifieringssystemet som är resultatet av CRD 2008-03 och CRD 2007-07 är mycket komplext och de föreslår att man ska starta en åtgärd för att omstrukturera och förenkla hela certifieringssystemet.

Byrån noterar den kommentaren.

- 11) DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I NEDERLÄNDERNA påpekade att den nya befogenhet som beviljas innehavare av B2-certifikat att utfärda underhållsintyg för avionik- och eluppgifter inom motoranläggningen och mekaniska system enbart bör gälla de system som ingår i utbildning av nivå 3-typ, även om de dessutom påpekade att det faktum att befogenheterna är begränsade till uppgifter som kräver enkla test kan motivera att man har en lägre utbildningsnivå.

Byrån konstaterar att både tillägg I och tillägg III till Del-66 har ändrats för att täcka de ökade befogenheterna. Nivå 3 krävs för alla ämnen som innehavaren av ett B2-certifikat i regel hanterar, såsom "Indikeringar och varning", "Reglage" etc. Andra ämnen som mer är knutna till strukturen och den fysiska konfigurationen av dessa system har behållits på nivå 1 eller 2. Dessutom finns det, som DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I NEDERLÄNDERNA påpekade, en begränsning av befogenheterna till uppgifter som enbart kräver enkla test.

- 12) DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I NEDERLÄNDERNA föreslog att man skulle skriva om punkterna 66.A.45 a och b så att de blir mer lika.

Byrån konstaterar att det inte är möjligt att göra punkterna mer lika varandra på grund av de kompensande åtgärder som införts i 66.A.45 b för att ge innehavare av B2-certifikat befogenhet att utfärda underhållsintyg för "planerat linjeunderhåll av mindre omfattning och / ... / åtgärdande av enkla fel".

- 13) DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I NEDERLÄNDERNA begärde ytterligare förtydligande av om ett nytt prov krävs för de nya befogenheterna. Framför allt till exempel när en innehavare av B1.1-certifikat begär utsträckning till B1.2.

Byrån har ytterligare ändrat artikel 7.9 a enligt följande:

*Den som innehar ett giltigt certifikat enligt Del-66 för en viss kategori/delkategori före den **(15 månader efter ikraftträdandedatum)** ska automatiskt erhålla de befogenheter som beskrivs i den ändrade punkten 66.A.20 a som motsvarar sådan kategori/underkategori. De grundläggande kunskapskrav som motsvarar dessa nya befogenheter ska anses vara uppfyllda när ett sådant certifikat ska utsträckas till en ny kategori/underkategori.*

Om någon redan har ett B1.1-certifikat innan den tidsfrist som anges ovan har löpt ut, så skulle den personen följaktligen behålla befogenheterna i B1.1-certifikatet utan att behöva genomgå en examination för de skillnader som införts i tillägg I till Del-66. Dessa skillnader skulle dessutom tilldelas i syfte att utsträcka B1.1-certifikatet till en annan kategori/delkategori, även om utsträckningen utförs efter den tidsfrist som anges ovan.

- 14) DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I NEDERLÄNDERNA kommenterade att innehavaren av ett B2-certifikat borde erhålla fullständiga kategori A-befogenheter i stället för att vara begränsad till de typbehörigheter som redan anges på certifikatet. De motiverar detta med att bristerna hos innehavarna av B2-certifikatet finns i grundkunskaperna, som inte är knutna till typen av luftfartyg.

Byrån instämmer inte i förslaget, eftersom denna begränsning har införts som en av kompensationsåtgärderna. Byrån anser att det är troligare att innehavaren av ett B2-certifikat har bättre förståelse av mekaniska uppgifter för de typer av luftfartyg som redan anges på certifikatet, där han eller hon har erhållit typutbildning och där han eller hon i regel deltar i underhållsarbetet.

- 15) DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I NEDERLÄNDERNA begärde att befogenheterna för certifierande personal av kategori A skulle inkludera felsökning, under förutsättning att det ligger inom deras befogenheter för enkla uppgifter. De motiverade detta med att alla fel kräver ett visst mått av felsökning innan felet kan åtgärdas.

Byrån håller inte med om att alla fel kräver felsökning. Till exempel:

- Byte av hjul (om däcken är slitna).
- Byte av hjulbromsenhet (om bromsarna är slitna).
- Byte av torkarblad för vindrutan (om de inte rengör ordentligt).
- Byte av statiska avledare (om de är brutna eller fattas).

- 16) ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT) lämnade in följande kommentarer och frågor:

- NVLT påpekade att enligt de ofta återkommande frågor (FAQ) som redovisas på EASA:s webbplats kan "certifierande personal av kategori A utföra alla typer av felsökning eller skjuta upp en punkt som omfattas av den certifierande personalens auktorisering" medan den föreslagna texten till CRD2007-07 visar att felsökning inte bör tillåtas.

Byrån konstaterar att den ofta förekommande frågan (FAQ) nr 34 på EASA:s webbplats enbart nämner "uppskjutande" och inte "felsökning".

- NVLT accepterade inte svaret som lämnades i CRD2007-07 på deras kommentar #311. De frågar varför byrån besvarade kommentaren som "NOTERAD" och begärde att byrån ska besvara samtliga frågor i kommentaren.

Byrån besvarade kommentaren med "NOTERAD" eftersom kommentaren inte innehöll någon begäran om ändring av regeln eller i AMC/GM-materialet.

Dessutom ställdes enbart en fråga i kommentaren, som byrån besvarade. Resten av kommentaren var ett hopklipp av frågor och svar från EASA:s webbplats.

- NVLT kommenterade att om det nya förslaget inte medger felsökning, hur kan då certifierande personal av kategori A identifiera källan till ett fel när något som beskrivs i förteckningen över minimiutrustning (MEL) skjuts upp.

Byrån anser att certifierande personal av kategori A inte ska skjuta upp fel som kräver en identifiering av källan till felet. Personen i fråga bör endast uppskjuta MEL-poster som kan skjutas upp utan att man genomför felsökning, till exempel följande:

- Uppskjutande av byte av statiska avledare (om de är brutna eller saknas).
- Uppskjutande av byte av skadad nödutrustning (när detta medges enligt MEL).

Hur som helst ingår påståendet att "felsökning bör inte tillåtas" i AMC 145.A.30 g, vilket betyder att andra AMC kan föreslås av den behöriga myndigheten eller av

organisationerna så länge uppgiften helt klart ligger inom befogenheterna för den certifierande personalen av kategori A.

- NVLT begärde ett förtydligande för certifierande personal av kategori A vad gällde skillnaden mellan att skjuta upp en arbetsuppgift och att åtgärda motsvarande fel.

Byråns ståndpunkt framgår klart av AMC 145.A.30 g:

- Att skjuta upp ett fel tillåts för post q i punkt 2, dvs. när det inte finns behov av felsökning, uppgiften finns i MEL och den behöriga myndigheten håller med om att den underhållsåtgärd som krävs enligt MEL är enkel.
- Underhållsintyg för åtgärdandet av ett sådant uppskjutet fel kan utfärdas under förutsättning att uppgiften ingår i den förteckning som återges i punkt 2 och som inkluderar posten q. Enligt den posten medges utfärdande av underhållsintyg för alla övriga arbetsuppgifter som den behöriga myndigheten har bestämt är en enkel uppgift.

Detta innebär att även om den behöriga myndigheten håller med om att underhållsåtgärden som krävs för att skjuta upp ett fel är enkel, så är det inte säkert att den behöriga myndigheten håller med om att den underhållsåtgärd som krävs för att åtgärda ett sådant fel är enkel.

- NVLT undrade om den certifierande personalen i kategori B1 kan skjuta upp fel på avioniksystem eller –komponenter och om certifierande personal i kategori B2 kan skjuta upp fel på mekaniska system eller komponenter.

Byrån anser inte att detta är möjligt.

- NVLT begärde ett förtydligande om huruvida piloten kan skjuta upp MEL-poster som kräver en underhållsåtgärd och om "felsökning" betraktas som "underhåll". NVLT begärde också ett förtydligande om huruvida ett "enkelt test" anses vara en del av "felsökningen".

Byrån anser att om MEL kräver att en viss åtgärd utförs som klassificerats som "underhåll" för MEL, så måste ett underhållsintyg för åtgärden utfärdas av rätt certifierande personal. Byrån konstaterar här att AMC 145.A.30 j 4 tillåter att befälhavaren tilldelas en begränsad auktorisering för certifierande personal.

Dessutom betraktas "felsökning" som "underhåll" och kräver i sig att det utfärdas ett underhållsintyg. Detta gäller emellertid inte om en sådan åtgärd är en del av MEL och åtgärden inte har identifierats i MEL som "underhåll". Befälhavaren kan skjuta upp alla poster som tillåts av MEL, så länge den inte inkluderar någon åtgärd som klassificerats av MEL som "underhåll".

När det gäller "enkla test" anser byrån att det finns fall där de inte anses vara en del av "felsökningen", till exempel när det enkla testet utförs efter byte av en enkelt utbytbar enhet (LRU) för att fastställa om den är funktionsduglig.

- NVLT kommenterade att definitionen av "Linjeunderhåll" i AMC 66.A.20 a innehåller meningen "allt underhåll som utförs före flygning för att se till att luftfartyget är i skick för säker flygning". Enligt NVLT är detta inkonsekvent, eftersom definitionen av "tillsyn före flygning" i artikel 2 j i förordning (EG) nr 2042/2003 även innehåller meningen "inspektion utförd före flygning för att se till att luftfartyget är i skick för säker flygning". Dessutom betraktas "tillsyn före flygning" inte som underhåll.

Byrån anser inte att det föreligger någon inkonsekvens eller något motsatsförhållande. För att kunna se till att "luftfartyget är i skick för säker flygning" finns det andra saker som måste göras före "tillsyn före flygning". Det är

nödvändigt att uppfylla kraven i M.A.201 a och M.A.708 b, som bland annat omfattar utförande av allt det underhåll som krävs enligt underhållsprogrammet och åtgärda fel.

"Tillsyn före flygning" är sista steget för att se till att "luftfartyget är i skick för säker flygning" och inkluderar även en kontroll av den tekniska loggboken och genomförande av operatörernas förfaranden för att se till att alla tidigare steg har utförts (inklusive underhåll).

Enligt EU-OPS 1.290 har befälhavaren det slutliga ansvaret för att godkänna luftfartyget före flygning. Detta är skälet till att det finns en ruta i den tekniska loggboken där befälhavaren bekräftar att "luftfartyget är i skick för säker flygning".

Reaktioner i samband med åtgärd 66.009: Typ- och gruppbehörigheter

- 17) HELICOPTERS ITALIA menade att enligt förslaget från byrån kan ett B2-certifikat för luftfartyg i grupp 2 endast innehålla "individuella typbehörigheter" och "fullständiga undergruppbehörigheter". De föreslog att sådana certifikat skulle kunna innehålla "undergruppbehörigheter (tillverkare)" eftersom vissa innehavare av B2-certifikat kanske endast skulle arbeta på luftfartyg från en viss tillverkare och det skulle vara svårt för dem att styrka erfarenhet som är representativ för hela undergruppen.

Byrån har accepterat förslaget och har ändrat punkt 66.A.45 d. Detta har gjort att den tidigare punkten 66.A.45 e blivit överflödigt. En fullständig omnumrering av samtliga punkter i 66.A.45 har därför gjorts. Tabellen i GM66.A.45 kommer att ändras för att motsvara den tabell som visas i detta förklarande meddelande.

- 18) DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I STORBRIANNIEN menade att byrån i sitt svar på kommentar #331 i CRD2007-07 svarade att utbildning på specifik avionikutrustning var underhållsorganisationens ansvar, vilket enligt den civila luftfartsmyndigheten i Storbritannien strider mot AMC 147.A.300, som medger att typutbildningen delas upp för att tillhandahålla "avioniksystem".

Byrån konstaterar att förslaget från DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I STORBRIANNIEN i kommentar #331 omfattade skapandet av behörigheter av typen B2 grundat på utrustningsinstallationer för luftfartyg av mindre typ. Till exempel det integrerade avioniksystemet Primus 1000.

Byrån håller fast vid sin ståndpunkt. Det är inte nödvändigt att skapa olika behörigheter som bygger på utrustningsinstallationer för grupp 2 och grupp 3 eftersom utrustningen för de olika tillverkarna i de flesta fall är likartad och det anses räcka att kunna styrka en erfarenhet som är representativ för den begärda gruppen eller undergruppen. Ansvaret för att utvärdera vederbörandes kompetens och tillhandahålla den eventuella ytterligare utbildning som kan bedömas vara nödvändig ligger sedan på den underhållsorganisation som anställer personen i fråga. Denna utbildning kan utföras i en Del-147-organisation, men i stället för att vara en del av certifieringskraven är det en del av kraven för att utfärda auktorisation för certifierande personal.

- 19) BRITISH AIRWAYS ENGINEERING föreslog att man skulle betrakta luftfartyg för offentliga transporter som en separat grupp, skild från luftfartyg för frakttransporter när det gäller att ange de behörigheter som ingår i förteckningen över typbehörigheter i tillägg I till AMC

till Del-66. De anser att det blir svårt, för att inte säga omöjligt, för flygbolagen att få utbildning på de varianter de inte opererar om man låter fraktvarianter och varianter för offentliga transporter ingå i samma behörighet, vilket sker för närvarande.

Byrån anser att det inte är nödvändigt att utföra typutbildning för alla varianter som ingår i en viss typbehörighet för att den fullständiga behörigheten ska införas på certifikatet. När byrån anser att två varianter kan inkluderas i samma typbehörighet i tillägg I till Del-66, så är det i själva verket eftersom byrån anser att de båda varianterna är tillräckligt lika ur underhållssynpunkt och att det därför inte finns behov av skillnadsutbildning för att utfärda ett certifikat. Så snart den ena varianten har inkluderats i certifikatet kan den andra varianten automatiskt införas också.

Detta innebär emellertid inte att personen i fråga kan erhålla auktorisation som certifierande personal för den variant på vilken han eller hon inte har utbildats. Ansvaret för detta har underhållsorganisationen som anställer personen i fråga eller certifikatsinnehavaren själv om han eller hon agerar som oberoende certifierande personal. Detta har förtydligats i den nya punkten 66.A.20 b 3 och tillhörande AMC 66.A.20 b 3.

Följaktligen anser byrån att det inte är nödvändigt att skilja på varianter på det vis som föreslås av BRITISH AIRWAYS ENGINEERING.

- 20) DGAC-FRANCE föreslog att man skulle radera hänvisningen i punkt 15 i tillägg V till Del-66 där det heter att de begränsningar som anges på certifikatet innebär undantag från certifikatets befogenheter. De föreslår att man ska ersätta begränsningarna med AMC-material som förklarar att begränsningarna ska skrivas så att det står klart om de är certifikationsbefogenheter eller undantag från certifikationsbefogenheter. Anledningen är att den behöriga myndigheten kanske redan i vissa fall har utfärdat ett certifikat där begränsningarna som är ett resultat av konverteringen av nationella kvalifikationer betyder certifikationsbefogenheter.

DGAC-FRANCE stöder emellertid tanken att de begränsningar som anges som en följd av att man tillämpar punkt 66.A.45 ska betraktas som uppgifter som är undantagna från certifikatets befogenheter.

En liknande kommentar har också mottagits av DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I NEDERLÄNDERNA.

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

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

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

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

- 21) DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I NEDERLÄNDERNA begärde att byrån skulle garantera en tillräcklig standardisering i hela EU genom att i förteckningen över typbehörigheter ange alla behörigheter som kan införas på Del-66-certifikaten.

Byrån kommer att beakta detta förslag vid nästa årliga revidering av förteckningen över typbehörigheter (tillägg I till AMC till Del-66).

- 22) DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I NEDERLÄNDERNA föreslog att man skulle ta bort alternativet att ha individuella typbehörigheter för luftfartyg i grupp 3. De antog att dessa individuella typbehörigheter skulle omfattas av samma begränsningar som grupp 3.

Byrån konstaterar att begränsningarna enbart gäller för B1.2-certifikatet för luftfartyg i grupp 3, men inte individuella typbehörigheter. Anledningen är att för att kunna erhålla en individuell typbehörighet måste man ha genomfört antingen den praktiska delen av typutbildningen eller, om typutbildningen inte har genomförts, den praktiska erfarenhet som krävs efter typexaminationen.

Byrån konstaterar dessutom att alternativet att ha individuella typbehörigheter behålls för att tillhandahålla flexibilitet för de innehavare av certifikat som enbart arbetar med ett visst luftfartyg som inte är representativt för hela grupp 3.

- 23) DEN CIVILA LUFTFARTSMYNDIGHETEN I NEDERLÄNDERNA begärde att erfarenhet av luftfartyg av grupp 1 och 2 skulle kunna ingå i den erfarenhet som krävdes för att erhålla en grupp 3-behörighet.

Byrån instämmer i förslaget och kommer att ändra AMC66.A.45 g 3 och h i enlighet därmed.

Reaktioner avseende åtgärd 66.011: Typutbildning

- 24) AIRBUS SAS, AIR FRANCE, DGAC-FRANCE, BRITISH AIRWAYS ENGINEERING, FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL och KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE skickade in flera kommentarer som gällde innehållet i de teoretiska och praktiska delarna av typbehörighetsutbildningen (TRT) som beskrivs i punkterna 2.1 e och 2.2 b i tillägg III till Del-66.

När det gällde utbildningens nivå och uppgifternas natur instämde byrån i de flesta förslagen och ändrade uppgifterna i enlighet därmed.

När det gällde innehållet i tabellen över den praktiska delen nämnde tre organisationer att uppgifternas volym var för generös och därmed orealistisk, framför allt vad gällde demonterings- och installationsuppgifter, som är tidsödande. Byrån instämde i kommentaren och lättade på innehållet genom att införa viss flexibilitet: i stället för samtliga förkryssade alternativ krävs det nu att minst 50 procent ska genomföras som en del av den praktiska utbildningen.

Byrån har också lagt till att enbart de poster som är relevanta för den aktuella typen av luftfartyg ska genomföras.

- 25) EUROPEAN AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING COMMITTEE (EAMTC), FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL och en enskild person begärde förtydliganden och uttryckte viss oro över varaktigheten för de teoretiska delarna av typbehörighetsutbildningen, framför allt det maximala antalet undervisningstimmar per dag. Efter att ha beaktat motiveringen för kommentarerna beslutade byrån att
- begränsa antalet undervisningstimmar till sex timmar per dag; här ska "per dag" uppfattas som "per 24 timmar",
 - bekräfta att undervisningstimmar inte ska inkludera några pauser, förberedelser, prov etc.,
 - ta bort begränsningen till "normal kontorstid" eftersom utbildningen under vissa förhållanden kan ges på natten eller under veckoslutet.

Detta ligger dessutom i linje med nuvarande AMC 147.A.200.

- 26) ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT) begärde att byrån skulle bekräfta att när praktiska uppgifter under utbildningens gång betraktas som riktiga underhållsuppgifter, såsom att öppna och stänga paneler, avlägsna / installera komponenter etc., så ska sådana uppgifter leda till utfärdandet av ett underhållsintyg från den certifierande personalen, även när de uppgifterna utförs under överinseende av utbildare eller handledare.

Här anser byrån att det står klart att utbildare inte har samma befogenheter som certifierande personal och att därför endast den certifierande personalen från underhållsorganisationen kan utfärda ett underhållsintyg. Denna ståndpunkt blir ännu mer självklar för uppgifter i samband med arbetsplatsförlagd utbildning, eftersom sådana uppgifter alltid utförs i en riktig underhållsmiljö och under handledarens överinseende.

Å andra sidan krävde EAMTC att de praktiska utbildningsdelarna som tillhandahålls av Del-147-organisationer aldrig ska resultera i faktiska underhållsaktiviteter. Byrån avvisar kommentaren, eftersom det finns fall där sådan praktisk utbildning resulterar i underhållsaktiviteter, till exempel när Del-147-organisationen lägger ut aktiviteten på entreprenad till en Del-145-organisation. Ett underhållsintyg för luftfartyg måste utfärdas, eftersom luftfartygets fortsatta luftvärdighet måste återställas varje gång en komponent, till exempel, har demonterats och återmonterats.

- 27) ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT) och en enskild person kommenterade definition, roll och kvalifikationer för utsedda examinatorer.

Byrån har granskat frågan och förbättrat texten. Dessutom kommer byrån att utveckla AMC-material för att tillhandahålla bättre förklaringar om examinatorers och handledares roll och kvalifikationer. Detta kommer att tillhandahållas för den praktiska delen av typbehörighetsutbildningen och för den arbetsplatsförlagda utbildningen.

- 28) KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE framhöll att enligt det nuvarande förslaget skulle de Del-145-organisationer som anställer personal med certifikat som utfärdats av olika behöriga myndigheter behöva få programmet för den arbetsplatsförlagda utbildningen godkänt av var och en av de myndigheterna för det första godkännandet för en viss typ. De föreslog ett nytt alternativ för den arbetsplatsförlagda utbildningen eftersom de skulle vilja att programmet för sådan utbildning skulle godkännas av den behöriga myndigheten

med ansvar för tillsynen över underhållsorganisationen och att detta program för den arbetsplatsförlagda utbildningen skulle erkännas av samtliga medlemsstater.

Först vill byrån påpeka att den arbetsplatsförlagda utbildningen krävs enbart för att införa den första typbehörigheten för en viss kategori/underkategori, och inte för att införa den första typbehörigheten för en viss typ, som KLM hävdar. Följaktligen skulle problemet gälla enbart organisationer som anställer personal från olika medlemsstater, som enbart innehar grundcertifikat (inga behörigheter införda). Det kan ifrågasättas om detta är normal praxis.

Dessutom strider förslaget från KLM mot kraven i artikel 6 i förordning (EG) nr 2042/2003, som inte ger befogenheter till en underhållsorganisation som ska godkännas i utbildningssyfte. Endast Del-147-organisationer kan ha en sådan befogenhet.

Även om det stämmer att kurser kan godkännas direkt av den behöriga myndigheten själv när de inte genomförs av en Del-147-organisation, så ska detta göras från fall till fall och det krävs inget ömsesidigt erkännande från EU:s medlemsstater. En kurs som direkt godkänts av den behöriga myndigheten gäller enbart för den myndigheten i certifieringssyfte.

29) FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL och en enskild person lämnade två rekommendationer om typutbildningsexaminationen:

- I sin första kommentar ifrågasätter FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL behovet av att antalet frågor ska vara jämnt delbart med fyra och föreslår att man ersätter detta krav med införandet av ett förbud mot att runda av poäng.

Byrån konstaterar att detta förslag inte skulle lösa det nuvarande problemet. Om antalet frågor inte är jämnt delbart med fyra blir det nödvändigt att klara mer än 75 procent av frågorna för att bli godkänd, vilket strider mot regeln. Det har redan förekommit domstolsärenden i frågan.

Byrån behåller därför kravet att antalet frågor ska vara jämnt delbart med fyra, inte bara i tillägg III till Del-66 för typutbildningsnormen, utan även i tillägg II till Del-66 för grundutbildningsnormen.

- Den andra kommentaren, som lämnades av en enskild person, gällde att man skulle införa det antal frågor som krävdes för varje kapitel i tillägg III till Del-66.

Detta förslag har avvisats av byrån eftersom antalet frågor beror på hur många utbildningstimmar som ägnas åt varje kapitel, vilket framgår av motsvarande undervisningsmål och analys av utbildningsbehov, och som är specifikt för varje typ av luftfartyg.

30) AIRBUS SAS, FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL och EAMTC ansåg att det var oklart i vilka fall en analys av utbildningsbehoven var obligatorisk och i vilka fall den inte var det.

Byrån har gjort klart i punkt 2.1 d i tillägg III till Del-66 att en analys av utbildningsbehoven alltid är nödvändig. De enda undantagen beskrivs i artikel 7.9 f. Följaktligen finns det inget behov av att göra en analys av utbildningsbehoven (TNA) för kurser som godkänts tidigare än 15 månader innan denna ändringsförordning träder i kraft, om de redan är längre än den minsta tid som anges i bilaga III till Del-66.

31) AIRBUS SAS lämnade en kommentar i anslutning till AMC 66.A.45 k och AMC 66.B.115, där byrån säger att gränssnittet mellan motor-/flygkroppsystemen måste bli föremål för

antingen flygkropps- eller drivenhetsutbildning. Airbus SAS anser att gränssnittet ska ingå i typutbildningen för drivenhet.

Byrån anser att detta beror på luftfartygets typ eller kategori. I vissa fall, till exempel inom allmänflygning, kan det vara rimligare att ta upp gränssnittet under flygkropps kursen på grund av det stora antalet olika luftfartyg som kan ha samma typ av motor installerad.

- 32) AIR FRANCE kommenterade punkt 3 j i tillägg III till Del-66. Enligt deras åsikt bör det finnas ett AMC som fastställer den procentuella andelen av frågor som ska gälla nivå 1, nivå 2 och nivå 3 för en examination för nivå 3.

Byrån anser inte att man bör vara så preskriptiv. Trots det har punkt 3 j i tillägg III tagits bort och punkterna 3 d och 3 f har ändrats för att göra klart att

- användning av ett begränsat antal frågor på en lägre nivå är acceptabelt,
- den behöriga myndigheten ska utvärdera antal och nivå för frågorna när kursen godkänns.

- 33) EAMTC framhöll att MPD, SRM, RVSM och andra punkter inte borde vara en del av AMC 66.A.45 k 1 och k 2 och inte borde beaktas när man tar fram det teoretiska innehållet i en typutbildningskurs. De motiverar detta genom att säga att dessa punkter inte är specifika för en viss typ av luftfartyg.

Byrån instämmer inte i förslaget, eftersom en viss typ av luftfartyg kan ha mycket speciella reparationer i sin SRM (inklusive underhållsåtgärder på grund av RVSM-krav) som kan behöva beaktas när man utvecklar kursens innehåll.

- 34) EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT ansåg att man borde ändra punkt 147.A.100 f för att minska det maximala antalet elever per handledare som deltar i praktisk utbildning under en viss kurs från 15 till 7.

Byrån kan inte acceptera det här förslaget, eftersom denna punkt inte ingick i arbetsgruppens diskussioner och inte har omfattats av något av de externa samråd som genomförts. Följaktligen kan det enbart tas upp i en kommande regleringsåtgärd.