

Veiledning til forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy (BSL B 3-3)

Kortnavn for andre relevante forskrifter:

- Forskrift 26. juni 2007 nr. 721 om selvbygde luftfartøy (selvbyggerforskriften) - BSL B 3-1
- Forskrift 25. juni 2021 om nasjonal sertifisering av luftfartøy - BSL B 3-2
- Forskrift 15. februar 2021 nr. 524 om luftfartsoperasjoner med luftfartøy som brukes til privatflyging eller luftsport – BSL D

Veiledningen vil bli oppdatert etter hvert som vi får erfaring med hvilke områder der det er behov for utdyping av kravene i forskriften.

Revidert	
15.09.2021	§ 12 <i>Part-66 flytekniker</i>

Til § 1 Virkeområde

BSL B 3-3 gjelder for luftfartøy som har fått særskilt luftdyktighetsbevis etter BSL B 3-1 og luftfartøy som har fått luftdyktighetsbevis eller særskilt luftdyktighetsbevis etter BSL B 3-2.

Forskriften inneholder også krav til vedlikeholdspersonell og organisasjoner som skal utføre vedlikeholdsoppgaver som faller inn under BSL B 3-3.

Til § 2 Definisjoner

For at det skal bli lettere å lese forskriften, og denne veiledningen, er det tatt inn en definisjon for vedlikeholdsforordningen. Når det i forskriften og veiledningen er vist til *vedlikeholdsforordningen*, mens det med dette forordning (EU) nr. 1321/2014.

Til § 3 Nasjonal gjennomføring av deler av forordning (EU) nr. 1321/2014

BSL B 3-3 fastsetter at reglene for kontinuerlig vedlikehold i forordning (EU) nr. 1321/2014 skal gjelde for de luftfartøyene som kommer inn under forskriften (se § 1). I forskriften, og denne veiledningen, er forordningen kalt *vedlikeholdsforordningen*. Det er vedlikeholdsforordningen slik den til enhver tid er gjennomført i forskrift 7. mai 2015 nr. 488 om kontinuerlig luftdyktighet (vedlikeholdsforskriften), som gjelder. Det betyr at når det skjer endringer i vedlikeholdsforordningen, så vil endringene kun bli tatt inn i vedlikeholdsforskriften, men samtidig også gjelde for de luftfartøyene som er regulert av BSL B 3-3.

Vedlikeholdsforordningen inneholder flere deler, i den engelske språkversjonen av forordningen blir disse kalt *parter*. De delene som er relevant her er Part-ML og Part-M. Siden det i alle dokumenter og veiledninger vises til Part, har vi valgt å bruke part også i forskriften. I den norske oversettelsen av vedlikeholdsforordningen er det brukt *del ML* og *del M*.

VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT SERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021

Oversikt over viktige forskjeller i begrepsbruken:

Vedlikeholdsforordningen Engelsk	Vedlikeholdsforordningen Norsk	BSL B 3-3
Part-M	Del M	Part-M
Section A	Avsnitt A	Seksjon A
Subart A	Kapittel A	n/a
Annex Vb	Vedlegg Vb	Anneks Vb
Appendix I	Tillegg I	n/a

Siden dette er en nasjonal forskrift, som fastsetter et nasjonalt system parallelt med det systemet som vedlikeholdsforordningen etablerer, er det nødvendig med noen tilpasninger. Det er tatt inn en del tilpasninger til vedlikeholdsforordningen i forskriftens kapittel 3. I tillegg er det i § 3 slått fast at enkelte begreper brukt i vedlikeholdsforordningen skal ha en egen forståelse:

- ARC skal forstås som N-ARC
- Part-145 skal forstås som N-Part-145
- CAMO skal forstås som N-CAMO
- CAO skal forstås som N-CAO

Til § 4 Enkle luftfartøy

§ 4 og § 5 fastsetter vedlikeholdskravene for luftfartøy. § 4 slår fast at «enkle luftfartøy» skal vedlikeholdes i samsvar med bestemmelsene i vedlikeholdsforordningen Part-ML.

Det er i utgangspunktet fastsatt vektgrenser for hvilke luftfartøy som er *enkle luftfartøy*:

- luftfartøy (faste vinger) med MTOM til og med 2730 kg
- helikopter med MTOM til og med 1200 kg som maksimalt har plass til 4 personer om bord

Det er tre unntak fra vektgrensene som er satt, dvs. at luftfartøyene må vedlikeholdes etter Part-M (§ 5) selv om luftfartøyene er under vektgrensen:

- luftfartøy med jetmotor
- luftfartøy med mer enn en turboprop
- luftfartøy som skal brukes av organisasjon med tillatelse til å tilby opplevelsesflyging (tillatelse etter

Til § 5 Andre luftfartøy

§ 4 og § 5 fastsetter vedlikeholdskravene for luftfartøy. § 5 slår fast at andre luftfartøy enn det som utgjør enkle luftfartøy i § 4, skal vedlikeholdes i samsvar med bestemmelsene i vedlikeholdsforordningen Part-M. Vedlikeholdet skal ivaretas av en organisasjon: en N-CAO, N-CAMO eller en vedlikeholdsordning som er godkjent for det aktuelle luftfartøyet.

Til § 6 Tidligere militære luftfartøy

Tidligere militære luftfartøy skal vedlikeholdes etter Part-ML eller Part-M, avhengig av om fartøyet kommer inn under det som er fastsatt i § 4 eller ikke. Eier av et tidligere militært luftfartøy kan som et alternativ til vedlikehold etter Part-ML eller Part-M, velge å legge til grunn en anerkjent internasjonal standard for vedlikeholdet. En slik standard kan for eksempel være *CAP1640: Ex-Military Aircraft: Design, restoration and continuing airworthiness approval*.

Til § 7 Vedlikeholdsprogram

Alle luftfartøy skal ha et vedlikeholdsprogram som er utarbeidet og basert på fabrikantens vedlikeholdsanbefalinger. Vedlikeholdsprogrammet skal være tilpasset luftfartøyets bruk og operasjonsmønster. Det skal inkludere alle gjentakende luftdyktighetspåbud. Vedlikeholdsprogram skal liste opp alle vedlikeholdsoppgaver som skal utføres og til hvilket intervall (kalendertid og gangtid). Eventuelle variasjoner skal beskrives i programmet. Vedlikeholdsprogrammet skal identifisere eier og hvilket luftfartøy det gjelder for. Det skal identifisere installert motor og propell. Programmet skal beskrive eventuelle tilleggsoppgaver ut fra modifikasjonsstatus, reparasjoner, installert utstyr, flysikkerhetskritiske komponenter og komponenter som er begrenset av endelig gangtid/kalendertid (life-limited).

Vedlikeholdsprogrammet skal revideres for å reflektere endringer fra fabrikant, eventuelle modifikasjoner og erfaringer.

I forbindelse med luftdyktighetsgransking skal vedlikeholdsprogrammet gjennomgås for å stadfeste om innholdet er oppdatert, og om innholdet fortsatt er relevant for luftfartøyet. Vedlikeholdsprogrammet skal inneholde en signert erklæring fra eier hvor ansvaret for innholdet i vedlikeholdsprogrammet er stadfestet.

For vedlikeholdsprogram til enkle luftfartøy, se bestemmelser i Part-ML – ML.A.302 Aircraft maintenance programme.

Til § 8 Godkjenning av vedlikeholdsordning

Vedlikeholdsordning er et system som er godkjent av Luftfartstilsynet for å ivareta krav til kontinuerlig luftdyktighet og vedlikehold på luftfartøy som er eiet av ordningen. Systemet består av

- Ansvarlig leder
- Ansvarlig teknisk personell som innehar kompetanse iht. § 12, §13 eller § 15
- Vedlikeholdshåndbok (VHB) som beskriver ordningens prosedyrer for å ivareta luftdyktighet og vedlikehold som utføres
- Sikkerhetssystem
- Vedlikeholdsunderlag

VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT CERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021

- System for dokumentasjon av utført vedlikehold iht. vedlikeholdsunderlag, inkludert attest for utført vedlikehold (CRS), jf. §16
- Verktøy og utstyr
- Lokalteter

Søknad om godkjenning av vedlikeholdsordning skal være underskrevet av ansvarlig leder. Søknaden bør inneholde følgende dokumentasjon:

- Søkerens fulle navn og adresse, og eventuelt organisasjonsnummer
- Kompetanseoversikt for personell
- Vedlikeholdshåndbok (VHB)
- En beskrivelse av lokaler, verktøy og utstyr
- En beskrivelse av sikkerhetssystemet

Det må oppgis hvilke rettigheter det søkes godkjenning for (luftfartøy og type).

Luftfartstilsynet gjennomfører adgangskontroll. Adgangskontrollen består bl.a. av undersøkelser for å kunne avgjøre om at personell innehar tilstrekkelig kompetanse, om lokalene er egnet til vedlikehold, tilgang til nødvendig verktøy og utstyr, tilgang til vedlikeholdsunderlag og en undersøkelse av at beskrevne prosedyrer i VHB kan etterleves.

Til § 9 Selverklæring for Part-145, CAMO og CAO

§ 9 slår fast at organisasjoner som allerede har godkjenning som Part-145, CAMO eller CAO, har tilsvarende rettigheter til å utføre oppgaver som kommer inn under BSL B 3-3. Dersom en Part-145, CAMO eller CAO ønsker å utføre oppgaver som N-Part-145, N-CAMO eller N-CAO, må organisasjonen sende inn en selverklæring til Luftfartstilsynet. Det er først når Luftfartstilsynet har mottatt en selverklæring av organisasjonen kan opptre som N-Part-145, N-CAMO eller N-CAO. Skjema for selverklæring finnes på <https://luftfartstilsynet.no/skjema/>.

Til § 11 Eiers ansvar

Før et luftfartøy skal flys, er det eiers ansvar at luftfartøyet er luftdyktig. Eier er ansvarlig for at luftfartøyet er vedlikeholdt i henhold til luftfartøyets vedlikeholdsprogram. Alt av operasjonelt utstyr og nødutstyr skal være korrekt installert og brukbart, eller tydelig identifisert som ikke brukbart. Eier skal forsikre seg at luftdyktighetsdokumentene er gyldige.

Til § 12 Part-66 flytekniker

I første ledd slås det fast at en Part-66 flytekniker som kan attestere for vedlikehold etter Part- ML seksjon A, har tilsvarende rettigheter etter BSL B 3-3. Det vil si at hvis du er Part-66 flytekniker med grupperettighet på gruppe 2a, 2b, 2c eller gruppe 3, har du tilsvarende rettigheter på nasjonalt sertifiserte luftfartøy (med faste vinger) med MTOM til og med 2730 kg, og helikopter med MTOM til og med 1200 kg.

*VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT CERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021*

Har du et Part-66 sertifikat med L2/L2C påført, har du tilsvarende rettigheter på nasjonalt sertifiserte fly opp til 1200 kg (ELA1). Eventuelle begrensninger påført ditt sertifikat, vil også gjelde for nasjonalt sertifiserte fly.

Det understrekes viktigheten av at du selv sørger for å være kompetent til de oppgavene du skal utføre. Selv om du har grupperettighet påført sertifikatet, er du ansvarlig for å ha god nok kompetanse til å signere for luftdyktighet på det aktuelle luftfartøyet.

Dersom du ikke har noen grupperettighet påført ditt Part-66 sertifikat, må du søke Luftfartstilsynet om å få det aktuelle luftfartøyet påført etter å ha gjennomført typeeksamen eller typekurs. Dette følger av andre ledd. Vekten på luftfartøyet bestemmer om du kan gjennomføre typeeksamen eller om du må gjennomføre typekurs.

Typekurs kan enten være et direktegodkjent kurs etter BSL B 3-3 §14 eller et typekurs gjennomført i en EASA Part-147-godkjent organisasjon.

I forbindelse med gjennomføring av typeeksaminering må du dokumentere praksis på det aktuelle luftfartøyet ved hjelp av en loggbok. Erfaring fra lignende luftfartøy kan også legges til grunn, men dette bør avklares med Luftfartstilsynet.

Til § 13 Nasjonal rettighet til å utføre og attestere for vedlikehold i en vedlikeholdsordning

Eksempler på bakgrunn som kan gi grunnlag for nasjonal rettighet kan være militær flyteknisk kompetanse, bakgrunn som flyfagarbeider, FAA A&P licence eller lignende. Søknader vil bli vurdert i hvert enkelt tilfelle.

Til § 14 Godkjenning av typetrening

Paragraf 14 beskriver krav til direktegodkjent typetrening og er aktuelt i de tilfeller hvor et EASA Part-147 godkjent typekurs ikke er å oppdrive.

I vedlegg 1 og vedlegg 2 er rapportene som brukes til godkjenning av slike typekurs tatt inn. Vedlegg 1 - rapport 4.4 - benyttes for godkjenning av den praktiske delen av et typekurs. Vedlegg 2 - rapport, 4.5 - benyttes for godkjenning av fullt typekurs med teori og praksis. Rapportene bør brukes ved utforming av søknaden, og inneholder veiledning til hva som kreves og hvilke regelverkskrav man må forholde seg til.

Godkjenning av typetrening er kun aktuelt der det ikke finnes tilgjengelig i markedet relevant typetrening på aktuell fartøytype.

Til § 16 Attest for utført vedlikehold (CRS – Certificate for Release to Service)

Hva CRS skal inneholde:

1. Det skal attesteres for utført vedlikehold (CRS – Certificate for Release to Service) i luftfartøyet journalsystem. Grunnleggende detaljer for vedlikeholdet som er utført.

VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT CERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021

- Her kan det henvises til underliggende dokumentasjon for eksempel arbeidsordre eller arbeidspakke.
- 2. Dato for når vedlikeholdet ble fullført.
- 3. Referanse til vedlikeholdsunderlag.
- 4. Identiteten til person eller organisasjon som har utført vedlikeholdet, skal inneholde
 - godkjenningsnummer til organisasjon, eller
 - sertifikatnummeret til person.
- 5. Det skal fremkomme eventuelle begrensninger til luftdyktigheten eller operasjon av luftfartøyet, hvis dette er aktuelt.

Det skal ikke utstedes attest for utført vedlikehold (CRS) i tilfeller der vedlikeholdet ikke er i samsvar med kravene i regelverket og som kan påvirke flysikkerheten.

Ved utførelse av vedlikehold kan personen som gir CRS få assistanse av en eller flere personer. Dette forutsetter at disse er under direkte og kontinuerlig kontroll av den som gir CRS.

Til § 17 Luftdyktighetsgransker – årlig vedlikehold

Person som har fått rettigheter fra Luftfartstilsynet til å granske luftfartøyet luftdyktighet og utstede Nasjonal Airworthiness Review Certificate (N-ARC).

Til § 18 Utstedelse av vedlikeholdsrapport og N-ARC



Det er også hjemmel for at Luftfartstilsynet kan utstede N-ARC basert på mottatt VR. Etter at BSL B 3-3 har trådt ikraft, vil Luftfartstilsynet basert på mottatt VR utstede nye luftdyktighetsbevis og N-ARC.

Til § 19 Utstedelse av vedlikeholdsrapport – Luftfartstilsynet utsteder N-ARC

VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT SERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021

Vedlikeholdsrapport (VR) skal fylles ut og sendes inn ifm. søknad om å få utstedt N-ARC av Luftfartstilsynet. Skjema for VR finnes her: <https://luftfartstilsynet.no/skjema/>.

Følgende har rettigheter til å fylle ut og signere en Vedlikeholdsrapport etter 100 timer/årlig vedlikehold:

1. N-Part-145 (nasjonal Part-145)
2. Nasjonal Combined Airworthiness Organisation med vedlikeholdsprivilegier – N-CAO
3. Vedlikeholdsordning - Part-66 flytekniker eller person med nasjonal rettighet etter §13, forutsatt at Part-66 flytekniker eller person med nasjonal rettighet jf. §13 har vært ansvarlig for vedlikeholdet.
4. Part-66 flytekniker som har vært ansvarlig for og har utført vedlikeholdet.
5. Eier av amatørbygget luftfartøy med godkjenning til å utføre og attestere for 100 timer/årlig vedlikehold, jf. §15.

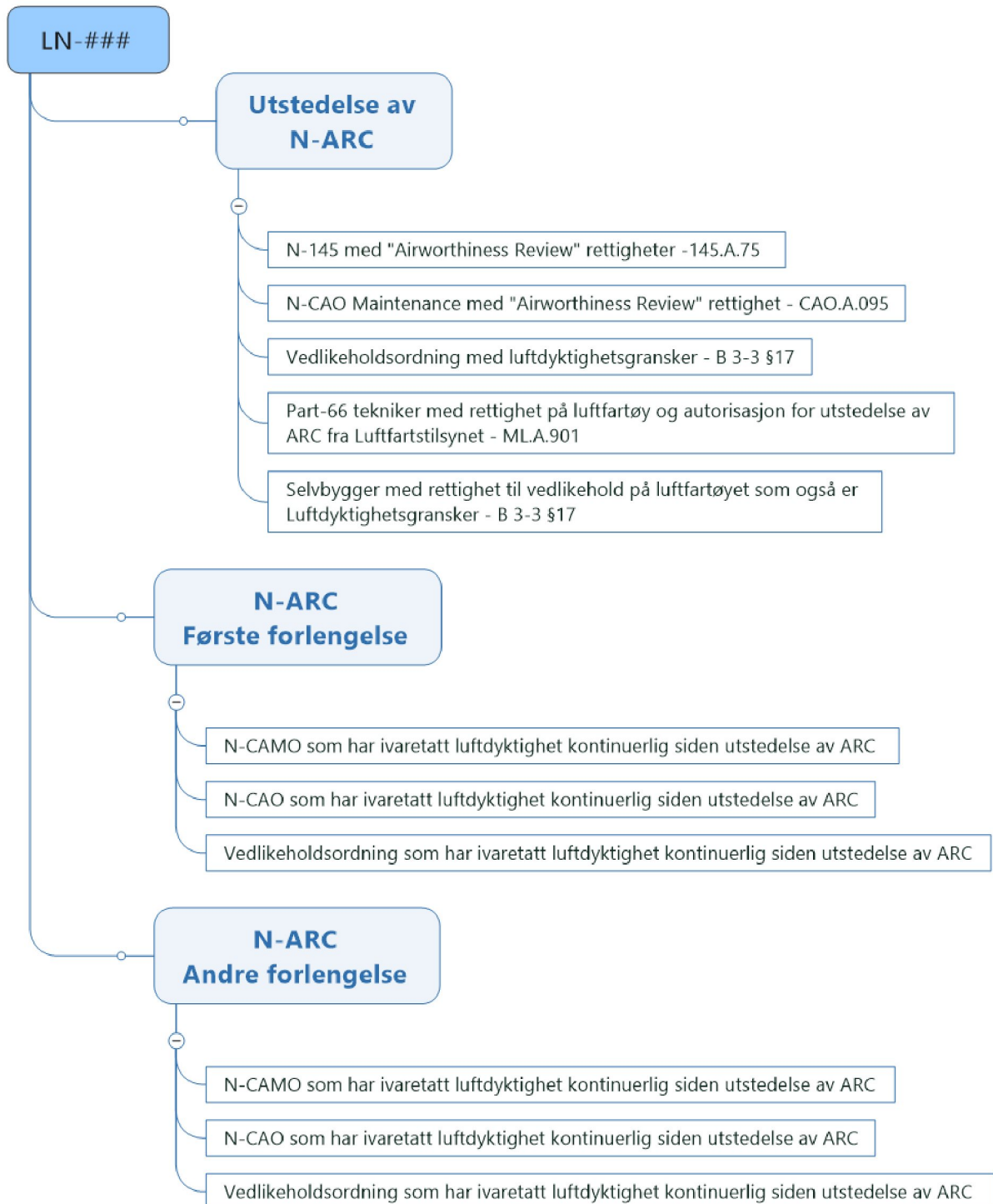


Til § 20 Forlengelse av N-ARC

For luftfartøy hvor luftdyktigheten blir ivaretatt av samme N-CAMO, N-CAO eller vedlikeholdsordning, kan N-ARC forlenges 2 ganger med 12 måneders gyldighet. Dette under forutsetning av at N-CAMO, N-CAO eller vedlikeholdsordningen har rettigheter iht. §17. Kopi av VR og N-ARC skal sendes Luftfartstilsynet innen 10 dager etter at forlengelsen er gjennomført. For organisasjoner som benytter muligheten til å forlenge N-ARC, skal det fremgå av VR at alle krav til luftdyktigheten er ivaretatt og luftfartøyet er vedlikeholdt.

For illustrasjon, se neste side.

VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT SERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021



Til § 25 Vedlikeholdsordning

I de bestemmelsene i vedlikeholdsforordningen der det er gitt rettigheter eller stilt krav til en vedlikeholdsorganisasjon (maintenance organisation), så fastsetter § 25 at dette også skal gjelde for vedlikeholdsordninger. Vedlikeholdsordning er en nasjonal ordning som det ikke finnes regler for i vedlikeholdsforordningen.

Til § 28 Til ML.A.502

Bestemmelsen fastsetter at eier av luftfartøy kan akseptere ikke-kritiske komponenter i samsvar med bestemmelsene i ML.A.502. Det gjelder ikke noen vektgrense for luftfartøyet. Bestemmelsen gjelder også både for enkle luftfartøy (§ 4) og andre luftfartøy (§ 5), samt for tidligere militære luftfartøy (§ 6).

Til § 32 Dispensasjon

Forskriften gjør vedlikeholdsforordningens regler i Part-ML og Part-M gjeldende også for nasjonalt sertifiserte luftfartøy. Reglene i forordningen er i utgangspunktet ikke tenkt brukt for andre luftfartøy enn EASA-sertifiserte luftfartøy, og det kan derfor oppstå situasjoner der det ikke er mulig å oppfylle et krav i forordningen. Forskriften inneholder derfor en hjemmel for at Luftfartstilsynet kan dispensere fra kravene i forskriften.

Dersom eier ønsker å søke om dispensasjon fra et krav, må det i søknaden klart oppgis hva det søkes om dispensasjon fra. Søknaden må inneholde en risikovurdering og forslag til kompenserende tiltak.

Til § 36 Endring i andre forskrifter

Da BSL B 3-3 ble sendt på høring, ble det også foreslått en ny BSL B 3-1. Det er behov for ytterligere gjennomgang av forslaget til ny BSL B 3-1, og ny forskrift blir derfor først vedtatt på et senere tidspunkt. Som følge av at BSL B 3-3 skal gjelde også for amatørbygde luftfartøy som har luftdyktighetsbevis etter dagens BSL B 3-1, er det behov for å gjøre visse endringer i dagens BSL B 3-1 for at det ikke skal være motstrid mellom de to forskriftene.

§ 23 må endres siden import av selvbygd luftfartøy fra utlandet, dvs. ferdigbygd og som har eller har hatt luftdyktighetsbevis, nå skal reguleres av BSL B 3-2.

§ 24 i dagens BSL B 3-1 er opphevet fordi det fra 1. juli 2021 trer i kraft en ny operativ forskrift som vil gjelde for nasjonalt sertifiserte luftfartøy, forskrift 15. februar 2021 nr. 524 om luftfartsoperasjoner med nasjonalt sertifiserte luftfartøy.

Til § 37 Overgangsregler

Det er i § 37 flere praktisk viktige overgangsregler.

VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT SERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021

Gyldigheten for VR

Første ledd slår fast at vedlikeholdsrapport (VR) som er utstedt før 1. juli 2021, fortsatt er gyldig inntil sin utløpsdato. Før utløpsdato for denne VR, kan luftdyktigheten forlenges én gang gjennom en ny VR. Luftfartstilsynet utsteder første gangs utstedelse av N-ARC på grunnlag av ny VR. N-ARC må deretter forlenges etter bestemmelsen i § 20 eller utstedes på nytt etter bestemmelsene i § 18 eller § 19.

Noen eksempler som illustrerer overgangsbestemmelsen:

Eksempel 1

VR utstedes 1. mai 2021 – den er gyldig frem til 1. mai 2022.
Ny VR utstedes 20. april 2022 og sendes til LT.
LT utsteder N-ARC (basert på ny VR) 30. april 2022.
Før 30. april 2023 må N-ARC enten forlenges (§ 19), eller utstedes på nytt (§18).

Eksempel 2

VR utløper 1. august 2021.
Ny VR utstedes 20. juli 2021 og sendes til LT.
LT utsteder N-ARC (basert på ny VR) 30. juli 2021.
Før 30. juli 2022 må N-ARC enten forlenges (§ 19), eller utstedes på nytt (§18).

Eksempel 3

VR utløper 15. juni 2022.
Ny VR utstedes 1. juni 2022 og sendes til LT.
LT utsteder N-ARC (basert på ny VR) 10. juni 2022.
Før 10. juni 2023 må N-ARC enten forlenges (§ 19), eller utstedes på nytt (§18).

Organisasjon for ivaretagelse av vedlikeholdet

Andre ledd knytter seg til situasjonen der inntreffer krav om N-CAMO, N-CAO eller vedlikeholdsordning 1. juli 2021. Luftfartøy som 1. juli 2021 får krav om at vedlikeholdet skal ivaretas av N-CAO, N-CAMO eller vedlikeholdsordning, og som velger å etablere en vedlikeholdsordning, må ha slik vedlikeholdsordning godkjent innen 1. januar 2023. Bestemmelsen gir altså eier av luftfartøy en viss tid til å få etablert vedlikeholdsordning dersom man velger denne løsningen for å ivareta vedlikeholdet.

Vedlikeholdsprogram

Tredje ledd slår fast at det for luftfartøy som 1. juli 2021 får krav om godkjenning av vedlikeholdsprogrammet, og som ikke har hatt krav om slik godkjenning tidligere, må søke om godkjenning av vedlikeholdsprogrammet (§ 7) innen 1. januar 2023. Kravet om godkjenning av vedlikeholdsprogram vil gjelde for andre luftfartøy (§ 5) og tidligere militære luftfartøy med alternative vedlikeholdskrav (§ 6).

Nasjonal rettighet til å utføre og attestere for vedlikehold i en vedlikeholdsordning

Fjerde og femte ledd gir overgangsregler for personer som allerede har nasjonale rettigheter til å utføre og attestere for vedlikehold. De som allerede har en personlig rettighet til å utføre og attestere for vedlikehold i en vedlikeholdsordning etter tidligere forskrift 19. juni 2008 nr. 614 om krav for utstedelse, utvidelse og fornyelse av nasjonal rettighet for vedlikehold av luftfartøy

*VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT CERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021*

rettighet, beholder denne rettigheten. Også personer som per 1. juli 2021 har en nasjonal rettighet til å utføre vedlikehold på eget, amatørbygd luftfartøy beholder denne rettigheten, men kun så lenge vedkommende er registrert eier av luftfartøyet.

Vedlegg 1 Til § 14 Godkjenning av typetrening

4.4 Direktegodkjenning av “practical training element”

Dette dokumentet er utarbeidet for orientering om forhold som skal vurderes ved søknad om direktegodkjenning av praksisdelen av et typekurs. Dokumentet gjelder både for søknad om godkjenning av typekurs på EASA-sertifiserte luftfartøy og nasjonalt sertifiserte luftfartøy. Søknader vil bli vurdert individuelt.

Anvendelse

Hvis det ikke er mulig å gjennomføre praksisdelen av et typekurs ved en Part-147 godkjent organisasjon kan man søke om at teoridelen av typekurset gjennomføres ved en Part-147 godkjent organisasjon, og at vedlikeholdsorganisasjonen selv gjennomfører den praktiske delen. Det presiseres at en slik godkjenning kun gjelder for utstedelse av norsk Part-66 AML.

Utdannelsen skal tilfredsstillere kravene i Part-66. Se også angitte forskriftsreferanser og veiledningsmateriale.

Krav til dokumentasjon i søknad

Generelt:

- Tidsplan
- Navn på deltagere
- Utarbeidet praksisprogram
- Practical assessment-skjema, bestått/ikke bestått
- Opplysninger om kompetansen til practical assessors

Minimumsopplysninger om practical assessors, instruktører og annet personell som er involvert i gjennomføringen av praksisprogrammet:

- Navn
- Fødselsdato
- Personnummer
- Erfaring
- Kvalifikasjoner
- Treningserfaring fra tidligere jobber (erfaring med opplæring/ arbeidserfaring)
- Treningserfaring fra nåværende jobb (erfaring med opplæring/ arbeidserfaring)
- Hvilke autorisasjoner har personen (scope of activity)
- Startdato i selskapet

Praksisprogram

Det skal foreligge et strukturert og detaljert praksisprogram tilpasset luftfartøytype og kategori som treningen skal være for (B1 eller B2). Se krav og liste i Part-66 Appendix III pkt 3.2.

En eventuell reduksjon i praksiskravet beskrevet i Part-66 må begrunnes.

*VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT CERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021*

Det må også angis hvilke personer i den godkjente vedlikeholdsorganisasjonen som skal attestere i praksisprogram etter gjennomført oppgave.

Practical assessment

Søker må definere hvordan practical assessment skal gjennomføres, og utarbeide dokumentasjon for dette. Det er viktig at både practical assessor og kandidat er klar over hva som kreves for å bestå/ ikke bestå practical assessment.

Luftfartstilsynet vil vurdere å delta i treningen for å sikre at den dokumenterte standard blir oppfylt. Dette vil i så fall bli fakturert etter gebyrforskriften.

Etter avsluttet utdanning søkes det om påføring av type i Part-66 AML på EASA Form 19. Dokumentasjon for gjennomført teoretisk trening (Certificate of Recognition fra godkjent Part-147 org.) og dokumentasjon på gjennomført praksisprogram samt kursbevis/ Certificate of completion må vedlegges.

Forskrifts- og veiledningsreferanser:

- Part-66.A.20(a)2, 3
- Part-66.A.45(b)(c)
- Part-66.A.45(d)
- AMC til Part-66.A.45(d)
- Part-66 Appendix III
- Part-147.A.105(f)
- Part-66.B.130
- Forskrift 25. juni 2021 om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy (BSL B 3-3)

VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT CERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021

Sjekkliste for søknad om godkjenning av Part-66 praktisk trening i en Part-145 organisasjon		
Ref. Part-66.A.45 (d)		
1. Generelt		
Navn Part 145 organisasjon og godkjenningsnummer:		
Luftfartøytype og motortype:		
Kategori:		
Periode for utdanning:	Fra:	Til:
Navn på deltager(e) (kan legges ved i eget dokument):		
2. Teoretisk del		
Navn og godkjenningsnr. på Part-147 organisasjon hvor den teoretiske delen gjennomføres:		
Krav til forkunnskaper:		
Periode for teoridelen:	Fra:	Til:
3. Praktisk del		
Navn på utdanningsansvarlig i Part-145 organisasjonen:		

VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT SERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021

Er det forskjell mellom innholdet i den teoretiske delen og det luftfartøyet den praktiske delen skal gjennomføres på? Hvis ja, må det beskrives hvordan treningen skal suppleres.	Nei <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>
Praksisprogram og practical assessment-skjema utviklet og vedlagt:	Ja <input type="checkbox"/>
Periode for praksisdelen:	Fra: <input style="width: 100px;" type="text"/> Til: <input style="width: 100px;" type="text"/>
Evt. begrunnelse for krav om redusert praksistrening, jfr. AMC 66.A.45 (d)	<input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>
Navn og kompetanse til practical assessors beskrevet:	Ja <input type="checkbox"/>
Kompetansekrav for instruktører/ veiledere er beskrevet:	Ja <input type="checkbox"/>
(Fylles ut av søker)	
4.1 Bekreftelse på at utdanningsprogrammet tilfredstiller kravene i Part 66.A.45	
Søker (utdanningsansvarlig):	
<input style="width: 100%; height: 30px;" type="text"/>	
Stilling:	
<input style="width: 100%; height: 30px;" type="text"/>	
Dato:	Underskrift:
<input style="width: 100%; height: 30px;" type="text"/>	
4.2 Bekreftelse på at utdanningsprogrammet er gjennomgått og funnet tilfredsstillende	
Saksbehandler LT (blokkbokstaver):	
<input style="width: 100%; height: 30px;" type="text"/>	
Dato:	Underskrift:
<input style="width: 100%; height: 30px;" type="text"/>	

Vedlegg 2 Til § 14 Godkjenning av typetrening

4.5 Direktegodkjenning av Theoretical and practical training element

Dette dokumentet er utarbeidet for orientering om forhold som skal vurderes ved søknad om direktegodkjenning av typekurs. Dokumentet gjelder både for søknad om godkjenning av typekurs på EASA-sertifiserte luftfartøy og nasjonalt sertifiserte luftfartøy. Søknader vil bli vurdert individuelt.

Anvendelse

Hvis det ikke er mulig å gjennomføre typekurs ved en Part-147 godkjent organisasjon kan det søkes om direktegodkjenning av typekurs. Godkjenningen gjelder kun for de deltagere som er angitt i søknad og kun for det typekurset. Hvis det blir behov for flere kurs må det søkes på nytt.

En slik godkjenning vil normalt kun omfatte organisasjonens egne teknikere. Eksterne kursdeltagere kan kun delta etter avtale med Luftfartstilsynet.

Det presiseres at direktegodkjenningen kun gjelder for utstedelse av norsk Part-66 AML.

Utdannelsen skal tilfredsstillere kravene i Part-66. Se også angitte forskriftsreferanser og veiledningsmateriale.

Krav til dokumentasjon

- Tidsplan
- Navn på deltagere
- Beskrivelse av lokaler, undervisningsutstyr og undervisningsunderlag
- Eksamensbank med spørsmål som tilfredsstiller alle krav i Part-66
- Praksisprogram
- Syllabus teorikurs
- Opplysninger om kompetansen til instruktører, knowledge examiners og practical assessors

Minimumsopplysninger om ovennevnte personer er:

- Navn
- Fødselsdato
- Personnummer
- Erfaring
- Kvalifikasjoner
- Treningserfaring fra tidligere jobber (erfaring med opplæring/ arbeidserfaring)
- Treningserfaring fra nåværende jobb (erfaring med opplæring/ arbeidserfaring)
- Hvilke autorisasjoner har personen (scope of activity)
- Startdato i selskapet

Krav til dokumentasjon

For den teoretiske delen av treningen

- Hvilken organisasjon skal brukes og eventuell godkjenningsreferanse
- Hvilken luftfartøytype og kategori kurset skal være for (B1, B2, B3 eller C)
- Hvilken kompetanse deltagerne skal ha
- En detaljert syllabus for undervisningen som beskriver emner og underemner med planlagt tidsbruk innen hvert emne. Dette skal vurderes i henhold til Part-66 Appendix III. Hvis det søkes om flere kategorier samtidig (eks. B1 og B2) skal det være mulig å skille undervisningen i de enkelte kategorier i den fremlagte dokumentasjon.
- Det skal dokumenteres at undervisningen foregår til korrekt nivå (level) som er angitt i Part-66 Appendix III, avsnitt 1 og 2
- Kopi av undervisningsmateriell, for eksempel Maintenance Training Manual
- Dokumentasjon på at eksamen er i henhold til Part-66 Appendix III, avsnitt 3 Type training examination standard
- Beskrivelse av hvordan eventuelle forskjeller mellom teoriunderlaget og de systemer og komponenter som er på luftfartøyene som brukes til praksistrening ivaretas.
- Hvis varigheten på typetreningen skal reduseres med bakgrunn i en påført type skal det foreligge en vurdering som begrunner reduksjonen (TNA).

Godkjenning fra Luftfartstilsynet må foreligge før oppstart av typetreningen.

Luftfartstilsynet vil vurdere å delta i hele eller deler av typetreningen for å sikre at den dokumenterte standarden blir oppfylt.

Den praktiske delen av treningen

Det skal foreligge et strukturert og detaljert praksisprogram tilpasset luftfartøytype og kategori som typetreningen skal være for (A, B1, B2, B3 eller C). Se krav og liste i Part-66 Appendix III pkt 3.2.

Eventuell reduksjon i praksiskravet beskrevet i Part-66 må begrunnes. Det må også angis hvilke personer i den godkjente vedlikeholdsorganisasjonen som skal attestere i praksisprogram etter gjennomført oppgave.

Practical assessment

Søker må definere hvordan practical assessment skal gjennomføres, og utarbeide dokumentasjon for dette. Det er viktig at både practical assessor og kandidat er klar over hva som kreves for å bestå/ ikke bestå practical assessment.

Luftfartstilsynet vil vurdere å delta i typetreningen for å sikre at den dokumenterte standard blir oppfylt. Dette vil i så fall bli fakturert etter gebyrforskriften.

Påføring av type

Etter avsluttet typetrening søkes det om påføring av type i Part-66 AML på EASA Form 19. Dokumentasjon på gjennomført teoretisk og praktisk trening må vedlegges.

*VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT CERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021*

Forskrifts- og veiledningsreferanser:

- Part-66.A.20(a)2, 3
- Part-66.A.45(b)(c)
- Part-66.A.45(d)
- AMC til Part-66.A.45(d)
- Part-66 Appendix III
- Part-66.B.130
- Forskrift 25. juni 2021 om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy (BSL B 3-3)

VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT SERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021

Sjekkliste for søknad om godkjenning av Part-66 teoretisk og praktisk trening uten Part-147 godkjenning Ref. Part-66.A.45 (d)	
1. Generelt	
Organisasjon:	
Luftfartøytype og motortype:	
Kategori: (B1, B2 og/eller C)	
Periode for utdanning (fra – til):	
Navn på deltager(e): (Kan også vedlegges på egen liste)	
Krav til forkunnskaper:	
2. Teoretisk del	
Navn på organisasjon hvor den teoretiske delen gjennomføres:	
Kurs syllabus utarbeidet ih.t Part-66 Appendiks III:	
Prosedyrer for gjennomføring av undervisning og eksamen:	
Eksamensspørsmål til riktig nivå utarbeidet:	
Navn og kompetanse til instruktører og eksaminatorer beskrevet:	
Periode for teoridelen (fra – til):	
3. Praktisk del	
Navn på utdanningsansvarlig i organisasjonen:	
Er det forskjell mellom innholdet i den teoretiske delen og luftfartøyet som den praktiske delen skal gjennomføres på?	Nei <input type="checkbox"/>

VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM KONTINUERLIG LUFTDYKTIGHET
FOR NASJONALT CERTIFISERTE LUFTFARTØY (BSL B 3-3) - 15.09.2021

Hvis ja, må det beskrives hvordan treningen skal suppleres.	Ja
Praksisprogram og practical assessment-skjema utviklet og vedlagt:	
Periode for praksisdelen (fra – til):	
Begrunnelse for eventuell reduksjon i krav til praktisk trening jf. AMC 66.A.45(d):	
Navn og kompetanse til practical assessors er beskrevet	Ja <input type="checkbox"/>
Kompetansekrav for instruktører / veiledere er beskrevet	Ja <input type="checkbox"/>
(Fylles ut av søker)	
4.1 Bekreftelse på at utdanningsprogrammet tilfredstiller kravene i Part 66.A.45	
Søker (utdanningsansvarlig):	
Stilling:	
Dato:	Underskrift:
(Fylles ut av Luftfartstilsynet)	
4.2 Bekreftelse på at utdanningsprogrammet er gjennomgått og funnet tilfredsstillende	
Saksbehandler LT (blokkbokstaver):	
Dato:	Underskrift: