

ADVIES nr. 02/2006

VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

inzake de mogelijkheid tot het wijzigen van artikel 7, lid 3, onder c), van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen, en –uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen.

I. Algemeen

1. Dit advies heeft tot doel duidelijkheid te verschaffen omtrent het standpunt van het Agentschap met betrekking tot de mogelijkheid om de uiterste datum van inwerkingtreding van bepalingen 145.A.30(g) en 145.A.30(h)(1) betreffende grote luchtvaartuigen met een maximaal toelaatbare startmassa van meer dan 5700 kg (28 september 2006, volgens artikel 7, lid 3, onder c), van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie¹), uit te stellen .
2. Het advies is aangenomen volgens de door de raad van beheer van het Agentschap vastgestelde procedure³, overeenkomstig de voorwaarden van artikel 14 van Verordening (EG) nr. 1592/2002⁴.

ACHTERGROND:

3. De Europese Commissie heeft op 20 november 2003 Verordening (EG) nr. 2042/2003 vastgesteld. Aanhangsel II van deze verordening (Deel 145) stelt dat certificeringspersoneel naar behoren gekwalificeerd moet zijn overeenkomstig de in aanhangsel III (Deel 66) vastgelegde criteria. Deel 66 is gebaseerd op JAR-66. De implementatie van JAR-66 begon in 1998; de JAA-lidstaten kwamen overeen om hiermee vóór 2001 aan te vangen en om de overgangperiode voor het omzetten van nationale kwalificaties in JAR-66 vergunningen in 2011 te laten eindigen.
4. Bij het opstellen van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie was men het erover eens dat een dergelijke lange overgangperiode niet noodzakelijk was en dat men van de communautaire actie op dit terrein meer baat zou hebben wanneer zij onmiddellijk zou worden toegepast. Ook al was met de implementatie van JAR-66 in 1998 begonnen, toch moesten sommige JAA-lidstaten erkennen dat de procedure in hun land was opgeschort. Zij vroegen daarom of de uiterste termijn voor implementatie van Deel 66 kon worden uitgesteld tot 28 september 2006 voor grote luchtvaartuigen en tot 28 september 2008 voor kleine luchtvaartuigen, aangezien de JAA laatstgenoemde categorie nog niet had gereguleerd. Hiermee werd ingestemd en artikel 7, lid 3, onder c), van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie voorziet in deze derogatiemogelijkheid.
5. Uit de analyse van de situatie in verband met deze derogatieclausule, blijkt dat:
 - alle lidstaten en geassocieerde landen⁵ hebben gekozen voor artikel 7, lid 3, onder c), tweede regel, van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie;
 - alle lidstaten en geassocieerde landen, op één na, hebben gekozen voor artikel 7, lid 3, onder c), derde regel van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie.

¹ Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen, en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 315, 28.11.2003, blz. 1), zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 707/2006 van de Commissie van 8 mei 2006 (PB L 122, 9.5.2006, blz. 17).

³ Besluit van de raad van beheer met betrekking tot de door het Agentschap te volgen procedure voor de publicatie van adviezen, certificeringsspecificaties en instructiemateriaal ("Regelgevingprocedure"). EASA MB/7/03 van 27.06.2003.

⁴ Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de (PB L 240, 7.9.2002, blz. 1.), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1701/2003 van 24 september 2003 (PB L 243, 27.9.2003, blz. 5).

⁵ De geassocieerde landen zijn IJsland, Liechtenstein, Noorwegen en Zwitserland.

Het is derhalve duidelijk dat alle staten die onderworpen zijn aan de bepalingen van Deel 145, bij hun keuze voor derogatie wisten dat zij de afgifte van, of omzetting van nationale vergunningen in Deel 66-vergunningen zodanig moesten plannen dat zij op 28 september 2006 volledig zouden voldoen aan de bepalingen met betrekking tot de kwalificatie van certificeringspersoneel voor lijnonderhoud en groot onderhoud van luchtvaartuigen met een maximaal toelaatbare startmassa van meer dan 5700 kg.

6. Uit een overzicht van het Agentschap van de stand van zaken met betrekking tot de datum van inwerkingtreding blijkt dat:
 - de helft van de lidstaten en geassocieerde landen is begonnen met het omzetten van nationale kwalificaties in, en afgifte van Deel 66-vergunningen en dat zij in staat zullen zijn hiermee op tijd gereed te zijn;
 - negen lidstaten en geassocieerde landen met deze procedure zijn begonnen. Zij zijn echter laat en menen dat het moeilijk zal worden om aan de uiterste datum voor naleving te voldoen;
 - vier van de achtentwintig lidstaten en geassocieerde landen die aan de eisen moeten voldoen, ver op het tijdschema achterlopen, en niet in staat zullen zijn om de uiterste termijn voor omzetting te halen. Drie landen hebben tot op heden nog geen omzettingsrapporten opgesteld.

Op 31 januari 2006 heeft het Agentschap zijn jaarlijkse normalisatieverslag naar de Europese Commissie gezonden, waarin het de kritieke situatie benadrukt wat betreft de uiterste termijn van 28 september 2006 voor het Deel 66-omzettingsproces.

7. De vraag was toen of de overgangsperiode, met alle gevolgen van dien, verlengd zou moeten worden.

II Raadpleging

8. NPA 08/2006⁶ werd op 12 juli 2006 op de website van het Agentschap (www.easa.europa.eu) gepubliceerd, in overeenstemming met diens standaard besluitvormingsprocedure. De raadplegingstermijn liep tot zes weken na de publicatie van de NPA teneinde de opmerkingen te kunnen verzamelen en te beantwoorden en vóór 28 september 2006 een advies te kunnen doen uitgaan.
9. Op de sluitingsdatum, 21 augustus 2006, had het Agentschap 15 reacties ontvangen van 12 nationale autoriteiten, beroepsorganisaties en particulieren.
10. Alle opmerkingen zijn bevestigd en opgenomen in een 'Comment Response Document' (CRD), dat samen met dit advies op de website van het Agentschap wordt gepubliceerd. Dit CRD bevat een lijst met namen van alle personen en organisaties die opmerkingen hebben ingediend, alsmede de reacties van het Agentschap.
11. Alle opmerkingen, op één uitzondering na, ondersteunen de optie de ingangsdatum niet te verlengen wat betreft de bepalingen van Deel 145 met betrekking tot de kwalificaties van certificeringspersoneel voor lijnonderhoud en groot onderhoud van luchtvaartuigen met

⁶ <http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/NPA/NPA-08-2006.pdf>

een maximaal toelaatbare startmassa van meer dan 5700 kg. Geen enkele lidstaat berichtte moeilijkheden te ondervinden met de implementatie van de huidige verordening.

12. Overeenkomstig artikel 8 van de standaard-besluitvormingsprocedure van het Agentschap, mag de uitvoerend directeur zijn advies betreffende het vraagstuk in kwestie niet binnen twee maanden na publicatiedatum van het CRD vaststellen, teneinde de betrokkenen voldoende tijd te geven op de inhoud te reageren. Maar om de in paragraaf 8 gegeven redenen dient het advies van het Agentschap zo spoedig mogelijk te worden gepubliceerd opdat alle betrokkenen weten dat de bepalingen van artikel 7, lid 3, onder c), van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie niet gewijzigd zullen worden en dat derhalve de bepalingen van Deel 145 betreffende kwalificaties van certificeringspersoneel voor lijnonderhoud en groot onderhoud van luchtvaartuigen met een maximaal toelaatbare startmassa van meer dan 5700 kg op 28 september 2006 in werking zullen treden en niet zullen worden uitgesteld.

III Inhoud van het advies van het Agentschap

13. Op basis van de resultaten van het CRD (zie paragraaf 11) stelt het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart de Commissie voor, artikel 7, lid 3, onder c), van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie niet te wijzigen.

IV Beoordeling van de gevolgen van de regelgeving

14. Sectoren

Vooraf de exploitanten van grote luchtvaartuigen ondervinden de gevolgen van deze regelgeving. Aangezien onderhoudstechnici zonder Deel 66-vergunning dergelijke luchtvaartuigen niet voor gebruik mogen vrijgeven, zullen zij ander geschikt gekwalificeerd personeel moeten vinden om dit te doen.

Onderhoudsorganisaties die geen technici met de juiste vergunningen te werk kunnen stellen, zouden een deel van hun contracten kunnen verliezen omdat zij gedurende een overgangperiode niet aan de voorschriften van Deel 145 voldoen.

Sommige onderhoudstechnici zouden hun rechten die zij binnen hun nationale systemen hadden, verliezen totdat hun kwalificaties zijn omgezet.

De nationale luchtvaartautoriteiten die de nationale kwalificaties niet hebben omgezet in Deel 66-vergunningen, of die onvoldoende Deel 66-vergunningen hebben afgegeven, zouden hun inspanningen moeten vergroten en kunnen inbreukprocedures van de Europese Commissie tegemoet zien.

15. Invloed op de veiligheid

Het besluit om de overeengekomen ingangsdatum te handhaven, draagt in principe het meeste bij tot de veiligheid in de Gemeenschap, omdat uitsluitend luchtvaartuigen die zijn gecontroleerd door technici die aan de strengste kwalificatie-eisen voldoen, voor gebruik mogen worden vrijgegeven.

Sommige lidstaten zouden zich echter gedwongen kunnen voelen hun nationale kwalificaties overhaast om te zetten in Deel 66-vergunningen zonder een behoorlijk rechtvaardigings/omzettingsverslag en daarbij sommige onderhoudstechnici onterecht

bepaalde rechten geven. Dit kan natuurlijk gevolgen hebben voor de veiligheid als vliegtuigen in ongeschikte conditie voor gebruik worden vrijgegeven.

Dit risico lijkt echter beperkt te blijven tot grote luchtvaartuigen, die onder extra toezicht staan van onderhoudsorganisaties op het gebied van blijvende luchtwaardigheid. Bovendien is het de taak van het Agentschap om normalisatie-inspecties te verrichten ter verificatie dat dergelijke praktijken zich niet voordoen, of om onmiddellijk passende actie te ondernemen om de situatie te corrigeren.

16. Economische invloed

Deze optie behoort in principe geen algemene economische gevolgen te hebben aangezien toch geïnvesteerd moet worden in een omzetting in het nieuwe stelsel, dat door de Gemeenschap is goedgekeurd, zodat alle betrokkenen baat kunnen hebben bij de voltooiing van de interne markt op dit terrein.

Het mogelijke tekort aan gekwalificeerde technici in een aantal lidstaten kan wellicht leiden tot vertragingen bij het vrijgeven van luchtvaartuigen voor gebruik en zo voor exploitanten aanzienlijke indirecte kosten met zich brengen. Dit kan ook van invloed zijn op de marktwerking met betrekking tot gecertificeerd personeel en wellicht leiden tot een stijging van het gemiddelde salarisniveau, met directe gevolgen voor onderhoudsorganisaties en indirecte gevolgen voor hun klanten. De consequenties mogen echter niet overdreven worden in de periode die nationale luchtvaartautoriteiten nodig hebben om de achterstand in te lopen, aangezien de geringe mobiliteit op de markt voor dit type certificatediensten waarschijnlijk alleen van invloed zal zijn op landen die tot dusver onvoldoende vooruitgang hebben geboekt met het omzettingsproces.

De meeste nationale luchtvaartautoriteiten zullen geen hinder ondervinden omdat zij reeds een voldoende aantal vergunningen hebben afgegeven. Alleen de autoriteiten die laat zijn zullen zich meer moeten inspannen, hetgeen kan leiden tot extra kosten indien zij meer personeel moeten inzetten om alle nationale vergunningen om te zetten in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie.

17. Milieueffecten:

Geen

18. Sociale effecten:

Sommige certificeringsmedewerkers die geen Deel 66-vergunning hebben verkregen, kunnen behoorlijk nadeel ondervinden aangezien zij na 28 september 2006 niet langer onderhoudsverklaringen voor luchtvaartuigen mogen afgeven. Dit kan van invloed zijn op hun werksituatie.

V. Conclusie

Op basis van deze analyse van de mogelijkheid om de datum van inwerkingtreding van de bepalingen van Deel 145.A.30 (g) en Deel.A.30 (h) (1) betreffende de kwalificaties van certificeringspersoneel voor het vrijgeven voor gebruik van luchtvaartuigen met een maximaal toelaatbare startmassa van meer dan 5700 kg, (onderhoudsprocedures) uit te stellen, concludeert het Agentschap dat de bepalingen van artikel 7, lid 3, onder c), van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie niet gewijzigd dienen te worden en dat de overeengekomen datum gehandhaafd moet blijven.

Keulen, 25 september 2006

P. GOUDOU