



**ADVIES NR. 03/2009**

**VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART**

**van 7 december 2009**

**betreffende een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG)  
nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van  
uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van  
luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken,  
alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties**

***"Beperkte typecertificaten en beperkte certificaten van luchtwaardigheid"***

## I. Algemeen

1. Dit advies heeft tot doel de Commissie voor te stellen wijzigingen aan te brengen in Verordening (EG) nr. 1702/2003<sup>1</sup> van de Commissie en de bijlage (hierna "deel 21" genoemd) en hierin uitgewerkte en verbeterde vereisten op te nemen voor de afgifte van beperkte typecertificaten en beperkte certificaten van luchtwaardigheid.
2. Het advies is uitgebracht overeenkomstig de door de raad van bestuur van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (het "Agentschap") vastgestelde procedure<sup>2</sup>, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 19 van Verordening (EG) nr. 216/2008<sup>3</sup> (hierna de "basisverordening" genoemd).

## II. Raadpleging

3. De bekendmaking van wijzigingsvoorstel (*Notice of Proposed Amendment – NPA*) 2008-06<sup>4</sup> met het ontwerpadvies voor een verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 is op 10 april 2008 gepubliceerd op de website van het Agentschap.
4. Op de sluitingsdatum van 10 juli 2008 had het Agentschap 120 reacties ontvangen van 24 nationale overheden, beroepsorganisaties en particuliere ondernemingen.
5. Van alle ontvangen commentaren is de ontvangst bevestigd. Ze zijn opgenomen in een overzicht van ontvangen reacties (*Comment Response Document – CRD*) dat op 21 augustus 2009 is gepubliceerd op de website van het Agentschap. Dit overzicht bevat een lijst van alle personen en/of organisaties die hebben gereageerd, evenals de antwoorden van het Agentschap.
6. Het belangrijkste doel van NPA 2008-06 was het opstellen en verbeteren van de vereisten voor de afgifte van beperkte typecertificaten en beperkte certificaten van luchtwaardigheid. In de bekendmaking worden alle gevallen beschreven waarin een beperkt certificaat van luchtwaardigheid kan worden uitgegeven. Begrepen hieronder zijn ook gevallen waarvoor tot voor kort overeenkomstig deel 21A.701(15) permanente vliegvergunningen werden afgegeven. Deze optie in deel 21 werd beschouwd als een overgangsmaatregel totdat de regelgeving voor beperkte certificaten van luchtwaardigheid dusdanig zou zijn verbeterd dat deze ook kon worden toegepast op deze categorie luchtvaartuigen. Daarom werd in de bekendmaking overwogen de bepalingen van deel 21A.701(15) af te schaffen.
7. Eigenaren van luchtvaartuigen die op dit moment vliegen met een permanente vliegvergunning en nationale luchtvaartautoriteiten hebben zich kritisch uitgelaten over de schrapping van de vliegvergunningsoptie van 21A.701(15).
8. Het Agentschap erkent dat de gevolgen van de voorgestelde maatregel niet volledig kunnen worden beoordeeld zolang de eindresultaten van NPA 2008-07 ("ELA process", "Standard Changes and Repairs" en "Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes") niet bekend zijn en dat schrapping van de optie van een

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6).

<sup>2</sup> Besluit van de raad van bestuur betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificeringsspecificaties en richtsnoeren ("regelgevingsprocedure"). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>3</sup> Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1).

<sup>4</sup> Zie *Rulemaking – Archives* op [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

permanente vliegvergunning ertoe kan leiden dat luchtvaartuigen aan de grond moeten blijven.

Het Agentschap heeft dan ook besloten de voorgestelde wijzigingen in de punten 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 en de bijbehorende wijzigingen in aanvaardbare middelen van naleving en richtsnoeren in deel 21 uit deze bekendmaking te schrappen.

9. Desalniettemin blijft het Agentschap van mening dat de vliegvergunning niet het geschikte bewijs van luchtwaardigheid is voor luchtvaartuigen die permanent functioneren in vrijwel dezelfde samenstelling en omstandigheden zoals uiteengezet in de toelichting bij de bekendmaking.
10. Daarom is het Agentschap voornemens een begin te maken met een nieuwe regelgevende taak voor de initiële en permanente vereisten voor luchtwaardigheid en de adequate certificaten voor de desbetreffende luchtvaartuigen. Bij een dergelijke regelgevende taak kan de nieuwe regelgevingssituatie na tenuitvoerlegging van NPA 2008-07 worden meegenomen, alsmede de specifieke problemen van luchtvaartuigen die thans op basis van een permanente vliegvergunning functioneren.
11. Als reactie op andere commentaren heeft het Agentschap nieuwe bepalingen in de ontwerpwijziging opgenomen waarmee luchtvaartuigen die een normaal certificaat van luchtwaardigheid hebben, eenvoudig een beperkt certificaat van luchtwaardigheid kunnen krijgen indien het type 'wees' wordt. Dit biedt echter geen oplossing voor de aanhoudende problemen met luchtwaardigheid die door veel commentatoren zijn beschreven, zoals de beschikbaarheid van adequaat gecertificeerde onderdelen.
12. Alle bovenstaande besluiten zijn opgenomen in het CRD, dat is gepubliceerd met de regelgeving die voortvloeit uit de verwerking van de commentaren.
13. Op 8 juni 2009 waren er vier reacties op het CRD ontvangen van drie commentatoren. Geen van deze reacties was aanleiding voor het Agentschap aanvullende wijzigingen in de voorstellen aan te brengen.

### III. Inhoud van het advies van het Agentschap

14. In dit advies wordt voorgesteld deel 21 te wijzigen, in het bijzonder de bepalingen inzake de afgifte van beperkte typecertificaten en beperkte certificaten van luchtwaardigheid. Het concept van beperkte certificaten van luchtwaardigheid is in de basisverordening opgenomen voor luchtvaartuigen die niet aan alle toepasselijke luchtwaardigheidsvereisten kunnen voldoen, maar waarvoor adequate veiligheid niettemin kan worden gewaarborgd door beperkingen en andere verzachtende maatregelen. Dit concept is tevens opgenomen in deel 21, maar vanwege tijdgebrek is er geen gedetailleerde en uitgebreide reeks vereisten uitgewerkt en zijn er geen aanvaardbare middelen van naleving en richtsnoeren ontwikkeld. In de tussentijd worden beperkte certificaten van luchtwaardigheid gebruikt voor luchtvaartuigen waarvoor geen actieve houder meer is van een typecertificaat en voor luchtvaartuigen die binnen de werkingssfeer van het Agentschap vallen en (nog) geen typecertificaat van het Agentschap hebben ontvangen. De praktijk die voor deze luchtvaartuigen is ontwikkeld, moet in deel 21 worden gecodificeerd.
15. Krachtens de huidige regel bestaan er al twee manieren waarop een beperkt certificaat van luchtwaardigheid kan worden verkregen. Deze manieren worden in dit advies nader omschreven en uitgewerkt:
  - *Beperkt certificaat van luchtwaardigheid op basis van een beperkt typecertificaat:*  
Dit is bedoeld voor luchtvaartuigen die niet aan alle toepasselijke luchtwaardigheidsvereisten kunnen voldoen omdat zij voor een specifiek doel

zijn ontworpen, zoals bespuiting van gewassen, controle van weersomstandigheden en dergelijke.

- *Beperkt certificaat van luchtwaardigheid op basis van een ontwerpgoedkeuring waaruit conformiteit met specifieke luchtwaardigheidsspecificaties blijkt, dat voor het specifieke geval is afgegeven door het Agentschap:*  
Dit is bedoeld voor afzonderlijke luchtvaartuigen die om diverse redenen niet aan de toepasselijke luchtwaardigheidsvereisten kunnen voldoen, maar waarvoor adequate veiligheid niettemin kan worden gewaarborgd door beperkingen en andere verzachtende maatregelen. De gevallen waarin deze optie thans wordt gebruikt, zijn luchtvaartuigen zonder actieve houder van een typecertificaat ('wezen') en luchtvaartuigen die in de voormalige Sovjet-Unie zijn ontworpen en waarvoor het Agentschap (nog) geen typecertificaat heeft afgegeven. Er worden nieuwe bepalingen voorgesteld waarmee luchtvaartuigen die een normaal certificaat van luchtwaardigheid hebben, eenvoudig een beperkt certificaat van luchtwaardigheid kunnen krijgen indien het type 'wees' wordt.

In dit advies wordt de toevoeging van een derde optie overwogen:

- *Een beperkt certificaat van luchtwaardigheid op basis van een typecertificaat en een beperkt aanvullend typecertificaat:*  
Dit is bedoeld voor luchtvaartuigen die al een normaal certificaat van luchtwaardigheid hebben op basis van een normaal typecertificaat, maar die voor een speciaal doeleinde zijn gewijzigd, zoals in eerstgenoemd geval hierboven. Zonder deze optie kan in geval van wijziging van luchtvaartuigen voor speciale doeleinden alleen goedkeuring worden verkregen door een volledig nieuw beperkt typecertificaat aan te vragen. De daaruit voortvloeiende verantwoordelijkheid voor het volledige luchtvaartuigontwerp zou de capaciteiten van de wijzigende instantie normaliter te buiten gaan en het zou niet consistent zijn met de bepalingen voor "normale" wijzigingen van luchtvaartuigen in subdeel E.

#### **IV. Beoordeling van de gevolgen van de regelgeving**

16. De wijziging zal naar verwachting gematigd positief uitwerken op de veiligheid. Het voornaamste doel van de regelgeving is immers de huidige praktijk van het Agentschap en nationale praktijken uit het verleden in de normen vast te leggen. Voor luchtvaartuigen zonder actieve houder van een certificaat ("wezen") worden de verantwoordelijkheden van de diverse actoren duidelijker gedefinieerd, zodat er een efficiënter overzicht ontstaat van de permanente luchtwaardigheid. Naar verwachting zal dit bijdragen tot een betere veiligheid.  
Voor de luchtvaartuigen uit de voormalige Sovjet-Unie waarborgen de voorwaarden voor afgifte van specifieke luchtwaardigheidsspecificaties door het Agentschap een consistent basisniveau van veiligheid. Alleen de types luchtvaartuigen die de conformiteitstest met die luchtwaardigheidsspecificaties doorstaan, mogen blijven functioneren op grond van een beperkt certificaat van luchtwaardigheid. De verwachting is tevens dat dit bijdraagt aan een betere veiligheid.
17. Verwacht wordt dat de algemene economische gevolgen van de wijziging positief zullen zijn.  
Alle desbetreffende luchtvaartuigen moeten enige vorm van een bewijs van luchtwaardigheid hebben en in alle gevallen is een ontwerpgoedkeuring door het Agentschap vereist, gevolgd door een conformiteitsbepaling door de lidstaat van registratie. Dit betekent dat de kosten in verband met de rol van de betrokken instantie voor de diverse opties vergelijkbaar zijn.  
De automatische en bijna automatische wijziging van de classificatie van het bewijs van luchtwaardigheid voor luchtvaartuigen zonder certificaathouder is een administratieve lastenverlichting, wat positieve economische gevolgen heeft. De classificatiewijziging van het bewijs van luchtwaardigheid voor luchtvaartuigen

18. De positieve en negatieve gevolgen zijn eerlijk en billijk verdeeld over de desbetreffende sectoren. De meeste effecten hebben slechts betrekking op een relatief klein deel van de luchtvaartgemeenschap. Dit is echter een logisch gevolg van het thema dat in deze bekendmaking aan de orde is: beperkte certificaten van luchtwaardigheid worden alleen afgegeven voor luchtvaartuigen met een specifiek doel of voor luchtvaartuigen die om andere redenen niet aan alle luchtwaardigheidsvereisten kunnen voldoen. Het is dan ook onvermijdelijk dat slechts een beperkt aantal instanties voordeel heeft bij de wijziging.

Keulen, 7 december 2009

P. GOUDOU  
Directeur