



**ADVIES nr. 04/2009**

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

**van 11 december 2009**

**betreffende een Verordening van de Commissie tot wijziging 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**

***“Bewijzen van onderhoudsbevoegdheid voor niet-complexe luchtvaartuigen”***

## I. Algemeen

1. Doel van dit advies is de Commissie voor te stellen Verordening (EG) nr. 2042/2003<sup>1</sup> te wijzigen. De redenen voor deze regelgevende activiteit worden hieronder nader omschreven.
2. Het advies is uitgebracht overeenkomstig de door de raad van bestuur van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (het Agentschap)<sup>2</sup> vastgestelde procedure, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 19 van Verordening (EG) nr. 216/2008<sup>3</sup> (de basisverordening).

## II. Raadpleging

3. In bijlage III (Deel 66) van Verordening (EG) nr. 2042/2003 is weliswaar reeds een licentiestelsel voor certificeringspersoneel opgenomen, maar bij de herziening van Deel M voor luchtvaartuigen die niet worden ingezet voor commercieel luchttransport (taak M.017) en naar aanleiding van de raadpleging via A-NPA 14/2006 heeft een aanzienlijk aantal belanghebbenden zijn bezorgdheid geuit over het feit dat het huidige licentiestelsel niet geschikt is voor de geringere complexiteit van kleine luchtvaartuigen voor algemeen luchtverkeer.
4. Het Agentschap heeft naar aanleiding hiervan regelgevingstaak 66.022 opgesteld en een bijbehorende werkgroep ingesteld met vertegenwoordigers van nationale instanties, organisaties voor kleine luchtvaartuigen en de industrie voor zeer lichte luchtvaartuigen. Doel hiervan was de situatie in kaart te brengen, een voorstel in te dienen en richtsnoeren te ontwikkelen voor een advies tot wijziging van Deel 66 en/of een besluit tot wijziging van aanvaardbare middelen van naleving (AMC's) in dit Deel met betrekking tot referentiekader 66-022.
5. Bij de opstelling van een ontwerpversie hebben de werkzaamheden van de groep zich toegespitst op licenties met betrekking tot de cascostructuur, de voortstuwingsinrichting en elektrische systemen plus een aantal beperkte rechten in verband met vliegtuigelektronica. Het equivalent van een B2-licentie die is aangepast aan de omgeving van de algemene luchtvaart is niet door de groep in aanmerking genomen. Hierover wordt later regelgeving opgesteld (taak 66.027).
6. Op basis van de punten die door de werkgroep zijn aangedragen, heeft het Agentschap op 28 maart 2008 NPA 2008-03 gepubliceerd op zijn website: ([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)).

---

<sup>1</sup> 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 van 28.11.2003, blz. 1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1056/2008 van de Commissie van 27 oktober 2008 (PB L 283 van 28.10.2008, blz. 18).

<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. Besluit 08-2007 van 11.6.2007 van de RvB van EASA ("regelgevingsprocedure").

<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).

7. Op de sluitingsdatum, 28 juni 2008, had het Agentschap 177 reacties ontvangen van 39 nationale luchtvaartautoriteiten, beroepsorganisaties en particuliere ondernemingen.
8. Voor de beoordeling van deze op- en aanmerkingen richtte het Agentschap een beoordelingsgroep op, die bestond uit de leden van de werkgroep voor 66.022 plus een vertegenwoordiger van Approvals & Standardisation (Agentschap) en een vertegenwoordiger uit de sector die afwijzend had geadviseerd over NPA 2008-03. Naar aanleiding van deze beoordeling publiceerde het Agentschap op 16 september 2009 CRD 2008-03, met daarin de antwoorden op elke op- of aanmerking en het tekstvoorstel voor de regeling en de AMC's/GM's.
9. Er zij op gewezen dat de beoordelingsgroep zich tevens heeft gebogen over de reacties die tijdens de raadpleging over NPA 2007-07 zijn ontvangen, met name met betrekking tot "type- en groepsbevoegdverklaringen".
10. Na de publicatie van CRD 2008-03 heeft het Agentschap op 29 oktober 2009 een workshop georganiseerd in Keulen, waarin het document inhoudelijk werd toegelicht en belanghebbenden nadere uitleg kregen over het voorstel voordat zij reacties indienden.
11. In het kader van de externe raadpleging over CRD 2008-03, die eindigde op 16 november 2009, ontving het Agentschap reacties van:
  - 5 bevoegde instanties: AustroControl-Oostenrijk, CAA-Nederland, CAA-Zweden, CAA-Verenigd Koninkrijk en DGAC-Frankrijk.
  - 11 organisaties en verenigingen: de British Gliding Association, de European Gliding Union, de Deense vereniging van zweefvliegers (DSvU), Europe Air Sports, Deutsche Aeroclub, European Sailplane Manufacturers, de Finse vereniging voor de luchtvaart, de Tsjechische vereniging voor lichte luchtvaartuigen, Flightdesign, de Koninklijke Deense vereniging voor de luchtvaart en de Nederlandse KNVvL.
  - 1 individuele persoon.

Op deze reacties wordt uitvoerig ingegaan in het aanhangsel.

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

12. In voorliggend advies wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de suggesties van de talrijke belanghebbenden die een bijdrage hebben geleverd aan de raadpleging en op het CRD hebben gereageerd.
13. Gezien de hiërarchie van de EASA-regels wordt in het voorliggende advies alleen ingegaan op de door het Agentschap voorgestelde wijzigingen in de toepasselijke verordeningen van de Commissie (Deel 145, Deel 66 en Deel 147); de bijbehorende middelen van naleving (AMC's) en richtsnoeren (GM's), die in het CRD uiteengezet werden, kunnen en zullen pas door het Agentschap worden vastgesteld zodra bovengenoemde verordeningen zijn aangenomen door de Commissie. Het moge echter duidelijk zijn dat de in dit advies gepresenteerde maatregelen moeten worden gelezen in samenhang met genoemde middelen van naleving en richtsnoeren als onderdeel van een overeengekomen pakket.

#### **a) B3-licentie**

14. Het Agentschap heeft allereerst een voorstel gedaan voor een nieuwe B3-licentie, die vergelijkbaar is met de B1.2-licentie, maar met vereenvoudigde vereisten die aansluiten op de geringere complexiteit van lichte vleugelvliegtuigen met zuigermotor voor de algemene luchtvaart.
15. Deze door het Agentschap voorgestelde B3-licentie is van toepassing op *“vleugelvliegtuigen zonder drukcabine met zuigermotor en een maximale startmassa van 2000 kg of minder”*. Hoewel deze licentie in NPA 2008-03 aanvankelijk ook van toepassing was op zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen, heeft het Agentschap besloten deze om de volgende redenen te schrappen:
- De L-licentie heeft reeds betrekking op zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen.
  - Het is de bedoeling dat de B1.2-licentie, waarin zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen niet zijn opgenomen, automatisch de B3-licentie omvat. Dit is alleen mogelijk indien de B3-licentie niet geldt voor zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen.

Niettemin heeft het Agentschap naar aanleiding van de reacties die het bij de raadpleging van CRD 2008-03 heeft ontvangen, voorgesteld houders van een licentie categorie B1.2 of B3 zonder verdere vereisten recht te geven op de afgifte van een licentie L-Volledig met de classificaties “luchtvaartuigen met houten structuur”, “luchtvaartuigen met composietstructuur” en “luchtvaartuigen met metalen structuur” voor zover de B1.2/B3-licentie geen beperking bevat voor het desbetreffende structuurmateriaal (cf. gewijzigde versie van 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 en aanhangsel IV bij Deel 66). Zo kunnen bestaande B1.2/B3-licentiehouders certificaten van geschiktheid voor gebruik afgeven voor zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen.

16. De rechten van deze licentie omvatten de luchtvaartuigstructuur, voortstuwingsinrichting, mechanische en elektrische systemen en beperkte vliegtuigelektronica. Zij zijn vergelijkbaar met de rechten van de B1.2-licentie, met uitzondering van de reikwijdte van de luchtvaartuigen in kwestie en het feit dat de B3-licentie geen subcategorie A bevat.
17. De vereisten voor basiskennis en examens voor de B3-licentie zijn opgenomen in de bestaande aanhangsels I en II bij Deel 66. Voor de examens is vastgelegd dat het aantal vragen voor elke module steeds een veelvoud van 4 bedraagt, zodat kan worden voldaan aan het criterium van een slaagpercentage van 75%.
18. Voor de gevallen waarin een organisatie die valt onder Deel 147 een B3-basiskenniscursus verzorgt, is de duur 1000 uur, zoals aangegeven in aanhangsel I bij Deel 147. Deze duur bedraagt de helft van de vereiste 2000 uur voor de B1.2-cursus, wat om de volgende redenen is gerechtvaardigd:
- Voor B1.2 is het opleidingsniveau voor de verschillende onderwerpen beperkt omdat de luchtvaartuigen in kwestie minder complex zijn.
  - Voor de B3-licentie zijn de afzonderlijke modules 7B, 9B, 11C en 17B opgezet en de huidige modules 7, 9 en 17 zijn hernoemd: 7A, 9A en 17A. De reden hiervoor is dat het opleidingsniveau (niveau 1, 2 of 3) voor bepaalde onderwerpen hetzelfde kan zijn als voor de B1.2-licentie, maar de inhoud van de cursus niet noodzakelijk identiek is. De inhoud van de cursus voor de B3-licentie moet een afspiegeling zijn van de geringere complexiteit van de technologie en de onderhoudsomgeving voor deze categorie luchtvaartuigen.

19. Doordat er afzonderlijke modules worden opgezet voor de B3-licentie kan er niet automatisch vrijstelling worden verleend voor deze modules 7B, 9B, 11C en 17B door deze gelijkwaardig te beschouwen aan de overeenkomstige modules 7A, 9A, 11A, 11B en 17A wanneer een bestaande B3-licentie wordt uitgebreid met andere (sub)categorieën, ook al is het opleidingsniveau identiek. Dit vloeit voort uit de voornaamste doelstelling van de taak, namelijk een licentie in het leven roepen met aanzienlijk lagere opleidingsvereisten dan voor de huidige B1.2-licentie.
20. De ervaringseisen (66.A.30) zijn identiek aan die voor de B1.2-licentie, variërend van 1 tot 3 jaar, afhankelijk van de voorafgaande technische opleiding die de aanvrager heeft genoten.
21. In aanhangsel IV bij Deel 66 is de aanvullende ervaring toegevoegd die vereist is voor uitbreiding van een B3-licentie met andere (sub)categorieën of voor uitbreiding van een bestaande (sub)categorie van een B3-licentie.
22. Certificeringsbevoegdheden mogen alleen worden uitgeoefend als op de B3-licentie de classificatie *"vleugelvliegtuigen zonder drukcabine met zuigermotor en een maximale startmassa van 2000 kg of minder"* is aangetekend. Deze classificatie wordt aangetekend wanneer passende ervaring is aangetoond, die als volgt wordt toegelicht in het overeenkomstige AMC-materiaal:
  - 50% van de taken uit aanhangsel II voor de AMC's die op deze classificatie van toepassing zijn.
  - Onder toezicht van bevoegd certificeringspersoneel.
23. Op deze classificatie zijn echter de volgende beperkingen van toepassing indien de persoon in kwestie geen passende ervaring met de luchtvaartuigen kan aantonen:
  - Vleugelvliegtuigen met een houten structuur.
  - Vleugelvliegtuigen met metalen buisstructuur die is bedekt met textiel.
  - Vleugelvliegtuigen met een metalen structuur.
  - Vleugelvliegtuigen met een composietstructuur.

Er zij op gewezen dat NPA 2008-03 een groter aantal beperkingen bevatte, namelijk ook beperkingen met betrekking tot:

- Intrekbare landingsgestellen.
- Propellers met verstelbare spoed.
- Motoren met turbodrukvlulling.
- Elektrische en/of straalmotoren (voor gemotoriseerde zweefvliegtuigen).
- FADEC.

Deze aanvullende beperkingen zijn in overleg met de beoordelingsgroep echter uit het eindvoorstel in het kader van NPA 2007-07 geschrapt, waarin soortgelijke beperkingen waren ingevoerd voor luchtvaartuigen uit groep 2 en groep 3 (taak 66.009).

Deze beperkingen in verband met deze systemen zijn om de volgende redenen geschrapt:

- De vraag kan worden gesteld waarom juist deze systemen en geen andere waren geselecteerd.
- Het systeem voor bekrachtiging en opheffing van beperkingen kan een grote last voor bevoegde instanties en licentiehouders met zich meebrengen.
- Niettemin dient de licentiehouder nog wel over alle basiskennis te beschikken en aan de ervaringseisen te voldoen.

Daarnaast wordt in het advies als compenserende maatregel een bepaling opgenomen die voortvloeit uit CRD 2007-07, punt 66.A.20(b), over aanvullend AMC-materiaal, zodat het zeer duidelijk is dat certificeringspersoneel pas bevoegdheden mag uitoefenen als het bevoegd is voor het desbetreffende luchtvaartuig. Hiermee wordt de huidige verantwoordelijkheid van de onderhoudsorganisatie of het onafhankelijke certificeringspersoneel versterkt om deze bevoegdheid te waarborgen voordat een luchtvaartuig wordt vrijgegeven.

24. Voor de op de licentie aangetekende beperkingen geldt het volgende:
- Zij betekenen “uitsluitingen” van de certificeringsbevoegdheden.
  - Zij hebben betrekking op het volledige luchtvaartuig. Niets op het luchtvaartuig mag worden vrijgegeven, behalve piloot/eigenaar-onderhoudstaken.
  - Zij kunnen worden opgeheven indien:
    1. passende ervaring is aangetoond (dit wordt in de AMC toegelicht), of
    2. de bevoegde instantie een praktijkbeoordeling heeft uitgevoerd.

66.B.115 is dienovereenkomstig gewijzigd met de vereisten voor de bevoegde instantie voor opheffing van beperkingen (anders dan voortvloeiend uit omzetting van nationale kwalificaties op grond van 66.A.70).

25. In aanhangsel V bij Deel 66 zijn formulier 19 (Aanvraagformulier) en formulier 26 (Voorbeeld van bewijs van bevoegdheid) gewijzigd. Hierin zijn de nieuwe licentiecategorieën opgenomen (zowel de B3- als de L-licentie). Formulier 26 is opgesplitst in formulier 26A (alle licenties met uitzondering van de L-licentie) en formulier 26B (L-licentie).

26. In aanhangsel II bij Deel 147 zijn de basis cursussen voor de nieuwe licentiecategorieën opgenomen (zowel de B3- als de L-licentie).

#### **b) L-licentie**

27. Ten tweede heeft het Agentschap een nieuwe L-licentie voorgesteld met zeer vereenvoudigde vereisten en die van toepassing is op zweefvliegtuigen, gemotoriseerde zweefvliegtuigen, ballonnen en de meeste zeppelins. Hiermee wordt het licentiesysteem voor zweefvliegtuigen, gemotoriseerde zweefvliegtuigen, ballonnen en zeppelins gestandaardiseerd. Op dit moment vallen zij onder nationale regelgeving. Met de wijziging ontstaat een uniform veiligheidsniveau en wordt de gemeenschappelijke markt verbeterd. Houders van deze licenties kunnen als onafhankelijk certificeringspersoneel werken of in dienst van een erkende onderhoudsorganisatie en kunnen luchtvaartuigen geregistreerd in eender welke lidstaat certificeren. Daarnaast is de L-licentie ook van toepassing op vleugelvliegtuigen met een maximale startmassa van minder dan 1000 kg.

28. Bij de selectie van luchtvaartuigen voor de L-licentie heeft het Agentschap het volgende voor ogen gehad:
- Gebruikmaken van de luchtvaartuigcategorieën zoals gedefinieerd in NPA 2008-07 (taak MDM.032), waarbij momenteel een certificeringsprocedure voor ELA1 en ELA2 wordt gedefinieerd.
  - Alle luchtvaartuigen opnemen die in aanmerking komen voor de ELA1-procedure, plus alle luchtvaartuigen die in aanmerking komen voor de ELA2-procedure met uitzondering van vleugelvliegtuigen met een maximale startmassa tussen 1000 en 2000 kg en zeer lichte draagschroefvliegtuigen, die worden uitgesloten omdat zij te complex zijn voor de vereenvoudigde syllabus die voor de L-licentie is opgesteld.

Dit betekent dat de L-licentie ook geen betrekking heeft op bemande gaszeppelins die niet onder de ELA2-procedure vallen.

29. Niettemin merkt het Agentschap op dat de limiet van 1000 kg die is opgenomen in NPA 2008-07 voor de ELA1-procedure, waarschijnlijk zal worden gewijzigd in 1200 kg wanneer de op- en aanmerkingen bij die NPA zijn beoordeeld. Indien dat gebeurt, wordt in het advies van het Agentschap over de ophanden zijnde CRD 2008-07 dezelfde wijziging doorgevoerd voor de limieten van de L-licentie.
30. De voorgestelde L-licentie omvat 2 niveaus: L-Beperkt en L-Volledig. Het verschil is dat met de licentie L-Beperkt geen certificaat van geschiktheid voor gebruik mag worden afgegeven na inspecties met een interval van meer dan 100 uur op jaarbasis of na de uitvoering van grote reparaties of grote wijzigingen. Deze wijziging is aangebracht na de reacties die zijn ontvangen op CRD 2008-03.
31. Ieder licentieniveau kan verschillende classificaties bevatten, die door de aanvrager kunnen worden geselecteerd op grond van het onderdeel waarvoor hij of zij certificeringsbevoegdheden wil uitoefenen. Deze classificaties worden vermeld in 66.A.1(d).
32. Zoals voor de B3-licentie wordt in NPA 2008-03 overwogen de volgende beperkingen in te voeren voor de L-licentie indien de aanvrager geen passende ervaring kan aantonen:
  - Intrekbare landingsgestellen.
  - Propellers met verstelbare spoed.
  - Motoren met turbodrukvlulling.
  - Elektrische en/of straalmotoren (voor gemotoriseerde zweefvliegtuigen).
  - FADEC.

Deze beperkingen zijn in overleg met de beoordelingsgroep net als voor de B3-licentie echter uit het eindvoorstel in het kader van NPA 2007-07 geschrapt, waarin soortgelijke beperkingen waren ingevoerd voor luchtvaartuigen uit groep 2 en groep 3 (taak 66.009).

Deze beperkingen in verband met deze systemen zijn om de volgende redenen geschrapt:

- De vraag kan worden gesteld waarom juist deze systemen en geen andere waren geselecteerd.
- Het systeem voor bekrachtiging en verwijdering van beperkingen kan een grote last voor bevoegde instanties en licentiehouders met zich meebrengen.
- Niettemin dient de licentiehouder nog wel over alle basiskennis te beschikken en aan de ervaringseisen te voldoen.

Daarnaast wordt in het advies als compenserende maatregel een bepaling opgenomen die voortvloeit uit CRD 2007-07, punt 66.A.20(b), over aanvullend AMC-materiaal, zodat het zeer duidelijk is dat certificeringspersoneel pas bevoegdheden mag uitoefenen als het bevoegd is voor het desbetreffende luchtvaartuig. Hiermee wordt de huidige verantwoordelijkheid van de onderhoudsorganisatie of het onafhankelijke certificeringspersoneel versterkt om deze bevoegdheid te waarborgen voordat een luchtvaartuig wordt vrijgegeven.

De beperkingen met betrekking tot het structuurmateriaal (hout, metalen buis met textiel, composiet en metaal) voor de B3-licentie zijn uiteraard niet van toepassing op de L-licentie, omdat deze materialen reeds worden beperkt door de classificaties die op de L-licentie worden aange tekend.

De door het Agentschap voorgestelde L-licentie bevat dan ook geen beperkingen.

33. De bevoegdheden van de L-licentie omvatten de luchtvaartuigstructuur, voortstuwingsinrichting, mechanische en elektrische systemen en beperkte vliegtuigelektronica. Deze L-licentie kan niet worden uitgebreid met andere (sub)categorieën doordat de kwalificatievereisten zeer vereenvoudigd zijn. Niettemin kan de bevoegde instantie examenvrijstellingen verlenen indien gelijkwaardige kennis kan worden aangetoond in overeenstemming met 66.A.25(e).
34. De opleidings- en examenvereisten kunnen als volgt worden samengevat:
- Opleiding overeenkomstig de nieuwe syllabus in aanhangsel VII bij Deel 66. De onderwerpen zijn afhankelijk van het licentieniveau (Beperkt of Volledig) en van de classificaties die de aanvrager wenst te verkrijgen. Een cursus voor één classificatie voor de beperkte L-licentie kan binnen 2 à 3 weken worden afgerond. Extra ervaring kan in de plaats worden gesteld van de opleiding.
  - Examens worden afgelegd in overeenstemming met het nieuwe aanhangsel VIII bij Deel 66. Vervanging door ervaring is niet mogelijk.
35. Voorts zijn in 66.A.30(a)6 en 7 ervaringseisen vastgelegd, die als volgt kunnen worden samengevat:
- Voor de licentie L-Beperkt:
    1. zes maanden voor aanvragers die de opleiding van aanhangsel VII hebben gevolgd en de examens van aanhangsel VIII hebben afgelegd.
    2. een jaar voor aanvragers die de examens van aanhangsel VIII hebben afgelegd maar de opleiding niet hebben gevolgd.
  - Voor de licentie L-Volledig: een jaar lang de bevoegdheden uitoefenen van de licentie L-Beperkt.

### ***c) Omzettings- en overgangsbepalingen***

36. Hoewel in de toelichting bij NPA 2008-03 wordt gesteld dat er geen procedure wordt overwogen voor omzetting van nationale kwalificaties in de nieuwe B3- en L-licentie, heeft een groot aantal partijen zich tijdens de desbetreffende raadplegingsprocedure tegen deze benadering uitgesproken en adequaat de noodzaak van een dergelijke omzetting beargumenteerd. Het Agentschap heeft naar aanleiding daarvan besloten deze toe te staan. Deze omzettingen kunnen worden uitgevoerd volgens de bestaande procedure zoals beschreven in 66.A.70.
37. Wanneer deze omzetting is uitgevoerd, kan een B3- of L-licentie worden afgegeven aan huidig certificeringpersoneel op grond van de bevoegdheden die zij vóór inwerkingtreding van de nieuwe verordening hadden.
38. Daarnaast wordt een nieuw lid 8 ingevoegd in artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2042/2003, uit hoofde waarvan de L-licentie en de nationale kwalificaties gedurende 3 jaar na inwerkingtreding van de nieuwe verordening naast elkaar mogen bestaan. Hiermee wordt de overgang vergemakkelijkt naar het nieuwe systeem voor luchtvaartuigen waarvoor nationale kwalificaties volgens de huidige regels geldig zijn (luchtvaartuigen die geen vleugelvliegtuigen of helikopters zijn). Na deze termijn is alleen de L-licentie geldig, die kan worden verkregen door omzetting of door te voldoen aan de nieuwe vereisten voor de afgifte van deze licentie.



39. Het Agentschap merkt op dat in NPA 2008-03 een overgangperiode van 5 jaar werd overwogen omdat er geen omzettingsprocedure was voorzien. Als gevolg daarvan zouden alle aanvragers van een L-licentie volledig gekwalificeerd moeten zijn volgens de nieuwe vereisten (opleiding/examen/ervaring) en 5 jaar werd als een redelijke termijn beschouwd. Zoals hierboven toegelicht is in dit eindvoorstel echter de mogelijkheid opgenomen van omzetting van bestaande nationale kwalificaties, wat betekent dat niet al deze personen de procedure voor opleiding/examen/ervaring behoeven te doorlopen. De overgangperiode is dan ook verkort tot 3 jaar. Het Agentschap acht dit een toereikende termijn voor tenuitvoerlegging van het nieuwe licentiesysteem door de bevoegde instanties.
40. Tot slot zij erop gewezen dat er nog situaties zijn die niet onder de L-licentie vallen, voor luchtvaartuigen die geen vleugelvliegtuigen of helikopters zijn. Dit is het geval bij:
- Zeppelins die vanwege hun complexiteit niet onder de L-licentie vallen.
  - Werkzaamheden aan vliegtuigelektronica voor luchtvaartuigen die geen vleugelvliegtuigen of helikopters zijn.
- In deze gevallen blijft de regelgeving van de desbetreffende lidstaten van kracht (66.A.100). Zoals eerder toegelicht zal er in de toekomst niettemin regelgevingsactie worden ondernomen voor werkzaamheden aan vliegtuigelektronica (taak 66.027).

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

41. De volledige effectbeoordeling is opgenomen in NPA 2008-03.

Keulen, 11 december 2009

P. GOUDOU  
Uitvoerend directeur

**AANHANGSEL: Reacties op CRD 2008-03****Reacties in verband met de procedure voor omzetting van kwalificaties voor certificeringpersoneel in de algemene luchtvaart:**

- (1) De "European Sailplane Manufacturers", de "European Gliding Union", de "British Gliding Association", "Europe Air Sports", de "Deense vereniging van zweefvliegers (DSvU)", de "Koninklijke Deense vereniging voor de luchtvaart" en één individuele persoon uitten hun bezorgdheid over de manier waarop de huidige omzettingsbepalingen van 66.A.70 worden toegepast door de diverse nationale instanties. Zij hebben bij het Agentschap aangedrongen op volledige overdracht van bevoegdheden van de huidige nationale kwalificaties voor certificeringpersoneel naar de overeenkomstige licenties krachtens Deel 66 in de verordening.

In dit verband merkt het Agentschap op dat het huidige beleid ten aanzien van 66.A.70 voor vergelijking van nationale kwalificatienormen en normen op grond van Deel 66 niet is gewijzigd en van toepassing zal blijven zoals voorheen.

Tegelijkertijd is het Agentschap van oordeel dat het billijk is naast dit huidige beleid een specifieke benadering toe te passen voor de omzetting van kwalificaties in de algemene luchtvaart (andere dan grote luchtvaartuigen die niet worden gebruikt in het commercieel luchtvervoer) op basis van het huidige EASA-beleid voor de algemene luchtvaart, in afwachting van de invoering van een striktere reeks beperkingen.

Met deze benadering zou de licentiehouder dezelfde onderhoudswerkzaamheden kunnen blijven uitvoeren als die waartoe de houder krachtens de nationale regelgeving bevoegd was.

Zodra de omgezette Deel 66-licentie wordt afgegeven, gelden hiervoor de voorwaarden van Deel 66. Als de houder de reikwijdte van de omgezette Deel 66-licentie wil uitbreiden met andere onderhoudswerkzaamheden, is volledige naleving van Deel 66 vereist. Dit houdt in dat ook aan de verschillen tussen de voormalige nationale certificeringskwalificatie en Deel 66 moet worden voldaan.

Het resultaat van de omzetting en de op te leggen beperkingen voor de Deel 66-licentie kunnen alleen worden bepaald door de afzonderlijke lidstaten, omdat de nationale licentiesystemen van elkaar verschillen. Ieder geval dient afzonderlijk en op basis van veiligheidsoverwegingen te worden beoordeeld. Hierbij dient niet alleen te worden gekeken naar de concrete taken die de aanvrager bevoegd was uit te voeren binnen het nationale systeem, maar ook naar de 'omgeving' waarin dergelijke taken zijn verricht, te weten het beheersysteem en de procedures van de organisatie waarbij de aanvrager de taken heeft verricht.

De overweging van deze factoren kan leiden tot beperkingen die afwijken van de beperkingen die specifiek verband houden met luchtvaartuigsystemen of -structuren, bijvoorbeeld:

- Alleen geldig bij organisatie XXXX.
- Alleen geldig voor Cessna met enkele zuigermotor.
- Alleen geldig voor Cessna 172.
- Alleen geldig voor Cessna 172, registratie XXXX.

Er zij tevens gewezen op het volgende:

- De beperking "geldig voor luchtvaartuigen die geen commercieel luchttransport uitvoeren" moet altijd aanwezig zijn.
- Onafhankelijk van enige andere beperking is de licentie niet geldig voor grote luchtvaartuigen.

Het Agentschap zal AMC/GM-materiaal opstellen waarin deze specifieke benadering voor de algemene luchtvaart wordt uiteengezet.

- (2) De "Deutsche Aeroclub" merkte op dat personeel met een onderhoudslicentie die door de Deutsche Aeroclub is afgegeven, in het Duitse systeem een handtekening zet voor zijn werkzaamheden en het luchtvaartuig vrijgeeft voor vluchten. Zij stelden echter dat dit onderhoud niet wordt beoordeeld en officieel wordt vrijgegeven (door de "Prüfer Klasse 3") tot aan de jaarlijkse herbeoordeling van de luchtwaardigheid. Zij verzochten dan ook 66.A.70 te wijzigen omdat zij vrezen dat hun bevoegde instantie met de huidige tekst de kwalificaties van deze licentiehouders niet zal omzetten.

Het standpunt van het Agentschap is dat kwalificaties worden beschouwd als "kwalificaties voor certificeringspersoneel" en daarvoor de omzettingsprocedure van 66.A.70 moet gelden als de kwalificaties van deze licentiehouders voldoende juridische geldigheid hebben om aan te tonen dat het uitgevoerde onderhoud adequaat is verricht en het luchtvaartuig in dat verband mag vliegen. Dit staat los van de vraag of de licentiehouder feitelijk een luchtvaartuig heeft vrijgegeven en ook van de vraag of er op een latere datum een herbeoordeling van de luchtwaardigheid diende te worden ondertekend door een "Prüfer Klasse 3".

In Verordening (EG) nr. 2042/2003 zijn de onderhoudsprocedure en de herbeoordeling van de luchtwaardigheid volledig gescheiden. Certificeringspersoneel is alleen betrokken bij het vrijgeven van onderhoud. Dientengevolge staan de in 66.A.70 beschreven "kwalificaties voor certificeringspersoneel" geheel los van de procedure voor herbeoordeling van de luchtwaardigheid.

- (3) "DGAC-France" vroeg om opheldering over de referentiedatum voor de omzettingsprocedure in verband met de paragraaf in 66.A.70 waarin het volgende wordt gesteld: "*De houder van een kwalificatie van certificeringspersoneel die geldig is in een lidstaat, zal vóór het van kracht worden van onderhavig Deel ...*".

Het Agentschap zal AMC/GM-materiaal toevoegen waarin de exacte datum van inwerkingtreding wordt verduidelijkt:

- Voor de B3-licentie: de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening.
- Voor zweefvliegtuigen, gemotoriseerde zweefvliegtuigen, ballonnen en zeppelins die onder de L-licentie vallen in overeenstemming met 66.A.1(d): 3 jaar na de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening (zie artikel 7, lid 8). Voor vleugelvliegtuigen van minder dan 1000 kg, die ook onder de L-licentie vallen: dezelfde datum als voor bovengenoemde B3-licentie.

- (4) Uit een aantal reacties bleek dat er sprake was van misverstanden over de omzettingsprocedure.

In dit verband wil het Agentschap de volgende toelichting geven:

- De omzettingsprocedure voor de L-licentie staat los van de overgangperiode van 3 jaar zoals bepaald in artikel 7, lid 8. Met de omzettingsprocedure wordt een bestaande nationale kwalificatie overgedragen naar een Deel 66-licentie, die vervolgens kan worden gebruikt en geen vervaldatum heeft, behalve de standaard verlengingsprocedure na 5 jaar. De overgangperiode van 3 jaar behelst een termijn waarbinnen de nationale kwalificatie nog steeds kan worden gebruikt.
- Omzettingen worden altijd uitgevoerd door de bevoegde instanties.
- Omzettingen zijn geen vrijwillige procedure voor de bevoegde instanties. Het is een verplichte procedure die dient te worden uitgevoerd op verzoek van iedere houder van een kwalificatie van certificeringpersoneel die geldig is in een lidstaat.
- Er hoeft geen examen te worden afgelegd om een nationale kwalificatie om te zetten. Examens dienen alleen te worden afgelegd met het oog op opheffing van mogelijke beperkingen die bij de omzetting zijn ontstaan. Dit is een optie voor de licentiehouder.

**Reacties met betrekking tot de overgangperiode van 3 jaar zoals vastgelegd in artikel 7, lid 8:**

- (5) De organisatie van "European Sailplane Manufacturers" gaf aan dat de overgangperiode van 3 jaar te kort was.

Het Agentschap merkt op dat in NPA 2008-03 een overgangperiode van 5 jaar werd overwogen omdat er geen omzettingsprocedure was voorzien. Als gevolg daarvan zouden alle aanvragers van een L-licentie volledig gekwalificeerd moeten zijn volgens de nieuwe vereisten (opleiding/examen/ervaring). In dit eindvoorstel is echter de mogelijkheid opgenomen van omzetting van bestaande nationale kwalificaties, wat betekent dat niet al deze personen de procedure voor opleiding/examen/ervaring behoeven te doorlopen. De overgangperiode is dan ook verkort tot 3 jaar. Het Agentschap acht dit een toereikende termijn voor tenuitvoerlegging van het nieuwe licentiesysteem door de bevoegde instanties.

**Reacties met betrekking tot de bevoegdheden van de B3-licentie:**

- (6) De organisatie "European Sailplane Manufacturers" verzocht om in de B3-licentie bevoegdheden op te nemen voor zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen, of een betaalbare wijze waarop een B3-licentiehouder een L-licentie kan verkrijgen.

Om de volgende redenen heeft het Agentschap er bezwaar tegen om deze bevoegdheden in de B3-licentie op te nemen:

- In de B1.2-licentie kan niet automatisch de B3-licentie worden opgenomen, tenzij de B1.2-licentie ook de bevoegdheden voor zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen omvat. Dit zou echter ook gevolgen hebben voor de definitie van de B1.2-licentie omdat deze niet alleen van toepassing zou zijn op vleugelvliegtuigen (een zweefvliegtuig is geen vleugelvliegtuig).

- De indruk kan worden gewekt dat ervaring met zweefvliegtuigen voldoende zou zijn voor de classificatie "Vleugelvliegtuigen zonder drukcabine met zuigermotor en een maximale startmassa van 2000 kg of minder" in de B3-licentie (beschreven in 66.A.45(i)) of de groep 3-bevoegdheid in de B1.2-licentie (beschreven in CRD 2007-07).

Niettemin is het Agentschap er voorstander van om een groter aantal personen bevoegdheden te verlenen voor certificering van zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen. Daarom heeft het voorgesteld houders van een licentie categorie B1.2 of B3 zonder verdere vereisten recht te geven op een licentie L-Volledig met de classificaties "luchtvaartuigen met houten structuur", "luchtvaartuigen met composietstructuur" en "luchtvaartuigen met metalen structuur" voor zover de B1.2/B3-licentie geen beperking bevat voor het desbetreffende structuurmateriaal (cf. gewijzigde versie van 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 en aanhangsel IV bij Deel 66). Zo kunnen bestaande B1.2/B3-licentiehouders certificaten van geschiktheid voor gebruik afgeven voor zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen.

Het Agentschap zal AMC's/GM's opstellen waarin wordt verduidelijkt dat wanneer een houder van een B1.2/B3-licentie een L-licentie wil verkrijgen met de classificatie "luchtvaartuigen met houten structuur", de zin "*voor zover de B1.2/B3-licentie geen beperking bevat voor het desbetreffende structuurmateriaal*" betekent dat deze niet de beperking "luchtvaartuigen met houten structuur" of de beperking "luchtvaartuigen met metalen buis en textiel" bevat.

### **Reacties met betrekking tot de beperkingen van de B3-licentie:**

- (7) "CAA-United Kingdom" en "AustroControl-Austria" merkten op dat de classificatie "luchtvaartuigen met houten structuur" voor de L-licentie ook metalen buis met textiel omvat. Voor de B3- en B1.2-licenties zijn er echter afzonderlijke beperkingen voor "luchtvaartuigen met houten structuur" en "luchtvaartuigen met metalen buis en textiel".

Het Agentschap merkt op dat dit verschillende onderwerpen zijn:

- In het geval van de L-licentie ging het om classificaties, en niet om beperkingen. Alle licentiehouders met een classificatie voor "luchtvaartuigen met houten structuur" moeten de opleiding hebben gevolgd van module L4, waarin de combinatie van een houten structuur met metalen buisstructuur en textiel wordt behandeld.
- In het geval van de B3- en B1.2-licentie ging het om beperkingen die door ervaring kunnen worden opgeheven. Het Agentschap is van oordeel dat het verstandig is deze beperkingen gescheiden te houden, zodat deze afzonderlijk kunnen worden opgeheven indien de persoon in kwestie geen ervaring heeft met een van de structuren.

- (8) "CAA-Nederland" en "CAA-Zweden" vroegen om opheldering over de betekenis van een "beperking", met name of dit een activiteit inhoudt die wel of niet kan worden gecertificeerd.

Het Agentschap erkent dat er inconsistenties in de verordening voorkomen. Bijvoorbeeld:

- 66.B.305 verwijst naar een "examen dat nodig is om de omzetting zonder beperkingen te verzekeren", wat betekent dat de beperking verwijst naar taken die niet kunnen worden gecertificeerd.
- In punt 15 van de Deel 66-licentie (aansluiting V bij Deel 66) staat het volgende: "Als er geen beperkingen gelden, wordt de pagina BEPERKINGEN uitgegeven met daarop de vermelding „Geen beperkingen“." Ook dit houdt in dat de beperking betrekking heeft op taken die niet kunnen worden gecertificeerd.
- In Deel 145 worden beperkingen gebruikt om de reikwijdte van werkzaamheden in te perken, wat betekent dat de beperking verwijst naar taken die kunnen worden gecertificeerd.

Hoewel het Agentschap heeft besloten te stellen dat de aangetekende beperkingen op een B3-licentie taken zijn die niet kunnen worden gecertificeerd, erkennen wij dat het in bepaalde gevallen praktischer is om naar taken te verwijzen die kunnen worden gecertificeerd, bijvoorbeeld wanneer de bevoegdheden minimaal zijn in vergelijking met de taken die niet zijn toegestaan. In die gevallen is het niet praktisch om alle taken te vermelden die niet kunnen worden gecertificeerd.

In de toekomst moet wellicht extra regelgeving worden opgesteld om al deze inconsistenties recht te zetten.

### **Reacties met betrekking tot de bevoegdheden van de L-licentie:**

- (9) De "British Gliding Association", de Nederlandse "KNVvL" en de "European Gliding Union" verzochten om "jaarlijkse inspecties" op te nemen in de bevoegdheden voor de licentie L-Beperkt. Voorts verzocht CAA-Zweden om de niveaus L-Beperkt en L-Volledig tot één niveau samen te voegen.

Het standpunt van het Agentschap is dat beide niveaus nog steeds nodig zijn om minder ervaren onderhoudspersoneel toegang tot de industrie te bieden zodra er aan een aantal redelijke normen wordt voldaan. Hun bevoegdheden staan echter in verhouding tot de verkregen basiskennis en -ervaring.

Niettemin heeft het Agentschap besloten om houders van een licentie L-Beperkt het recht te geven jaarlijkse inspecties en inspecties na 100 vliegreuren uit te voeren. Hiertoe zijn jaarlijkse inspecties en inspecties na 100 vliegreuren opgenomen in de modules L4.5, L5.7, L6.7, en L8.14 van aansluiting VII bij Deel 66, die van toepassing zijn op de licentie L-Beperkt. Daarnaast is module L9 "Procedures voor fysieke inspectie" van de syllabus voor L-Volledig verplaatst naar die voor L-Beperkt.

- (10) De "British Gliding Association", de "European Gliding Union" en "AustroControl-Austria" uitten hun bezorgdheid over de manier waarop werkzaamheden aan vliegtuigelektronica voor zweefvliegtuigen worden vrijgegeven.

In dit verband heeft het Agentschap de volgende opties bestudeerd en verworpen:

- Volledige bevoegdheden voor vliegtuigelektronicasystemen opnemen in de L-licentie. Dat was in dit stadium echter niet mogelijk, omdat deze systemen niet aan bod komen in de syllabus in aansluiting VII bij Deel 66.

- De bevoegdheden van de B2-licentie uitbreiden naar zweefvliegtuigen, ballonnen en zeppelins. Hiermee wordt echter het probleem voor organisaties in de algemene luchtvaart niet opgelost, aangezien zeer weinig B2-licentiehouders mogelijk bereid zijn om op dit terrein te werken. Bovendien zouden de classificaties voor de B2-licentie dan opnieuw moeten worden gedefinieerd.

De optie waarvoor het Agentschap uiteindelijk heeft gekozen, is werkzaamheden aan vliegtuigelektronicasystemen voor luchtvaartuigen die geen vleugelvliegtuigen of helikopters zijn, zoals nu het geval is onder nationale regelgeving te laten vallen (66.A.100) en nadere regelgeving op te stellen (taak 66.027) voor de ontwikkeling van een licentiesysteem voor werktuigkundigen die zich bezighouden met vliegtuigelektronica dat is aangepast voor de algemene luchtvaart.

Niettemin is vrijgave voor gebruik van de volgende werkzaamheden met een L-licentie nog steeds mogelijk (66.A.20(a)5):

- Werkzaamheden aan systemen voor vliegtuigelektronica waarvan de bedrijfsstaat middels eenvoudige tests kan worden vastgesteld en waarvoor geen probleemoplossing is vereist.
- Werkzaamheden aan radio-, communicatie- en transpondersystemen als de classificatie "Radio-Comm/Transponder" is aangetekend op de licentie L-Volledig.

(11) Uit een aantal reacties bleek dat er sprake was van misverstanden over de bevoegdheden van de L-licentie.

In dit verband wil het Agentschap de volgende toelichting geven:

- De L-licentie omvat geen classificaties voor typen luchtvaartuigen of motoren en daarom zijn er geen typetrainingen of type-examens vereist voor luchtvaartuigen of motoren. De fabrikanten spelen hierbij geen rol.
- De verschillende classificaties in een L-licentie worden verkregen zodra is voldaan aan de vereiste basiskennis en ervaring.
- Met de classificatie "voortstuwingsinrichting" op de licentie L-Beperkt kunnen werkzaamheden worden vrijgegeven op iedere voortstuwingsinrichting die op een luchtvaartuig is geïnstalleerd waarop de L-licentie betrekking heeft.
- Eén persoon kan de classificatie voor het casco en de classificatie voor de voortstuwingsinrichting hebben. De opleiding voor beide classificaties duurt ongeveer 1 maand. Deze opleiding is echter niet verplicht: het is voldoende om te slagen voor de bijbehorende examens.

Het Agentschap zal aanvullend AMC/GM-materiaal opstellen.

### **Reacties met betrekking tot de vereiste basiskennis voor de L-licentie (66.A.25(b)):**

(12) De "British Gliding Association" uitte de vrees dat er niet voldoende Deel 147-organisaties zullen zijn om basiscursussen te verzorgen voor de L-licentie en heeft het verzoek ingediend om nationale sportverenigingen die het vertrouwen van hun bevoegde instantie genieten, deze functie te laten uitvoeren, zoals nu al het geval is.

Het Agentschap neemt het volgende standpunt in:

- Basiscursussen voor de L-licentie (66.A.25(b)) zijn niet verplicht, zoals vastgelegd in 66.A.25(c), hoewel de vereiste ervaring in dit geval 1 jaar in plaats van 6 maanden bedraagt.
- Het afleggen van een basisexamen is verplicht.
- Basiscursussen en basisexamens kunnen worden verzorgd door nationale sportverenigingen als deze worden erkend door de bevoegde instantie (cf. 66.A.25(b)). Het gebrek aan Deel 147-organisaties kan dus op deze manier worden ondervangen.

#### **Reacties met betrekking tot de uitbreiding van een L-licentie:**

- (13) De "British Gliding Association" verzocht om de mogelijkheid van vrijstellingen voor kennis en ervaring die op het niveau van de L-licentie zijn opgedaan voor het verkrijgen van een A- of B-licentie.

Het Agentschap merkt op dat de L-licentie niet kan worden uitgebreid met andere (sub)categorieën doordat de kwalificatievereisten zeer vereenvoudigd zijn en er een groot aantal verschillende classificaties beschikbaar is. Niettemin kan de bevoegde instantie examenvrijstellingen verlenen indien gelijkwaardige kennis kan worden aangetoond in overeenstemming met 66.A.25(e).

#### **Reacties met betrekking tot de verschillende types zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen:**

- (14) "CAA-United Kingdom" vroeg om opheldering over de classificaties die in de L-licentie vereist zijn voor het vrijgeven van de verschillende types zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen, die onder andere "TMG's" (Touring Motor Gliders), "Zelfstartende zweefvliegtuigen" en "Zweefvliegtuigen met hulpmotor" omvatten.

Het standpunt van het Agentschap is dat alle zweefvliegtuigen met een motor worden beschouwd als "gemotoriseerde zweefvliegtuigen" en daarom de classificatie "voortstuwingsinrichting" voor het vrijgeven van werkzaamheden aan een dergelijke motor is vereist. Daarom wordt in dit advies alleen verwezen naar "zweefvliegtuigen" en "gemotoriseerde zweefvliegtuigen", wat overeenkomt met de titel van CS-22: "*Certificeringsvoorschriften, met inbegrip van luchtwaardigheidscodes en aanvaardbare methoden van goedkeuring voor zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen*".

#### **Reacties met betrekking tot verlenging van de Deel 66-licenties:**

- (15) De "British Gliding Association" uit haar bezorgdheid over de kosten van de verlengingsprocedure voor Deel 66-licenties en stelt voor Besluit 2007/018/R te wijzigen. Deze organisatie heeft ook haar twijfels over de noodzaak van verlenging en stelt voor deze te vervangen door recentheidseisen.

Het standpunt van het Agentschap is dat recentheidseisen reeds bestaan voor het uitoefenen van certificeringsbevoegdheden. Als deze aan de licentievereisten worden



toegevoegd, brengt dit een grote last met zich mee voor bevoegde instanties en licentiehouders omdat de licentie ongeldig wordt en opnieuw dient te worden afgegeven.

De noodzaak van verlenging is bij taak 66.008 reeds bestudeerd, en hieruit is Besluit 2007/018/R voortgevloeid. Deze verlenging dient om de 5 jaar plaats te vinden en brengt geen aanzienlijke kosten met zich mee, omdat het om een puur administratieve verlenging gaat waarbij wordt gecontroleerd of de licentie overeenkomt met de bestanden van de bevoegde instantie en er geen actie ingevolge 66.B.500 hangende is.

#### **Reacties met betrekking tot het gebruik van B3- en L-licenties voor personeel voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid:**

- (16) De "European Sailplane Manufacturers" verzoekt om herziening van M.A.707 in Deel M, zodat personeel voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid gebruik mag maken van B3- en L-licenties.

Het Agentschap stemt in met dit voorstel en zal AMC M.A.707(a), punt 4, dienovereenkomstig wijzigen.

#### **Reacties met betrekking tot specifieke licentievereisten voor lichte sportvliegtuigen (LSA, Light Sport Aeroplanes):**

- (17) De "Finse vereniging voor de luchtvaart", de "Tsjechische vereniging voor lichte luchtvaartuigen" en "Flightdesign" verzoeken om de invoering van een specifieke licentie voor lichte sportvliegtuigen (met een maximaal gewicht van 600 kg) omdat zij de vereisten van de L-licentie buitensporig achten. Zij voeren voorts aan dat de syllabus voor een licentie L-Volledig waarin verschillende materialen aan bod komen, doorgaans circa 190 uur in beslag neemt, terwijl dit in het FAA-systeem slechts 120 uur is.

Het standpunt van het Agentschap is dat de doelstelling van de taak die ten grondslag ligt aan dit advies, de invoering van een licentiesysteem was dat geschikt is voor de algemene luchtvaart. Dit is bereikt met de invoering van de B3- en L-licentie. De L-licentie is voorts opgesplitst in een licentie L-Beperkt en L-Volledig, zodat minder ervaren onderhoudspersoneel toegang tot de industrie heeft zodra er aan een aantal redelijke normen wordt voldaan.

Onder de voorgestelde Europese definitie van lichte sportvliegtuigen vallen complexere luchtvaartuigen dan onder de Amerikaanse. De duur van de L-licentie kan daarom niet zomaar worden vergeleken met de duur van de FAA-licentie.

Een specifieke licentie voor lichte sportvliegtuigen zou een aanvullende last voor nationale instanties met zich meebrengen en zou het voor houders van een licentie voor lichte sportvliegtuigen moeilijker maken om werkzaamheden te verrichten aan andere luchtvaartuigen onder 1000 kg (zij zouden een afzonderlijke L-licentie moeten verkrijgen). Het Agentschap ziet geen reden voor deze extra last, aangezien het om een mogelijke besparing van een aantal opleidingsuren gaat.

**Reacties met betrekking tot het onderhoud van onderdelen:**

- (18) "Europe Air Sports" beval aan ETSO-parachutes uit te sluiten van de Deel 66-vereisten en in plaats daarvan gebruik te maken van nationale regelgeving.

Het Agentschap merkt op dat dit momenteel reeds het geval is. Het onderhoud van ETSO-parachutes wordt beschouwd als "onderhoud van onderdelen", en in 66.A.200 wordt dan ook verwezen naar nationale regelgeving.

- (19) "CAA-Zweden" vroeg om opheldering over de classificatie van onderhoud op straal- en elektrische motoren van zweefvliegtuigen.

Het standpunt van het Agentschap is dat onderhoud aan de interface van de voortstuwingsinrichting, het inklap- en stroomvoorzieningssysteem wordt beschouwd als luchtvaartuigonderhoud en kan worden vrijgegeven met de L-licentie (dit komt aan bod in modules L7.9 en L7.10 van aanhangsel VII bij Deel 66). Onderhoud van de voortstuwingsinrichting wordt echter beschouwd als "onderhoud van onderdelen", en in 66.A.200 wordt dan ook verwezen naar nationale regelgeving.

**Reacties van CAA-Nederland naar aanleiding van antwoorden in CRD 2008-03:**

- (20) "CAA-Nederland" merkte op dat de in 66.A.30 vereiste ervaring met operationele luchtvaartuigen bij elke onderhoudsorganisatie (bijvoorbeeld Deel 145, subdeel F, FAR-145) of onder toezicht van onafhankelijk certificeringspersoneel kan worden opgedaan.

Het Agentschap sluit zich hierbij aan. Er zal AMC-materiaal worden toegevoegd.

- (21) "CAA-Nederland" verzocht om opheldering over de reden waarom in AMC 66.A.30(a)6 en 7 een voltooiingspercentage van 80% is ingevoerd voor ballonnen en zeppelins.

Het Agentschap heeft dit percentage van 80% ingevoerd omdat de tabel met betrekking tot ballonnen en zeppelins van aanhangsel II bij de aanvaardbare middelen van naleving van Deel 66 is ontwikkeld met een lager aantal punten dan de tabel voor overige luchtvaartuigen. Het Agentschap acht dit percentage van 80% van belang om ervoor te zorgen dat de aanvrager de benodigde ervaring opdoet.

- (22) "CAA-Nederland" is het oneens met het standpunt van het Agentschap om in de lijst met typebevoegdheidsverklaringen (aanhangsel I bij aanvaardbare middelen van naleving van Deel 66) geen licentietype (B1, B3, L) op te nemen dat per bevoegdheid van toepassing is, naar gelang van het gewicht van het luchtvaartuig.

Het standpunt van het Agentschap is dat dit onmogelijk is, omdat voor hetzelfde model luchtvaartuig een andere licentie benodigd kan zijn doordat er andere opties in zijn verwerkt. Het gewicht van het luchtvaartuig is specifiek voor iedere luchtvaartuigregistratie. Dit gewicht kan worden gevonden in het vlieghandboek, dat aan boord van het luchtvaartuig moet blijven.

- (23) "CAA-Nederland" verzocht om hantering van dezelfde minimumleeftijd voor certificeringpersoneel van onderhoudsorganisaties die vallen onder Deel 145 (nu 21 jaar) en onderhoudsorganisaties die vallen onder subdeel F (nu 18 jaar).

Het Agentschap merkt op dat de leeftijdseis van 21 jaar alleen van toepassing is op certificeringpersoneel van organisaties die vallen onder Deel 145 vanwege de hogere complexiteit van de organisatie en bijbehorende procedures. Voor onderhoudsorganisaties die vallen onder subdeel F acht het Agentschap de leeftijdsgrens van 18 jaar echter redelijk.

- (24) "CAA-Nederland" wees erop dat het antwoord op aanmerking 22 van CRD 2008-03 de mogelijkheid zou moeten bevatten dat niet alleen onderhoudsorganisaties met een erkenning volgens subdeel F, maar ook volgens Deel 145 "complexe onderhoudstaken" mogen vrijgeven.

Het Agentschap sluit zich hierbij aan. Niettemin behoeven de regel en het AMC/GM-materiaal niet te worden gewijzigd, omdat dit in de huidige tekst duidelijk is. M.A.801(b) verwijst alleen naar onderhoudsorganisaties met een erkenning volgens subdeel F omdat M.A.801 niet van toepassing is op luchtvaartuigen die worden vrijgegeven op grond van Deel 145 (cf. M.A.801(a)). Een onderhoudsorganisatie die valt onder Deel 145 kan dergelijke taken zeker vrijgeven.

- (25) "CAA-Nederland" stelde dat er tot dusver identieke eisen golden voor verschillende subcategorieën licenties met een bepaalde module uit aanhangsel I bij Deel 66 als het onderwerp / niveau identiek was, waardoor gemakkelijk vrijstellingen konden worden verleend. Daarom maakt de organisatie bezwaar tegen invoering van de zin "*In het geval van de B3-categorie moet deze module de technologie van luchtvaartuigen weergeven, zoals die van toepassing is op deze categorie*" in een aantal modules.

Het Agentschap sluit zich hierbij aan.

Daarom zijn de afzonderlijke modules 7B, 9B, 11C en 17B ingevoerd voor de B3-licentie en zijn de huidige modules 7, 9 en 17 hernoemd als 7A, 9A en 17A. Ook al is het opleidingsniveau (niveaus 1, 2 of 3) voor bepaalde onderwerpen hetzelfde als voor de B1.2-licentie, de opleidingsinhoud is niet hetzelfde. De inhoud van de cursus voor de B3-licentie moet een afspiegeling zijn van de geringere complexiteit van de technologie en de onderhoudsomgeving voor deze categorie luchtvaartuigen. Anders zou het onmogelijk zijn de gewenste terugdringing van opleidingsduur te bereiken (1000 uur).

- (26) "CAA-Nederland" merkte op dat de classificatie "luchtvaartuigen met houten structuur" nog steeds niet de combinatie van houten vleugels met een metalen romp omvat.

Het Agentschap heeft submodule L4.1 van aanhangsel VII bij Deel 66 geherformuleerd, zodat duidelijk is dat de opleiding betrekking heeft op elke structuurcombinatie van hout / metalen buis en textiel.

Het Agentschap heeft ook punt 66.A.1(d) gewijzigd, dat als volgt luidt:

*"De classificaties "houten structuur", "luchtvaartuigen met houten structuur" en "zweefvliegtuigen met houten structuur" betreffen ook de combinatie van houten structuren met metalen buis en textiel".*

- (27) "CAA-Nederland" merkte op dat de houder van een B3-licentie eenvoudige mechanische taken kan certificeren voor vleugelvliegtuigen zonder drukcabine van minder dan 2000 kg, ook al omvat de B3-licentie geen A-subcategorie.

Het Agentschap sluit zich hierbij aan en dit is de verduidelijking van punt 4 van GM 66.A.20(a) in CRD 2008-03.

- (28) "CAA-Nederland" stelde voor de titel van punt 66.A.45 te wijzigen en ook te laten verwijzen naar "B3-classificatiebeperkingen".

Het Agentschap is het deels eens met het voorstel, maar het kan niet specifiek zijn voor de B3-licentie (cf. CRD 2007-07, waarin ook beperkingen zijn opgenomen voor de B1.2-licentie voor luchtvaartuigen uit groep 3). De titel van 66.A.45 is dienovereenkomstig gewijzigd.