



**ADVIES nr. 06/2010**

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

**van 29 november 2010**

**inzake de mogelijkheid 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 te wijzigen**

*'Enkelvoudige en meervoudige vrijgave krachtens deel 145'*

## I. Algemeen

1. In dit advies licht het Agentschap zijn standpunt toe met betrekking tot de mogelijkheid Verordening (EG) nr. 2042/2003<sup>1</sup> van de Commissie met betrekking tot de afgifte van 'enkelvoudige en meervoudige vrijgave krachtens deel 145' te wijzigen. De redenen voor deze regelgevende activiteit worden hieronder nader omschreven.
2. Het advies is opgesteld overeenkomstig de procedure zoals vastgesteld door de raad van beheer van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het Agentschap)<sup>2</sup>, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 19 van Verordening (EG) nr. 216/2008<sup>3</sup> (de basisverordening).
3. In paragraaf 145.A.50, punt a) van bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie wordt het volgende gesteld: 'Bewijzen van vrijgave voor gebruik dienen door bevoegd certificeringspersoneel te worden afgegeven namens de organisatie nadat genoemd personeel heeft geverifieerd dat al het opgedragen onderhoud op de juiste manier door de organisatie is uitgevoerd overeenkomstig de procedures die zijn uiteengezet in punt 145.A.70, rekening houdend met de beschikbaarheid en het gebruik van de in punt 145.A.45 vermelde onderhoudsgegevens, en dat er geen sprake is van niet-naleving waarvan bekend is dat het een ernstig gevaar oplevert voor de vliegveiligheid.'

Voorts wordt in paragraaf 145.A.50, punt b) het volgende gesteld: 'Een bewijs van vrijgave voor gebruik dient vóór de vlucht te worden afgegeven na voltooiing van ieder onderhoudspakket.'

De bewoording in punt 145.A.50 (b) kan op twee manieren worden geïnterpreteerd:

- **Interpretatie 1:** er moet één enkel bewijs van vrijgave voor gebruik zijn waarin al het onderhoud wordt vermeld dat vóór de vlucht is verricht [aangezien in punt 145.A.50 (b) staat: '**Een** bewijs van vrijgave voor gebruik ...'].
- **Interpretatie 2:** het onderhoud dat vóór de vlucht wordt verricht, kan in zo veel onderhoudsonderdelen worden opgesplitst als gewenst is [aangezien in punt 145.A.50 (b) staat: '... na voltooiing van **ieder** onderhoudspakket'], waarbij voor elk onderhoudsonderdeel een bewijs van vrijgave voor gebruik wordt afgegeven.

<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. 962/2010 van de Commissie van 26 oktober 2010 (PB L 281 van 27.10.2010, blz. 78).

<sup>2</sup> Besluit van de raad van beheer met betrekking tot de door het Agentschap toe te passen procedure voor de opstelling van adviezen, 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). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 (PB L 309 van 24.11.2009, blz. 51).

4. Deze ambiguïteit in de verordening is ontstaan doordat luchtvaartuigen in Europa op verschillende wijzen worden vrijgegeven: er kan sprake zijn van enkelvoudige vrijgave, meervoudige vrijgaven en variaties of combinaties van beide methoden. Elke methode heeft haar eigen voor- en nadelen, die als volgt kunnen worden samengevat:
- **Enkelvoudige vrijgave:** het bewijs van vrijgave voor gebruik van het luchtvaartuig wordt afgegeven door één persoon in aansluiting op enkelvoudige of meervoudige onderhoudswerkzaamheden, die naar behoren worden afgetekend door bevoegd personeel.
    - Voordelen:
      - De piloot ontvangt één enkele vrijgave waaruit blijkt dat alle onderhoud waartoe door de exploitant opdracht is gegeven, is voltooid.
      - Wanneer de methode adequaat ten uitvoer wordt gelegd, wordt gewaarborgd dat alle onderhoudswerkzaamheden naar behoren zijn gecoördineerd.
    - Nadelen:
      - De methode houdt in dat alle taken die onder de vrijgave vallen, moeten zijn vervat in de reikwijdte van de werkzaamheden/vergunning van de persoon die de enkelvoudige vrijgave voor gebruik aftekent (en zijn/haar organisatie).
      - Die persoon heeft de volledige verantwoordelijkheid voor alle onderhoudswerkzaamheden.
      - Deze methode is zeer moeilijk ten uitvoer te leggen wanneer er meerdere onderhoudsorganisaties bij een onderhoudsactiviteit zijn betrokken.
  - **Meervoudige vrijgave:** er worden meerdere bewijzen van vrijgave voor gebruik uitgereikt en ieder bewijs heeft betrekking op bepaalde onderhoudstaken.
    - Voordelen:
      - Iedere organisatie en iedere certificeringsmedewerker kan de verantwoordelijkheid dragen voor enkel de onderhoudstaken die hij of zij heeft verricht en gecertificeerd.
    - Nadelen:
      - De piloot ontvangt meerdere bewijzen van vrijgave voor gebruik, waardoor moeilijker kan worden gecontroleerd of alle onderhoud waartoe opdracht is gegeven door de exploitant, is voltooid.
      - De nodige werkzaamheden voor coördinatie van de verschillende certificeringsmedewerkers of verschillende organisaties komen niet duidelijk aan bod.
5. Het Agentschap heeft naar aanleiding hiervan regelgevingstaak 145.012 opgesteld en een werkgroep ingesteld met vertegenwoordigers van instanties, organisaties van luchtvaartuigonderhoudspersoneel, vertegenwoordigers uit de luchtvaartsector en EASA-deskundigen.

6. De taak van de werkgroep is beschreven in het overeenkomstige referentiekader (Terms of Reference, ToR), dat op de website van het Agentschap is gepubliceerd op het volgende adres:  
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>  
(Engelstalig).

In dit document wordt gesteld dat er in Europa twee systemen van vrijgave voor gebruik naast elkaar bestaan: enkelvoudige vrijgave en meervoudige vrijgaven. Dit kan leiden tot misverstanden en problemen met de veiligheid. Daarom hebben de luchtvaartsector en nationale luchtvaartautoriteiten verzocht om verduidelijking van deze kwestie zodat er uiteindelijk slechts één systeem overblijft, indien dit mogelijk is.

7. De werkzaamheden die zijn verricht tijdens taak 145.012 hebben echter tot de conclusie geleid dat het niet redelijk is om slechts één van beide systemen aan te houden, omdat elk systeem zijn eigen voor- en nadelen heeft. Het werd beter geacht een systeem op te zetten waarin de voordelen van beide methoden worden meegenomen en tegelijkertijd flexibiliteit is gewaarborgd voor de exploitant en de onderhoudsorganisaties. Dit systeem zou moeten waarborgen en duidelijk moeten aangeven aan de piloot dat alle taken zijn voltooid en naar behoren zijn gecoördineerd, een duidelijke lijn van verantwoordelijkheden moeten bieden en tegelijkertijd typische praktijken mogelijk moeten maken zoals de vrijgave van onderhoudswerkzaamheden wanneer defecten worden geconstateerd (zoals inspecties voor niet-destructief onderzoek), of wanneer het luchtvaartuig in een niet-erkende configuratie wordt gelaten (zoals verwijdering van een motor voor bewaring).

Tezamen met toereikend AMC/GM-materiaal (aanvaardbare methoden van goedkeuring en richtsnoeren) zou dit moeten leiden tot een hogere harmonisatie bij de tenuitvoerlegging en verbetering van de veiligheid.

## II. Raadpleging

8. Op basis van de punten die door de werkgroep zijn aangedragen, heeft het Agentschap op 28 juni 2007 NPA 2007-09 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).
9. Op de sluitingsdatum, 28 oktober 2007 (na verlenging met een maand van de aanvankelijke raadplegingsperiode van 3 maanden), had het Agentschap 242 reacties ontvangen van nationale luchtvaartautoriteiten, beroepsorganisaties en particuliere ondernemingen.
10. Uit de reacties op de externe raadpleging over de NPA is gebleken dat nationale luchtvaartautoriteiten en belanghebbenden zich grote zorgen maken over de complexiteit en de gevolgen van het in de NPA voorgestelde concept.
11. Naar aanleiding hiervan is een beoordelingsgroep in het leven geroepen met de leden van de werkgroep die was belast met het opstellen van de NPA, plus een deskundige van de standaardiseringsafdeling van EASA en een deskundige uit de luchtvaartsector die de Europese regionale luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt. Taak van deze beoordelingsgroep was het opstellen van het desbetreffende commentaar document (CRD).

12. Na bestudering van de reacties heeft de beoordelingsgroep besloten het voorgestelde concept aanzienlijk te vereenvoudigen met behoud van de doelstellingen van de taak. De wijzigingen kunnen als volgt worden samengevat:

a. Het in de kennisgeving van voorgestelde wijzigingen (NPA) voorgestelde concept, dat was gebaseerd op de uitreiking van drie verschillende bewijzen [bewijs van onderhoudsvrijgave (MRC), bewijs van vrijgave voor groot onderhoud (BMRC) en bewijs van vrijgave voor gebruik (CRS)], is vervangen door een veel eenvoudiger concept op basis van de uitreiking van een of meerdere bewijzen van vrijgave voor gebruik en een definitief bewijs van vrijgave voor gebruik. Hierbij gaat het vooral om het volgende:

1. Bewijzen van vrijgave voor gebruik (CRS):

- Zij worden afgegeven door iedere onder Deel 145 vallende organisatie die is betrokken bij een onderhoudsactiviteit.
- Hiermee werd beoogd het onderhoud te certificeren dat is uitgevoerd door die organisatie en dientengevolge moesten zij worden uitgereikt door certificeringspersoneel met de juiste licentiecategorieën en type-/groepsbevoegdverklaringen.
- De organisatie die valt onder Deel M subdeel G (managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid) mag besluiten of de voorkeur uitgaat naar een technisch logboek waarin iedere taak wordt vrijgegeven, of een technisch logboek waarin taken worden afgetekend en vervolgens worden vrijgegeven als een reeks taken.
- Bewijzen van vrijgave voor gebruik konden ook worden afgegeven als werd geconstateerd dat niet aan de voorschriften was voldaan (zoals inspecties voor niet-destructief onderzoek door een organisatie met D1-bevoegdheid, waarbij scheuren zijn geconstateerd) of wanneer het luchtvaartuig een niet-luchtwaardige configuratie had (zoals wanneer de motoren op grond van de werkopdracht ter bewaring moeten worden verwijderd), mits dit naar behoren was vastgelegd in het bewijs van vrijgave voor gebruik en aan de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid was gemeld.  
Niettemin moesten al deze gevallen waarin niet aan de voorschriften was voldaan, of niet-goedgekeurde configuraties, uiteindelijk worden gecorrigeerd of volgens de voorschriften worden uitgesteld, met het desbetreffende bewijs van vrijgave voor gebruik.
- Certificeringspersoneel zou volledig verantwoordelijk zijn voor het onderhoud en uitgestelde onderdelen die vielen onder het afgegeven bewijs van vrijgave voor gebruik.

2. Definitief bewijs van vrijgave voor gebruik (final CRS):

- Het werd uitgereikt door de organisatie die valt onder Deel 145 en hiertoe door de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid was aangewezen.
- Hiermee werd beoogd de piloot te melden en zeker te stellen dat alle onderhoud waartoe de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid opdracht had gegeven, was voltooid of naar behoren was uitgesteld. Het bewijs diende echter niet als certificering van het verrichte

onderhoud of als certificering van uitgestelde onderdelen, aangezien dit al was gebeurd middels het hierboven beschreven overeenkomstige bewijs van vrijgave voor gebruik. Dit was de reden waarom bijvoorbeeld B1-certificeringspersoneel met de juiste type-/groepsbevoegdheid een definitief bewijs van vrijgave voor gebruik voor lijnonderhoud en groot onderhoud kon afgeven.

- Als gevolg daarvan vertrouwde het certificeringspersoneel dat het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik uitreikte, volledig op het bewijs van vrijgave voor gebruik dat door iedere organisatie die valt onder Deel 145 werd afgegeven, en op de coördinatie volgens de procedures van de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid en overeenkomstig de voorwaarden van de overeenkomst tussen deze managementorganisatie en de Deel 145-organisatie.
- b. De certificeringsverklaring in het bewijs van vrijgave voor gebruik en in het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik was identiek aan de verklaring in de huidige regeling.
  - c. Het in de NPA ingevoerde richtsnoer 145.A.50, waarin een betere beschrijving werd geboden van de certificeringsprocedure en voorbeelden werden gegeven van technische logboeken, waren om de volgende redenen verwijderd:
    1. Het nieuwe systeem in het voorstel was veel eenvoudiger, waardoor het richtsnoer voor de certificeringsprocedure overbodig werd.
    2. De voorbeelden van technische logboeken waren nu ingevoerd als AMC-materiaal bij Deel M (verantwoordelijkheid van de exploitant), onder punt AMC M.A.306(a). Daarnaast bevatte AMC 145.A.50 nu richtsnoeren over de manier waarop een Deel 145-organisatie het technische logboek van de exploitant mag invullen.
  - d. Het concept van een primaire onderhoudsorganisatie, dat in de NPA was ingevoerd, werd geschrapt. In plaats daarvan werd in M.A.708(b)7 en in AMC M.A.708(b)7 benadrukt dat de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid verantwoordelijk bleef voor coördinatie. Dit werd ook verduidelijkt in AMC M.A.306(a)3.
  - e. In AMC M.A.306(a)3 werd toegelicht dat met de uitreiking van een definitief bewijs van vrijgave voor gebruik door een organisatie die valt onder Deel 145 weliswaar werd bevestigd dat alle onderhoud waartoe door de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid opdracht was gegeven, daadwerkelijk was verricht of naar behoren was uitgesteld, maar dat dit niet noodzakelijkerwijs inhield dat het luchtvaartuig op dat moment luchtwaardig was. De managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid was nog altijd verantwoordelijk voor de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig en moest waarborgen dat aan alle voorschriften voor permanente luchtwaardigheid was voldaan voordat een vlucht kon plaatsvinden. Dit was het doel van de onderhoudsverklaring die op grond van punt M.A.306(a)3 verplicht was.
  - f. De in de NPA voorgestelde wijzigingen in punt 145.A.55 'Onderhoudsadministratie' werden verwijderd vanwege de vereenvoudigde certificeringsprocedure en omdat de primaire onderhoudsorganisatie was geschrapt.
  - g. Voorgesteld werd de nieuwe regelgeving één jaar na de bekendmaking van de nieuwe verordening in het *Publicatieblad van de Europese Unie* in werking te laten treden om belanghebbenden en de bevoegde autoriteiten voldoende tijd te geven.

13. Deze voorgestelde wijzigingen en de reacties op alle op- en aanmerkingen die tijdens de externe raadpleging over de NPA zijn ontvangen, zijn op 5 augustus 2010 door het Agentschap gepubliceerd in CRD 2007-09. Dit commentaardocument kan worden geraadpleegd op de website van het Agentschap:  
[http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
14. Na de publicatie van CRD 2007-09 heeft het Agentschap op 30 september 2010 een workshop georganiseerd in Keulen, waarin het document inhoudelijk werd toegelicht en belanghebbenden nadere uitleg kregen over het voorstel voordat zij reacties indienden. Tijdens de workshop is de volgende feedback naar voren gekomen:
- Een aantal bevoegde instanties heeft verzocht om verlenging van de termijn voor reactie, opdat de informatie die tijdens de workshop is ontvangen beter in overweging zou kunnen worden genomen. Het Agentschap is hiermee akkoord gegaan en heeft de standaardtermijn van 2 maanden met nog 3 weken verlengd tot 26 oktober 2010.
  - Diverse bevoegde instanties, onderhoudsorganisaties en verenigingen van luchtvaartmaatschappijen hadden nog steeds bezwaar tegen het voorgestelde concept, met name met betrekking tot het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik, dat door hen werd opgevat als een overdracht van verantwoordelijkheden van de exploitant/managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid naar de Deel 145-organisatie.
  - Het werd duidelijk dat de verantwoordelijkheden van de exploitant/managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid moeten worden verduidelijkt. Het Agentschap beschouwt dit als deel van toekomstige regelgevingswerkzaamheden (taak M.029, gepland in 2011).
15. In het kader van de externe raadpleging over CRD 2007-09, die eindigde op 26 oktober 2010, ontving het Agentschap reacties van:
- 5 bevoegde instanties: het Oostenrijkse Ministerie van Verkeer, CAA-Denemarken, CAA-Nederland, CAA-Zweden en CAA-Verenigd Koninkrijk.
  - 11 organisaties en verenigingen: Aerlyper, Aircraft Engineers International (AEI), de Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici (NVLT), de Vereniging van Europese luchtvaartmaatschappijen (AEA), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, VK), Baines Simmons Limited, International Air Carrier Association (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, de Noorse Unie van bevoegde ingenieurs (NFO) en Transavia.com.
  - 89 individuele personen (waarvan de meesten onderhoudspersoneel met een licentie).

Op deze reacties wordt uitvoerig ingegaan in het aanhangsel.

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

#### a. Beleidsoverwegingen

16. In voorliggend advies wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de suggesties van de talrijke belanghebbenden en nationale instanties die een bijdrage hebben geleverd aan de raadpleging en op het CRD hebben gereageerd.
17. In dit verband wijst het Agentschap erop dat de feedback van onderhoudspersoneel van luchtvaartuigen en houders van een onderhoudslicentie voor luchtvaartuigen (zowel verenigingen als individuele personen) duidelijk het voorstel in het CRD steunde.
18. Niettemin blijkt uit deze feedback (zie het aanhangsel bij dit advies) dat de volgende belanghebbenden en bevoegde instanties nog steeds significante bezwaren hebben tegen het voorstel, ook al hebben, vergeleken met de NPA, aanzienlijk minder belanghebbenden en bevoegde instanties negatieve feedback gegeven op het voorstel in het CRD:
  - Bevoegde instanties: CAA-Verenigd Koninkrijk, CAA-Nederland, CAA-Denemarken, CAA-Zweden en het Oostenrijkse Ministerie van Verkeer.
  - Verenigingen van luchtvaartmaatschappijen: 'Association of European Airlines (AEA)' en 'International Air Carrier Association (IACA)'.
  - Individuele luchtvaartmaatschappijen: 'Transavia.com'.
  - Onderhoudsorganisaties: 'KLM Engineering & Maintenance' en 'Nayak Aircraft Service NL'.
  - Opleidings- en consultancy-organisaties: 'Baines & Simmons Limited'.
  - Een beperkt aantal individuele personen.
19. Uit deze feedback zijn met name de volgende bezwaren naar voren gekomen:
  - Sommigen zijn van oordeel dat de taak vanuit veiligheidsoogpunt niet echt is gerechtvaardigd en zien het nut van de taak niet in.
  - Sommigen zijn van oordeel dat de nieuwe regelgeving vérgaande gevolgen heeft voor de luchtvaartsector, omdat procedures en documenten moeten worden gewijzigd en in scholing moet worden voorzien.
  - De indruk heerst dat bepaalde verantwoordelijkheden van managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid (met name de coördinerende functie en de uitreiking van het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik) zijn overgeheveld naar de onderhoudsorganisatie. Voorts wordt getwijfeld aan het nut van het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik.
  - Voor lijnonderhoud en groot onderhoud hadden verschillende procedures moeten worden ontwikkeld.
  - Deel M moet nader worden verduidelijkt, met name de volgende punten:



- Verantwoordelijkheden en procedures van managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid.
  - Het uitreiken, bijwerken en verspreiden van de 'onderhoudsverklaring'.
  - De verschillen tussen een bewijs van vrijgave voor gebruik, een definitief bewijs van vrijgave voor gebruik en een 'onderhoudsverklaring', en hun verhouding tot de onderhouds-/luchtwaardigheidsstatus van het luchtvaartuig.
20. Het Agentschap is in tegenstelling tot een aantal belanghebbenden en bevoegde instanties van oordeel dat regelgevingsactie kan worden ondernomen ter verbetering van de veiligheid, ook al hebben er geen ongelukken plaatsgevonden die hiermee rechtstreeks verband houden. Regelgeving wordt niet enkel en alleen ingegeven door ongelukken: ze kan immers ook worden opgesteld wanneer uit feedback van belanghebbenden en bevoegde instanties blijkt dat er zeer uiteenlopende interpretaties bestaan van dezelfde voorschriften, waarvan er veel indruisen tegen de bedoeling van de regelgever. Dit is duidelijk het geval wanneer regelgeving ambigu is of er een gebrek is aan richtsnoeren.
21. Zoals aangegeven in het referentiekader is onderhavige taak geïnitieerd op verzoek van belanghebbenden en bevoegde instanties. Bovendien heeft het Agentschap uit de op- en aanmerkingen die zijn ontvangen tijdens de raadplegingsfase van de NPA en het CRD, de op- en aanmerkingen die zijn ontvangen tijdens de op 30 september 2010 gehouden workshop en de discussies tussen het Agentschap en de bevoegde instanties tijdens recente conferenties inzake standaardisering kunnen concluderen dat er nog veel verkeerde interpretaties zijn en gebieden waarop de verordening niet geheel in overeenstemming is met, of nauwkeurig in relatie tot, Deel 145 en de verantwoordelijkheden van managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid, en met betrekking tot de verantwoordingsplicht van certificeringspersoneel wanneer onderhoud wordt vrijgegeven.
22. Voorts heeft het Agentschap kennis genomen van AAIB Bulletin 9/2010 (uitgegeven door de Air Accidents Investigation Branch, Verenigd Koninkrijk), over een ernstig incident op 12 januari 2009 met een Boeing 737 met registratie G-EZJK. Dit incident deed zich voor na een procedure waarbij de exploitant een luchtvaartuig terugbezorgde dat voorheen op leasebasis werd gebruikt, en waarbij de exploitant en de organisatie voor groot onderhoud diverse contracten hadden afgesloten met externe bedrijven voor het uitvoeren van en het toezicht op bijbehorend onderhoud als afzonderlijke pakketten van werkzaamheden. In dit AAIB-Bulletin wordt een aantal veiligheidsaanbevelingen gedaan, waaronder Aanbeveling nr. 2010-072 aan het Agentschap om de regelgeving en richtsnoeren in OPS1, Deel M en Deel 145 te herzien. Hiermee wordt beoogd degelijke regelgeving in te voeren over complex onderhoud op diverse niveaus dat wordt uitbesteed en operationele afspraken. Voorts wordt benadrukt dat de algemene organisatiestructuur, interfaces, procedures, rollen, verantwoordelijkheden en kwalificaties/vaardigheden van belangrijk personeel op alle niveaus van onderaanneming moeten worden beoordeeld.
23. Dit heeft het Agentschap in zijn oordeel gesterkt dat op dit gebied de noodzaak bestond en nog steeds bestaat voor regelgevingsactie.
24. Het Agentschap is tevens van mening dat elke regelgevingsactie gevolgen heeft, die tot een minimum moeten worden beperkt. Het feit dat procedures en documenten moeten worden gewijzigd of het feit dat er in scholing moet worden voorzien, geldt voor vrijwel elke

wijziging van de verordening. Deze gevolgen moeten echter worden gecompenseerd door de voordelen van de regelgevingsactie.

25. Voor onderhavige taak is het Agentschap nog steeds van mening dat de in het CRD voorgestelde tekst de volgende voordelen biedt:

- Een duidelijke lijn van verantwoordelijkheden:
  - Bewijs van vrijgave voor gebruik (CRS): Iedere organisatie die valt onder Deel 145 certificeert en is verantwoordelijk voor haar eigen werkzaamheden met de uitreiking van het bewijs van vrijgave voor gebruik, ook in gevallen waarin de werkzaamheden onvolledig zijn of die het luchtvaartuig in een niet-luchtwaardige staat laten. Dit kan nog verder worden uitgewerkt, zodat iedere certificeringsmedewerker zijn of haar eigen werkzaamheden certificeert (het eigen bewijs van vrijgave voor gebruik).
  - Definitieve vrijgave van het luchtvaartuig (final CRS) aan de piloot:
    - Alleen in verband met onderhoud waartoe opdracht is gegeven door de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid.
    - Gebaseerd op de certificering van onderhoud die met het bewijs van vrijgave voor gebruik is verricht.
  - De managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid blijft verantwoordelijk voor de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig en voor het vaststellen van de coördinatieprocedures.
- Werkzaamheden kunnen ook worden gecertificeerd als wordt geconstateerd dat niet aan de voorschriften is voldaan (zoals inspecties voor niet-destructief onderzoek door een organisatie met D1-bevoegdheid, waarbij scheuren zijn geconstateerd) of wanneer het luchtvaartuig in een niet-luchtwaardige configuratie wordt gelaten (zoals wanneer de motoren op grond van de werkopdracht ter bewaring moeten worden verwijderd).
- De piloot ontvangt een enkelvoudige vrijgave (definitief bewijs van vrijgave voor gebruik), waaruit blijkt dat alle onderhoud is voltooid waartoe door de exploitant opdracht is gegeven.
- Wanneer de methode adequaat ten uitvoer wordt gelegd, wordt gewaarborgd dat alle onderhoudswerkzaamheden naar behoren zijn gecoördineerd.

26. Voorts heeft het Agentschap in het CRD overgangsmaatregelen voorgesteld om de gevolgen voor belanghebbenden en bevoegde instanties te beperken.

#### **b. Conclusies**

27. Het Agentschap is dan ook van oordeel dat regelgeving geboden is, zodat er duidelijkheid ontstaat over enkelvoudige en meervoudige vrijgave. Het voorstel in het CRD voldeed hieraan. Naar aanleiding van de ontvangen op- en aanmerkingen erkent het Agentschap echter ook dat het voorstel voor enige verbetering vatbaar is. Bovendien blijkt uit veiligheidsaanbeveling 2010-072 van het AAIB in Bulletin 9/2010 dat met deze taak een aantal problemen mogelijk onvoldoende wordt opgelost. De verantwoordelijkheden van de managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid en hun verhouding tot de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig komen in het voorstel inderdaad niet aan bod. Dit

moet nader worden verduidelijkt. De verantwoordelijkheden van managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid komen echter al aan bod in taak M.029 in het regelgevingsprogramma. Deze taak begint in 2011. Het Agentschap heeft dan ook besloten beide werkzaamheden samen te voegen, omdat deze verband met elkaar houden.

**28. Het Agentschap neemt daarom het volgende definitieve standpunt in:**

- **Sluiting van taak 145.012 zonder wijzigingen in de huidige regelingen en AMC/GM-materiaal in dit stadium.**
- **Overeenkomstig veiligheidsaanbeveling 2010-072 van het AAIB in Bulletin 9/2010 wordt gebruikgemaakt van de werkzaamheden die tijdens taak 145.012 zijn verricht. De werkingssfeer van taak M.029 die in 2011 van start gaat, wordt uitgebreid zodat de volgende punten tegelijkertijd aan bod komen:**
  - **de verantwoordelijkheden van managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid en organisaties die vallen onder Deel 145, en**
  - **de procedures voor onderhoud, coördinatie, vrijgave van luchtvaartuigen en bepaling van luchtwaardigheid.**

**IV. Effectbeoordeling van de regelgeving**

29. Aangezien dit advies geen wijzigingen van de huidige verordening, noch van het AMC/GM-materiaal behelst, heeft het in dit opzicht geen gevolgen.

Keulen, 29 november 2010

P. GOUDOU  
uitvoerend directeur

**AANHANGSEL: Reacties in CRD 2007-09****Reacties waarin de voorgestelde wijzigingen worden gesteund:**

- (1) **Aircraft Engineers International (AEI), de Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici (NFLT), de Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Verenigd Koninkrijk), de Noorse Unie van bevoegde ingenieurs (NFO) en 75 van de 89 individuele personen (waarvan de meesten onderhoudspersoneel met een licentie)** staan in CRD 2007-09 achter de voorgestelde tekst. Zij scharen zich onder meer om de volgende redenen achter het voorstel:
- In het voorstel wordt een einde gemaakt aan de onduidelijkheden van de huidige verordening en wordt de harmonisering van certificeringsprocedures bevorderd, die in het bijzonder nodig is omdat taken steeds vaker worden uitbesteed en het onderhoud in handen wordt gegeven van externe partijen.
  - In het voorstel worden verantwoordelijkheden duidelijk afgebakend.
  - Het voorstel botst niet met de verantwoordelijkheden voor toezicht door managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid.
  - De onderhoudsstatus van het luchtvaartuig wordt duidelijk voor de vliegtuigbemanning.
  - Het voorstel bevordert de veiligheid.

**Reacties waarin wordt verzocht kleine wijzigingen aan te brengen in de voorgestelde wijzigingen:**

- (2) **De Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici (NFLT)** heeft naast een aantal kleine wijzigingen in de formulering het volgende voorgesteld:
- In AMC 145.A.50(b)1 zou verder moeten worden verduidelijkt dat een luchtvaartuig met de uitreiking van een definitief bewijs van vrijgave voor gebruik na onderhoud wordt beschouwd als 'gereed voor vrijgave voor gebruik'.
  - Certificeringspersoneel dat het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik afgeeft, moet ervoor zorgen dat alle onderhoudsklachten worden rechtgezet en/of volgens de voorschriften uitgesteld door de daartoe bevoegde personen. Er moet niet louter worden gecontroleerd of het desbetreffende bewijs van vrijgave voor gebruik is uitgereikt.
  - Hiermee wordt de betekenis van de zin 'alle onderhoud waartoe de exploitant opdracht heeft gegeven, is voltooid of naar behoren uitgesteld' in 145.A.50(b) verduidelijkt.
  - De betekenis van 'aftekenen' in AMC 145.A.65(b)3 moet nader worden verduidelijkt.
- (3) **Aircraft Engineers International (AEI), de Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Verenigd Koninkrijk) en een aantal individuele personen** hebben

verzocht absoluut duidelijk aan te geven dat bevoegdheden van categorie A geen 'probleemoplossing van het systeem' omvatten.

Het Agentschap merkt op dat deze kwestie in taak 66.006 en in advies 05/2009 aan de orde is gekomen.

- (4) **'Aerlyper'** heeft verzocht om nadere verduidelijking van de vereiste bevoegdverklaringen voor onderhoudsorganisaties en voor licentiehouders die vallen onder Deel 66 waarmee zij het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik kunnen uitreiken.
- (5) **Eén individuele persoon** heeft verzocht de mogelijkheid van het vrijgeven van een 'dagelijkse controle of equivalent daarvan' na de uitreiking van het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik uit te breiden en daarin ook taken op te nemen met een interval van maximaal zeven dagen per MRB (Maintenance Review Board)/MPD (Maintenance Planning Document).

#### **Reacties waarin bezwaar wordt gemaakt tegen de voorgestelde wijzigingen:**

- (6) **De Vereniging van Europese luchtvaartmaatschappijen (AEA) en 'KLM Engineering & Maintenance'** zijn van oordeel dat de NPA volledig had moeten worden ingetrokken. Zij wijzen het voorstel om de volgende redenen af:
  - Managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid kunnen taken die moeten worden verricht voor de vrijgave van luchtvaartuigen veel beter uitvoeren dan organisaties die vallen onder Deel 145.
  - De voorgestelde wijzigingen druisen in tegen de erkende beginselen van de huidige verordening, omdat verantwoordelijkheden van de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid worden overgeheveld naar de Deel 145-organisatie.
  - Het voorgestelde definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik bevat verklaringen over het bestaan van bewijzen van vrijgave voor gebruik en de volledigheid van onderhoud waartoe opdracht is gegeven door de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid en dat is verricht door andere onderhoudsorganisaties, die naar hun oordeel onder de verantwoordelijkheid en bevoegdheid vallen van de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid.
  - Volgens het voorstel mag certificeringspersoneel van categorie A het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik niet ondertekenen als er andere personen bij het onderhoud zijn betrokken.
  - Er is niet aangetoond dat er sprake is van een veiligheidsrisico en het veiligheidsvoordeel is overschat. De wijziging vormt een risico tijdens de overgangperiode.
  - De economische gevolgen voor Deel 145-organisaties – onder meer op het vlak van opleiding en de wijziging van procedures en het technische logboek - zijn onderschat.

AEA en KLM stellen voor dat EASA de procedures in Deel M evalueert en Deel 145 intact laat als het veronderstelde risico in verband met de huidige verordeningen wordt aangetoond.

(7) **'IACA International Air Carrier Association'** heeft het voorstel om de volgende redenen verworpen:

- Men is het er niet mee eens dat het gebrek aan standaardisering van het huidige systeem tot extra veiligheidsproblemen kan leiden.
- De positieve gevolgen van het voorstel voor de veiligheid worden overschat en zijn niet onderbouwd.
- Het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik kan leiden tot veiligheidsproblemen voor organisaties en instanties.
- Men ziet de noodzaak van een definitief bewijs van vrijgave voor gebruik niet in en geeft daarvoor de volgende argumenten:
  - Als er slechts één organisatie die valt onder Deel 145 aan het luchtvaartuig werkt, heeft zij de mogelijkheid om een bewijs van vrijgave voor gebruik af te geven voor iedere taak of voor een groep taken. Uiteindelijk zou de Deel 145-organisatie één enkel bewijs van vrijgave voor gebruik kunnen uitreiken voor alle werkzaamheden die zij heeft verricht en gecoördineerd zoals aanvaard volgens de werkopdracht van de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid, wat niets nieuws is en een algemeen aanvaarde praktijk vormt.
  - Als een Deel 145-organisatie taken heeft uitbesteed aan andere organisaties die vallen onder Deel 145, kan zij besluiten één enkel bewijs van vrijgave voor gebruik uit te reiken voor alle werkzaamheden die zij heeft verricht en gecoördineerd zoals aanvaard volgens de werkopdracht van de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid, wat niets nieuws is en een algemeen aanvaarde praktijk vormt.
  - Als de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid een contract afsluit met meerdere Deel 145-organisaties, worden de verantwoordelijkheden van de managementorganisatie in het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik overgeheveld naar de Deel 145-organisatie.
- Vanuit het oogpunt van de piloot wekt het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik slechts de schijn van volledigheid: hij/zij moet namelijk in elk geval controleren op onderhoudsverklaringen die betrekking hebben op periodieke en bijzondere onderhoudsbeurten, uitgestelde onderdelen en dergelijke.
- De wijzigingen zullen negatieve gevolgen met zich meebrengen omdat er nieuwe handboeken, procedures, instructies, opleidingen, technische logboeken en contracten moeten worden opgesteld.
- Binnen de luchtvaartsector zullen er sociale en culturele gevolgen zijn.

IACA stelt het volgende voor:

- Beide opties, enkelvoudige en meervoudige vrijgave, blijven bestaan.
- Het concept van een definitief bewijs van vrijgave voor gebruik wordt niet doorgevoerd.
- Als een enkelvoudige vrijgave nog wel noodzakelijk wordt geacht door EASA voor het geval waarin de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid een contract afsluit met meerdere Deel 145-organisaties, mag dit document niet worden aangemerkt als 'bewijs van vrijgave voor gebruik' maar als 'overzichtsblad'.

(8) **'Nayak Aircraft Service NL'** heeft het voorstel om de volgende redenen verworpen:

- Deze organisatie ziet geen reden voor de taak en gelooft niet dat het voorstel de vliegveiligheid ten goede komt.
- Er worden verantwoordelijkheden overgeheveld van de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid naar de Deel 145-organisatie waarmee een contract is afgesloten. De verantwoordelijkheid voor het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik zou bij de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid moeten liggen.
- Het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik is een administratief document en zou 'onderhoudsverklaring' of 'verklaring van administratieve afhandeling' moeten heten.
- Het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik is verplicht voor alle lijnonderhoud en groot onderhoud. Nayak is echter van oordeel dat er onderscheid moet worden gemaakt tussen lijnonderhoud en groot onderhoud.
- Net zoals certificeringspersoneel van categorie B en C zou ook certificeringspersoneel van categorie A in staat moeten worden gesteld om een definitief bewijs van vrijgave voor gebruik af te geven, los van de reikwijdte van taken, aangezien dit een administratieve taak betreft.

'Nayak Aircraft Service NL' stelt voor de voorgestelde wijzigingen volledig in te trekken.

(9) **'Transavia.com'** heeft het voorstel om de volgende redenen verworpen:

- Zij zien geen reden voor de taak.
- De positieve uitwerking op de veiligheid is overschat.
- In het voorstel worden verantwoordelijkheden afgezwakt.
- Het concept van een definitief bewijs van vrijgave voor gebruik is niet noodzakelijk voor exploitanten die contracten afsluiten met slechts één Deel 145-organisatie.
- De wijzigingen zullen negatieve gevolgen met zich meebrengen omdat er nieuwe handboeken, procedures, instructies, opleidingen, technische logboeken en contracten moeten worden opgesteld.
- Binnen de luchtvaartsector en voor nationale luchtvaartautoriteiten zullen er sociale en culturele gevolgen zijn.

(10) **'Baines Simmons Limited'** heeft het voorstel om de volgende redenen verworpen:

- In het voorstel wordt de verantwoordelijkheid voor onderhoud overgeheveld van de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid naar de organisatie die valt onder Deel 145.
- Het voorstel omvat twee verschillende soorten vrijgaven (bewijs van vrijgave voor gebruik en definitief bewijs van vrijgave voor gebruik) maar gebruikt dezelfde formulering.

- In de huidige verordening bestaat een duidelijke dubbelzinnigheid tussen Deel M en Deel 145, waarbij de onderhoudsorganisatie 'het luchtvaartuig vrijgeeft voor gebruik' met betrekking tot afzonderlijke taken, maar dit houdt niet noodzakelijkerwijs in dat het luchtvaartuig luchtwaardig is.

'Baines & Simmons Limited' stelt het volgende voor:

- EASA zou zich moeten inspannen voor het opstellen van een verordening en/of van AMC-materiaal met betrekking tot M.A.306(a)3 'onderhoudsverklaring', in het bijzonder de wijze waarop deze tijdig moet worden bijgewerkt en verspreid in verband met iedere onderhoudsgebeurtenis en niet alleen met groot onderhoud.
- EASA zou eigenaren/exploitanten moeten ontmoedigen complexe contractuele onderhoudsafspraken aan te gaan die zouden kunnen leiden tot gecompliceerde scenario's, waarbij meerdere Deel 145-organisaties aan de piloot worden gepresenteerd, vooral in het geval van lijnonderhoud.
- Als EASA toch twee verschillende vrijgaven wenst, moeten deze echt verschillend zijn. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen 'certificering van onderhoud' en 'vrijgave voor gebruik'.
- In Deel 145 moet een meer gepaste notie van 'vrijgave van onderhoud' worden opgenomen, terwijl in Deel M een betere definitie van 'luchtwaardigheid met vrijgave voor gebruik' moet worden opgenomen.

(11) **CAA-Nederland, het Oostenrijkse Ministerie van Verkeer en de heer Gessky (Oostenrijks lid van het EASA-comité)** zijn van oordeel dat de NPA volledig had moeten worden ingetrokken of had moeten worden beperkt tot AMC/GM-materiaal. Zij wijzen het voorstel om de volgende redenen af:

- De positieve uitwerking op de veiligheid is zeer beperkt, terwijl de luchtvaartsector een grote bureaucratische en administratieve last moet dragen.
- In het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik wordt de huidige verdeling van verantwoordelijkheden tussen managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid en organisaties die vallen onder Deel 145 vertroebeld, met name op het gebied van coördinatie van onderhoudswerkzaamheden. Verantwoordelijkheden van managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid worden overgeheveld naar Deel 145-organisaties.
- Voor de piloot wekt het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik slechts de schijn van zekerheid, omdat hij of zij niet altijd weet (of hoeft te weten) voor welk onderhoud opdracht is gegeven.
- In het geval van luchtvaartuigen die niet worden ingezet in het commerciële luchtvervoer kan het voorstel het risico met zich meebrengen dat er verwarring ontstaat voor de piloot, vooral als het onderhoud is verricht door onderhoudsorganisaties die vallen onder Deel 145 en Subdeel F. In dat geval is er mogelijk niet altijd een definitief bewijs van vrijgave voor gebruik aanwezig.

CAA-Nederland, het Oostenrijks Ministerie van Verkeer en de heer Gessky stellen voor niets te doen.



(12) **CAA-Denemarken** is van oordeel dat de NPA volledig had moeten worden ingetrokken of had moeten worden beperkt tot AMC/GM-materiaal. Zij wijzen het voorstel in het CRD om de volgende redenen af:

- Het voorstel maakt bestaande systemen gecompliceerder in plaats van duidelijker.
- De positieve uitwerking op de veiligheid is zeer beperkt, terwijl de luchtvaartsector een grote bureaucratische en administratieve last moet dragen. Dit omvat nieuwe procedures en documenten, en een enorme tenuitvoerleggingstaak in de organisaties.
- In het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik wordt de huidige verdeling van verantwoordelijkheden tussen managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid en organisaties die vallen onder Deel 145 vertroebeld, met name op het gebied van coördinatie van onderhoudswerkzaamheden. Verantwoordelijkheden van managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid worden overgeheveld naar Deel 145-organisaties.
- Het bewijs van vrijgave voor gebruik kan voor de piloot de indruk wekken dat het luchtvaartuig geschikt is voor de vlucht, terwijl hij of zij niet weet dat er een definitief bewijs van vrijgave voor gebruik moet zijn.

CAA-Denemarken stelt voor alleen het bestaande AMC/GM-materiaal te herzien om de interpretatie van een bewijs van vrijgave voor gebruik te verduidelijken.

(13) **CAA-Zweden** heeft het voorstel om de volgende redenen verworpen:

- Het voorstel maakt van het concept van vrijgave voor gebruik een groter probleem dan het in werkelijkheid is. Het is complexer en heeft verschillende versies.
- Alle exploitanten moeten hun systeem van technische logboeken en certificering van onderhoud (bewijs van vrijgave voor gebruik) ontwikkelen, ook als zij niet meer dan één onderhoudsorganisatie tegelijk gebruiken.
- Alle exploitanten moeten hun systeem van technische logboeken wijzigen, omdat sommige iets anders hebben ontwikkeld.
- Alle onderhoudsorganisaties moeten procedures ontwikkelen en hun personeel opleiden. Dit brengt kosten met zich mee, terwijl de veiligheid niet toeneemt.
- Als bepaalde managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid of exploitanten meerdere onderhoudsorganisaties willen inschakelen voor dezelfde onderhoudsgebeurtenis, worden zij daarvoor volledig verantwoordelijk gesteld. In juridisch opzicht is er thans voldoende ruimte om het gebruik van meerdere onderhoudsorganisaties bij dezelfde gebeurtenis te regelen.
- Het huidige duidelijke 'concept van verantwoordelijkheden' voor de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid en de Deel 145-organisatie raakt vertroebeld. Het 'duidelijke concept van de werkopdracht' komt te vervallen.
- Voor de aangewezen Deel 145-organisatie wordt het moeilijk om taken te coördineren, omdat zij geen inzicht heeft in, noch toegang heeft tot de andere onderhoudscontracten.
- Het merendeel van het certificeringspersoneel zal veel documenten onnodig moeten ondertekenen, wat leidt tot verwarring over de vraag waarvoor zij aftekenen. De waarde en de bedoeling van de handtekening raken vervaagd.

- Een Deel 145-organisatie die zich toelegt op zowel commercieel als niet-commercieel luchtvervoer moet over twee systemen voor onderhoudscertificering beschikken.
- Hoe zijn de coördinatieverantwoordelijkheden verdeeld in een situatie waarbij een zelfstandige managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid een contract heeft gesloten met een exploitant die voldoet aan M.A.201(i) en de exploitant contracten heeft gesloten met onderhoudsorganisaties die vallen onder Deel 145 en Subdeel F?
- Hoe vindt onderhoudscertificering plaats wanneer een exploitant die voldoet aan M.A.201(i) en gebruikmaakt van een systeem van technische logboeken met bewijzen van vrijgave voor gebruik en definitieve bewijzen van vrijgave voor gebruik, contracten heeft gesloten met onderhoudsorganisaties die vallen onder Deel 145 en Subdeel F?

CAA-Zweden stelt voor enkel de verantwoordelijkheden van de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid/exploitant te verduidelijken in M.A.708.

(14) **CAA-Verenigd Koninkrijk** is om de volgende redenen tegen het voorstel:

- Voor CAA-UK zijn er geen specifieke veiligheidsproblemen op dit gebied waarvoor het Agentschap regelgeving zou moeten opstellen.
- Het voorstel compliceert de werkpraktijken in een Deel 145-organisatie, wat leidt tot onnodige bureaucratische rompslomp, terwijl de veiligheidsvoordelen niet duidelijk zijn vastgesteld.
- Het compliceert de relatie tussen en vertroebelt de verantwoordelijkheden van de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid en de Deel 145-organisatie waarmee een contract is gesloten.
- De verklaring voor het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik zou geen bewijs van vrijgave voor gebruik moeten zijn overeenkomstig 145.A.50, aangezien het een administratieve taak betreft die niet valt onder de definitie van onderhoud zoals vastgelegd in artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2042/2003.
- Volgens het voorstel mag certificeringspersoneel van categorie A het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik niet ondertekenen als er andere personen bij het onderhoud zijn betrokken. CAA-UK stelt voor onderscheid te maken tussen periodiek lijnonderhoud en herstel van eenvoudige defecten, zodat het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik kan worden afgegeven door certificeringspersoneel van categorie A, ook al zijn de werkzaamheden verricht door andere personen.
- CAA-UK maakt bezwaar tegen het feit dat organisaties in de categorieën B, C en D die werkzaamheden verrichten aan een luchtvaartuig, een bewijs van vrijgave voor gebruik kunnen afgeven voor het luchtvaartuig, en is van oordeel dat gebruik moet worden gemaakt van een Formulier 1.
- De voorbeelden van technische logboeken in AMC 145.A.50 zijn niet nauwkeurig genoeg, aangezien zij bijvoorbeeld geen verwijzing bevatten naar details van serie-onderdelen. Hierdoor kan ten onrechte worden aangenomen dat de velden in de voorbeelden toereikend zijn.

(15) **Eén individuele persoon** heeft het voorstel om de volgende redenen verworpen:

- Het voorstel omvat twee verschillende soorten vrijgaven (bewijs van vrijgave voor gebruik en definitief bewijs van vrijgave voor gebruik) maar maakt gebruik van dezelfde formulering.
- De persoon die het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik ondertekent, draagt geen verantwoordelijkheid voor de werkzaamheden die in andere bewijzen van vrijgave voor gebruik zijn opgenomen.
- Hij/zij beschouwt het feit dat de dagelijkse controle na het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik mag worden ondertekend, zonder uitreiking van een ander definitief bewijs van vrijgave voor gebruik, als inconsistent.

Hij/zij stelt een van de volgende twee opties voor:

- Het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik wordt afgeschaft en vervangen door een verklaring in het technische logboek met de strekking dat het onderhoud is verricht en/of uitgesteld door bevoegd/gemachtigd/erkend personeel en veilig met het luchtvaartuig kan worden gevlogen. De verklaring in het enkelvoudige bewijs van vrijgave voor gebruik met twee handtekeningen (B1 en B2) zou voldoende moeten zijn.
- Als het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik wordt ingevoerd, moet dit twee handtekeningen bevatten (B1 en B2), zodat alle taken kunnen worden gecertificeerd en de verantwoordelijkheid hiervoor kan worden gedragen.

Hij/zij stelt tevens voor certificeringspersoneel van categorie B2 te betrekken bij de certificering van de dagelijkse controle.

- (16) **Twee individuele personen** hebben het voorstel in het CRD om de volgende redenen verworpen:
- Het voorstel steunt exploitanten ten koste van de veiligheid doordat verdere uitbesteding van onderhoud mogelijk wordt gemaakt.
  - Door uitbesteding ontstaan er onderhoudsorganisaties die zijn gespecialiseerd in bepaalde werkzaamheden, waardoor het voor certificeringspersoneel moeilijker wordt om kennis en ervaring op te doen met betrekking tot het hele luchtvaartuig, wat noodzakelijk is voor het verkrijgen van een licentie.
- (17) **Eén individuele persoon** heeft aangegeven het niet eens te zijn met het feit dat het definitieve bewijs van vrijgave voor gebruik door één persoon kan worden afgegeven, zelfs wanneer deze persoon geen inbreng heeft gehad in het verrichte onderhoud en zelfs wanneer een deel van de werkzaamheden niet onder zijn of haar licentie valt.
- (18) **Eén individuele persoon** heeft aangegeven dat het voorstel in het CRD niet nodig is, omdat alle gebieden al dermate uitvoerig aan bod komen dat dit de dagelijkse praktijk is in de luchtvaartsector.
- (19) **Eén individuele persoon** heeft aangegeven dat in het voorstel de verantwoordelijkheid wordt weggenomen bij de personen die met het onderhoud van het luchtvaartuig zijn belast.

**Andere reacties:**

- (20) **De Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici (NFLT)** heeft gevraagd of in het voorstel de uitbreiding van B2-bevoegdheden (NPA 2007-07) in 66.A.20, punt 3, al is opgenomen.

Het Agentschap merkt op dat deze wijziging niet in het CRD is opgenomen, omdat zij nog niet officieel is goedgekeurd door de Commissie. De uitbreiding van B2-bevoegdheden maakt deel uit van de goedkeuringsprocedure van Advies 05/2009.

- (21) **Eén individuele persoon** heeft gevraagd dat CAA-UK weer overgaat op volledige mondelinge examinering voor het verkrijgen van een bewijs van onderhoudsbevoegdheid.

Het Agentschap merkt op dat dit op grond van de huidige EU-verordeningen niet mogelijk is.

- (22) **Eén individuele persoon** heeft per abuis in CRD 2007-09 een opmerking ingediend over NPA 2010-09, met betrekking tot de termen 'een contract sluiten met' en 'uitbesteden'.

- (23) **Eén individuele persoon heeft het volgende opgemerkt:**

- Hij staat achter harmonisering van de manier waarop luchtvaartuigen worden vrijgegeven.
- Hij staat achter het concept van meervoudige vrijgave, omdat de verantwoordelijkheid daarmee enkel en alleen bij de persoon ligt die de werkzaamheden certificeert.
- Hij stelt dat het concept van enkelvoudige vrijgave de uitreiking van een bewijs van vrijgave voor gebruik bevordert zonder dat duidelijk is welke werkzaamheden er precies aan het luchtvaartuig zijn verricht, met name bij grote en complexe werkzaamheden. Ook bevordert dit het onderhoud door ongekwalificeerd personeel.
- Hij is absoluut tegen de praktijk waarbij veel werkzaamheden worden afgetekend door personen die door het bedrijf zijn goedgekeurd, maar geen licentie hebben.