



**ADVIES NR. 03/2011**

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

**van 19 april 2011**

**betreffende een verordening van de Commissie tot vaststelling van de  
uitvoeringsvoorschriften inzake vereisten voor autoriteiten en vereisten voor  
organisaties**

*“Vereisten voor autoriteiten – vereisten voor organisaties”*

## Inhoud

I.	Samenvatting.....	3
II.	Algemeen .....	5
III.	Raadpleging .....	6
IV.	Doel van het advies van het Agentschap .....	7
V.	Werkingsfeer en structuur van het advies van het Agentschap .....	10
VI.	Toelichting Deel AR .....	13
	Algemeen.....	13
	Raadpleging .....	13
	Reikwijdte en toepasbaarheid.....	15
	Overkoepelende verordening - onderdelen die van belang zijn voor Deel AR .....	18
	Deel AR Subdeel GEN Sectie I - Algemeen .....	19
	Deel AR Subdeel GEN Sectie II - Beheer .....	21
	Deel AR Subdeel GEN Sectie III – Toezicht, certificering en handhaving .....	23
	Deel AR Subdeel FCL.....	27
	Deel AR Subdeel CC.....	29
	Deel AR Subdeel ATO.....	30
	Deel AR Subdeel FSTD .....	31
	Deel AR Subdeel AeMC en Subdeel MED .....	32
VII.	Toelichting Deel OR.....	34
	Algemeen.....	34
	Raadpleging .....	34
	Reikwijdte en toepasbaarheid.....	36
	Overkoepelende verordening - onderdelen die van belang zijn voor Deel OR .....	36
	Definities die van belang zijn voor Deel OR .....	37
	Deel OR Subdeel GEN Sectie I – Algemeen.....	38
	Deel OR Subdeel GEN Sectie II – Beheersysteem .....	42
	Deel OR Subdeel ATO.....	45
	Deel OR Subdeel FSTD .....	47
	Deel OR Subdeel AeMC.....	48
	BIJLAGE I .....	49

## I. Samenvatting

In dit advies worden vereisten voorgesteld voor bevoegde autoriteiten en voor organisaties met betrekking tot het boordpersoneel van de burgerluchtvaart (cockpitpersoneel en cabinepersoneel). Deze omvatten algemene vereisten (Subdeel GEN) die gemeenschappelijk zijn aan boordpersoneel en vluchtuitvoeringen, en gebiedsspecifieke vereisten die verband houden met de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel, cabinepersoneelattesten, medische certificering, erkende opleidingsorganisaties, vluchtnabootsers<sup>1</sup> en luchtvaartgeneeskundige centra. De in dit advies voorgestelde vereisten vormen een aanvulling op de technische vereisten van Deel FCL, Deel MED en Deel CC.

- **AR.ATO** en **AR.FCL** berusten op bestaande vereisten voor autoriteiten betreffende opleidingsorganisaties en de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel die zijn opgenomen in JAR-FCL en de daarmee samenhangende gezamenlijke tenuitvoerleggingsprocedures (Joint Implementation Procedures, JIP's). Er zijn nieuwe bepalingen opgenomen voor het toezicht op examinatoren.
- **OR.ATO** berust op de bestaande vereisten voor opleidingsorganisaties die zijn opgenomen in ICAO bijlage 1 (aansluitend 2) en JAR-FCL. Alle opleidingsorganisaties, ook zij die alleen opleidingen verzorgen voor bewijzen van bevoegdheid als recreatief vlieger (LAPL), bewijzen van bevoegdheid als privévlieger (PPL), bewijzen van bevoegdheid als ballonvaarder (BPL) en bewijzen van bevoegdheid als zweefvlieger (SPL), dienen in het bezit te zijn van een ATO-certificaat.
- **AR.CC** geeft uitvoering aan de bepalingen die zijn opgenomen in artikel 8, lid 4, en artikel 8, lid 5, onder e), van de basisverordening. AR.FSTD en OR.FSTD berusten op JAR-FSTD voor vleugelvliegtuigen en helikopters en de JIP's voor JAR-STD.
- **AR.MED**, **AR.AeMC** en **OR.AeMC** omvatten de voorschriften inzake medische certificering van cockpitpersoneel, gegevensbescherming van medische documentatie van luchtvaartgeneeskundige keuringen die worden gehouden door de bevoegde autoriteit, en vereisten voor organisaties betreffende AeMC's. De voorgestelde voorschriften berusten op JAR-FCL 3 en op de ter zake dienende hoofdstukken in de JIP's van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (JAA).

De vereisten voor autoriteiten (Deel AR) en de vereisten voor organisaties (Deel OR) putten verder uit bestaande vereisten in Sectie B van de luchtwaardigheidsvoorschriften en geven uitvoering aan de toepasselijke bepalingen van de basisverordening met betrekking tot de interactie tussen erkende organisaties en de bevoegde autoriteit, samenwerking en informatie-uitwisseling tussen lidstaten, de noodzaak om onmiddellijke actie te ondernemen in geval van een veiligheidsprobleem, alsook de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting en intrekking van certificaten, bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen, attesten en erkenningen, zoals voorgeschreven in artikelen 7 en 8 van de basisverordening.

In de vereisten voor autoriteiten wordt terdege rekening gehouden met de door de ICAO gedefinieerde kritieke onderdelen van een systeem voor veiligheidstoezicht. Deze vereisten beantwoorden aan de in de basisverordening vervatte normalisatie-doelstelling. Verder omvatten deze vereisten onderdelen die van cruciaal belang zijn voor de totstandbrenging van een volledig beheersysteem voor de luchtvaartveiligheid op EU-niveau dat alle verantwoordelijkheden van de EU en de lidstaten inzake veiligheidsbeheer bestrijkt. Daarom zijn de gemeenschappelijke vereisten voor autoriteiten rechtstreeks

<sup>1</sup> De gebiedsspecifieke vereisten voor autoriteiten en organisaties met betrekking tot vluchtuitvoeringen zullen worden opgenomen in het advies betreffende vluchtuitvoeringen.

van belang voor de tenuitvoerlegging van het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Programme, EASP).

De vereisten voor organisaties bouwen voort op de belangrijkste aanbevelingen inzake "Consistency of Organisation Approvals" (COra)<sup>2</sup> en ICAO-normen inzake veiligheidsbeheersystemen. Deze vereisten zijn de tegenhanger van Deel AR wat betreft de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van certificaten en erkenningen.

Met het oog op de omzetting van de toepasselijke ICAO-normen inzake veiligheidsbeheersystemen worden in Subdeel GEN van Deel OR geconsolideerde algemene vereisten betreffende beheersystemen voorgesteld die tot doel hebben de verenigbaarheid met bestaande beheersystemen te garanderen alsook de toepasbaarheid op alle organisaties die in het bezit zijn van een organisatiecertificaat overeenkomstig de basisverordening. De voorgestelde vereisten zijn aanpasbaar aan de omvang van een organisatie en de aard en complexiteit van haar activiteiten. Deze vereisten beogen de norm te stellen voor de tenuitvoerlegging van veiligheidsbeheersystemen voor alle erkende organisaties op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer, luchtvaartnavigatiediensten en luchtwaardigheid.

De in dit advies voorgestelde voorschriften zijn horizontaal gestructureerd. Zoals aanbevolen door de Europese Commissie, wordt afstand gedaan van die horizontale regelgevingsstructuur om de tijdige goedkeuring van de eerste uitbreidingsvoorschriften te waarborgen. Vervolgens moeten bepaalde structurele wijzigingen en niet-wezenlijke aanpassingen in de ontwerpvoorschriften worden aangebracht. Deze wijzigingen zullen na de publicatie van dit advies worden doorgevoerd in samenwerking met de Europese Commissie. Teneinde dit proces te vergemakkelijken, werden de vereisten voor autoriteiten en organisaties die als twee afzonderlijke ontwerpvoorschriften werden gepubliceerd in het kader van voorstellen tot wijziging (Notices of Proposed Amendment, NPA's) en commentaar documenten (Comment Response Documents, CRD's) gebundeld in één enkel advies.

Dit advies behelst een voorstel voor overgangsmaatregelen en opt-outs die zich uitstrekken over een periode van zes maanden tot drie jaar, om specifiek rekening te houden met de nieuwe vereisten inzake beheersystemen, het geval van organisaties die voor het eerst worden onderworpen aan een certificeringsverplichting, alsook met wijzigingen in regelgevingsmateriaal als gevolg van het besluit tot wijziging van de regelgevingsstructuur na publicatie van het advies.

---

<sup>2</sup>

[http://easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf).

## II. Algemeen

1. Dit advies heeft tot doel de Europese Commissie bij te staan in het vastleggen van uitvoeringsvoorschriften inzake vereisten voor autoriteiten die samenhangen met vluchtuitvoeringen en de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel. In Verordening (EG) nr. 216/2008<sup>3</sup> van het Europees Parlement en van de Raad (hierna de 'basisverordening' genoemd) wordt een passend en uitvoerig kader vastgesteld voor de definiëring en toepassing van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart.
2. Het doel van de voorgestelde voorschriften is het vastleggen van:
  - a. gemeenschappelijke administratieve vereisten die het Agentschap en de lidstaten moeten naleven met het oog op de tenuitvoerlegging en handhaving van de basisverordening en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften met betrekking tot vluchtuitvoeringen en personeelsvereisten, "vereisten voor autoriteiten" genoemd (hierna Deel AR genoemd); en
  - b. gemeenschappelijke technische voorschriften met het oog op de tenuitvoerlegging en handhaving van Verordening (EG) nr. 216/2008 en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften voor organisaties met betrekking tot vluchtuitvoeringen en personeelsvereisten, "vereisten voor organisaties" genoemd (hierna Deel OR genoemd). De vereisten in Deel OR hebben betrekking op het administratie- en beheersysteem en de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting en intrekking van certificaten.

De voorgestelde voorschriften berusten op JAR-FCL en JAR-FSTD, op ICAO-normen en aanbevolen praktijken (Standards And Recommended Practices, SARP's), ter zake dienende gezamenlijke tenuitvoerleggingsprocedures (Joint Implementation Procedures, JIP's) die zijn ingevoerd door de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities, JAA) met betrekking tot vluchtuitvoeringen en de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel, alsook op de bestaande vereisten in Sectie B van Verordening (EG) nr. 1702/2003<sup>4</sup> en Verordening (EG) nr. 2042/2003<sup>5</sup>. In deze voorschriften wordt ook rekening gehouden met de volgende ter zake geldende wetgeving van de Europese Unie:

- a. Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap<sup>6</sup>;
- b. Verordening (EU) nr. 996/2010<sup>7</sup> inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG; en

---

<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, zoals gewijzigd door Verordening (EG) nr. 1108/2009 (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1).

<sup>4</sup> Verordening (EG) nr. 1702/2003 van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6).

<sup>5</sup> Verordening (EG) nr. 2042/2003 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).

<sup>6</sup> PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3-20.

<sup>7</sup> Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG (Voor de EER relevante tekst) (PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35-50).

- c. Richtlijn 2003/42/EG<sup>8</sup> inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart.
3. Dit advies is goedgekeurd overeenkomstig de door de raad van beheer<sup>9</sup> van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart ("het Agentschap") vastgestelde procedure, in overeenstemming met het bepaalde in artikel 19 van de basisverordening.
4. Dit advies berust op de volgende voorstellen tot wijziging (NPA's):
- NPA 2008-22b houdende ontwerpvoorstellen voor uitvoeringsvoorschriften en daarmee samenhangende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren inzake vereisten voor autoriteiten (Deel AR, Subdeel GEN, Sectie I, Sectie II en Sectie III, Subdeel FCL, Subdeel ATO, Subdeel AeMC, en Subdeel MED);
  - NPA 2008-22c houdende ontwerpvoorstellen voor uitvoeringsvoorschriften en daarmee samenhangende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren inzake vereisten voor organisaties (Deel OR, Subdeel GEN, Subdeel ATO en Subdeel AeMC);

In NPA 2009-02d stonden ontwerpvoorstellen voor uitvoeringsvoorschriften en daarmee samenhangende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren voor bevoegde autoriteiten die specifiek verband houden met platforminspecties (AR.GEN.Section IV), vluchtuitvoeringen (AR.OPS) en cabinepersoneel (AR.CC). Deze voorstellen komen niet aan bod in dit advies, maar zullen worden opgenomen in het eerste advies dat over vluchtuitvoeringen zal worden gepubliceerd.

### III. Raadpleging

5. NPA 2008-22 werd op 31 oktober 2008 gepubliceerd op de EASA-website (<http://www.easa.europa.eu>). NPA 2009-02 werd op 30 januari 2009 gepubliceerd.
- Op verzoek van de belanghebbenden werd de raadplegingsperiode voor deze NPA's verlengd overeenkomstig artikel 6, lid 6, van de regelgevingsprocedure<sup>10</sup>, om die te laten samenvallen met de raadplegingsperioden van de eerste NPA's houdende uitbreiding<sup>11</sup>. Tegen de sluitingsdatums van 28 mei 2009 (NPA 2008-22) en 31 juli 2009 (NPA 2009-02) had het Agentschap 9.405 opmerkingen ontvangen die van belang waren voor Deel AR en Deel OR. Die opmerkingen werden ingediend door ruim vierhonderd commentatoren, onder wie nationale luchtvaartautoriteiten, beroepsorganisaties, particuliere ondernemingen en particulieren. In totaal werden 18.243 opmerkingen ingediend voor beide NPA's.
6. De opmerkingen werden beoordeeld in overeenstemming met de gemeenschappelijke aanpak tot verruiming van de EU-bevoegdheden die werd vastgesteld door het Agentschap en de Europese Commissie, en goedgekeurd door de raad van beheer en het EASA-comité<sup>12</sup>. Dit behelst een gefaseerde aanpak om de eerste uitbreidingsvoorschriften te verwerken zodat de beschikbare middelen en

<sup>8</sup> Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart (PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23–36).

<sup>9</sup> Besluit van de raad van beheer met betrekking tot de door het Agentschap toe te passen procedures voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificeringsspecificaties en richtsnoeren (regelgevingsprocedure). EASA-besluit MB 08-2007 van 13.6.2007.

<sup>10</sup> Besluit nr. 08-2007 van de raad van beheer van het EASA, tot wijziging en vervanging van de regelgevingsprocedure, aangenomen op de vergadering van de raad van beheer 03-2007 van 13 juni 2007 ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php)).

<sup>11</sup> Meer in het bijzonder NPA 2008-22 betreffende vereisten voor autoriteiten en organisaties, en NPA 2009-02 betreffende uitvoeringsvoorschriften inzake vluchtuitvoeringen van EU-exploitanten ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php)).

<sup>12</sup> [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%202015%2009%2009.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%202015%2009%2009.pdf).

comitéprocedures het zwaartepunt kunnen leggen op de achtereenvolgende voorstellen. Dat strekt er ook toe een gevorderde werkmethode voor de beoordeling van opmerkingen toe te passen. Enerzijds moet het CRD tijdig worden gepubliceerd om de bekendmaking van de verordeningen tegen de in artikel 70 van de basisverordening vastgelegde datum, te weten 8 april 2012, niet in gevaar te brengen. Anderzijds moet het Agentschap CRD's beschikbaar stellen zodat de belanghebbenden zich, waar van toepassing, eenvoudig rekenschap kunnen geven van de wijzigingen in de NPA's, naleving van de ICAO-voorschriften, en verschillen met EU-OPS<sup>13</sup>/gezamenlijke luchtvaartvoorschriften (Joint Aviation Requirements, JAR's). Deze werkmethode voldoet aan artikel 7 van de EASA-regelgevingsprocedure.

7. De gewijzigde regelgevingsteksten werden in detail besproken met de werkgroepen voor regelgevingsbeoordeling die werden ingesteld voor NPA 2008-22 en NPA 2009-02. De samenstelling van de werkgroepen berustte op die van de eerste redactiegroepen die werden opgezet voor de regelgevingstaken OPS.001 en FCL.001. Het lidmaatschap van deze eerste redactiegroepen werd verruimd tot aanvullende vertegenwoordigers van belanghebbenden, alsook een vertegenwoordiger van de afdeling Normalisatie van het Agentschap, een en ander overeenkomstig de procedurevoorschriften inzake het lidmaatschap van regelgevingsgroepen. Deel AR werd verwerkt samen met Deel OR teneinde de resultaten consistent te houden en het beoordelingsproces doeltreffend te laten verlopen. Het beoordelingsproces ging ook gepaard met een nauwe coördinatie met de werkgroepen die werden ingesteld voor de technische vereisten inzake vluchtuitvoeringen (OPS) (NPA 2009-02b) en de raadpleging van de redactiegroepen die werden ingesteld voor de tweede uitbreiding (luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer, luchtvaartnavigatiediensten).
8. Op 4 oktober 2010 werden de CRD's voor Deel AR en Deel OR met samenvattingen van opmerkingen en de bijbehorende antwoorden van het Agentschap samen met de gewijzigde tekst gepubliceerd op de website van het Agentschap. In de CRD's staat een lijst van personen en/of organisaties die opmerkingen hebben ingediend. Tegen de sluitingsdatum, 6 december 2010, had het Agentschap 1.020 reacties ontvangen voor Deel AR en Deel OR van ruim zeventig commentatoren, hoofdzakelijk luchtvaartautoriteiten, beroepsorganisaties, non-profitorganisaties en particuliere ondernemingen. Nadere informatie over deze reacties en het belang daarvan voor dit advies is terug te vinden in de rubrieken van de desbetreffende subdelen en secties van deze toelichting.

#### **IV. Doel van het advies van het Agentschap**

9. De Europese wetgever heeft in de basisverordening de reikwijdte vastgelegd van de bevoegdheden die worden overgedragen van de lidstaten aan de Gemeenschap, en bepaald aan welke essentiële veiligheidsdoelstellingen de communautaire actie moet beantwoorden. Verder heeft de Europese wetgever de Europese Commissie gemachtigd, via de comitéprocedure, uitvoeringsvoorschriften voor de basisverordening goed te keuren, zoals uitvoerig beschreven in overwegingen 37 en 38 van de basisverordening.
10. De basisverordening verschaft de rechtsgrondslag voor de Europese Commissie om vereisten goed te keuren die gelden voor de bevoegde autoriteiten van de lidstaten. Het bestaan van die vereisten is van essentieel belang om de hoofddoelstelling van de basisverordening te verwezenlijken, te weten de totstandbrenging en instandhouding van een hoog uniform veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart. Alleen door gemeenschappelijke vereisten op te leggen aan nationale luchtvaartautoriteiten kan worden gewaarborgd dat de EU-wetgeving uniform wordt toegepast op het grondgebied van de lidstaten.

---

<sup>13</sup> Verordening (EG) nr. 859/2008 van de Commissie van 20 augustus 2008 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ten aanzien van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures van toepassing op commercieel vervoer per vliegtuig.

11. De reglementering inzake certificaten en erkenningen vereist de vaststelling van vereisten, niet alleen voor de aanvragers en houders, maar ook voor de bevoegde autoriteiten. Deel AR stelt vereisten vast voor autoriteiten die bevoegdheden uitoefenen met betrekking tot de afgifte, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van, en het toezicht op certificaten, bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen, attesten en erkenningen, overeenkomstig artikelen 7 en 8 van de basisverordening. De voorgestelde voorschriften geven uitvoering aan de ter zake geldende bepalingen in artikelen 10, 11, 13, 14, 15, 18, onder d), 22, 24 en 54 van de basisverordening.  
  
Deel OR stelt gemeenschappelijke technische voorschriften vast voor exploitanten, organisaties voor de opleiding van piloten, luchtvaartgeneeskundige centra en FSTD-certificaathouders overeenkomstig artikelen 7 en 8 van de basisverordening. Gemeenschappelijke vereisten voor autoriteiten en organisaties zullen wezenlijk bijdragen aan het waarborgen van een uniforme toepassing van EU-wetgeving door de vereisten inzake toezicht- en beheersystemen voor alle belanghebbenden te stroomlijnen wat betreft vluchtuitvoeringen en de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel.
12. In overeenstemming met de beginselen van prestatiegerichte regelgeving werd het evenwicht tussen uitvoeringsvoorschriften en aanvaardbare wijzen van naleving getoetst bij het opstellen van dit advies. Daarmee werd beoogd de evenredigheid te waarborgen en de regelgeving veerkrachtiger te maken in tijden dat de vooruitgang in digitale communicatie, computerwetenschap en andere disciplines de weg opent naar talloze technische alternatieven, en dat er steeds meer keuzemogelijkheden beschikbaar zijn, terwijl de vluchtuitvoeringen voortdurend complexer worden en in intensiteit toenemen. Op het niveau van de uitvoeringsvoorschriften worden essentiële veiligheidsvereisten vastgesteld. Niet-essentiële uitvoeringsaspecten worden opgenomen in de vorm van aanvaardbare wijzen van naleving of richtsnoeren. Gezien deze toegenomen complexiteit van vluchtuitvoeringen en luchtvaartactiviteiten, met tal van interacties tussen de systeemonderdelen, moeten autoriteiten en organisaties doeltreffende beheersystemen implementeren.
13. Met als doel de lidstaten bij te staan in de nakoming van hun verplichtingen op grond van het Verdrag van Chicago en het veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart in Europa voortdurend te verbeteren, zijn in Deel AR bepaalde essentiële onderdelen opgenomen om een volledig beheersysteem op EU-niveau tot stand te brengen. Deze onderdelen omvatten de verantwoordelijkheden inzake veiligheidsbeheer van de EU en de lidstaten. Dit kader waarborgt de naleving van de ter zake geldende ICAO-normen inzake veiligheidsbeheersystemen en State Safety Programmes (SSP's) voor alle EU-lidstaten. Wat dat betreft, is het Agentschap voorstander van een holistische benadering van beheersystemen waarin het veiligheidsbeheersysteem wezenlijk onderdeel uitmaakt van het beheersysteem van een organisatie of een autoriteit. In dat opzicht zijn de gemeenschappelijke vereisten voor autoriteiten rechtstreeks van belang voor de tenuitvoerlegging van het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Programme, EASP). Op dat gebied wordt op dit moment gewerkt aan meer gedetailleerde vereisten en daarmee samenhangende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren die het veiligheidsprogramma op EU-niveau omvatten en die de interactie vastleggen tussen de lidstaten en het Agentschap. Dit materiaal zal berusten op werkzaamheden onder coördinatie van het raadgevend comité voor de luchtvaartveiligheid in Europa (European Aviation Safety Advisory Committee, EASAC), meer in het bijzonder met betrekking tot het EASP.
14. Met het oog op de omzetting van de toepasselijke ICAO-normen inzake veiligheidsbeheersystemen, worden in Subdeel GEN van Deel OR geconsolideerde algemene vereisten betreffende beheersystemen voorgesteld die tot doel hebben de toepasbaarheid te garanderen op alle organisaties die in het bezit zijn van een organisatiecertificaat overeenkomstig de basisverordening. De voorgestelde vereisten waarborgen de volledige naleving van de toepasselijke ICAO-normen inzake veiligheidsbeheersystemen, maar zijn tegelijk aanpasbaar aan de omvang van een



organisatie en de aard en complexiteit van haar activiteiten. Veeleer dan boven op de bestaande beheersystemen een ander systeem op te leggen, bevordert het voorstel van het Agentschap een geïntegreerde benadering van beheersystemen die toezicht op de naleving en veiligheidsbeheer omvat. Uit de evaluatie van de ICAO-normen en aanbevolen praktijken (SARP's) inzake veiligheidsbeheersystemen is gebleken dat talloze onderdelen van het veiligheidsbeheersysteem van de ICAO ook aan bod komen in het initiatief inzake "Consistency of Organisation Approvals" (COra) dat werd opgestart door de JAA (zie ook A-NPA (Advance Notice of Proposed Amendment) 15-2006<sup>14</sup>). De ICAO-doelstelling om veiligheidsbeheersystemen in te voeren op alle luchtvaartgebieden resulteert noodzakelijkerwijs in dezelfde basisbeginselen gericht op de stroomlijning van vereisten inzake erkenning van en toezicht op organisaties, en van gemeenschappelijke vereisten inzake beheersystemen.

15. Om de uitvoering van de meest ter zake dienende COra-aanbevelingen te bevorderen werden gemeenschappelijke en geharmoniseerde vereisten voor autoriteiten uitgewerkt, samen met de corresponderende vereisten voor organisaties. Die vereisten gelden voor alle gebieden die vallen onder de bevoegdheid van vluchtuitvoerings- en cockpitpersoneel. De JAR's werden geleidelijk en min of meer onafhankelijk voor elk gebied vastgesteld. Gevolg daarvan was dat het regelgevingsmateriaal in vele opzichten verschild. Bij de toepassing van de JAR's kwamen tegenstrijdigheden aan het licht in erkenningen van organisaties. Ook al waren bepaalde tegenstrijdigheden gerechtvaardigd door de specificiteit van het gebied in kwestie, vele andere waren dat niet.
16. Het Agentschap koos aanvankelijk voor een geleidelijke aanpak om de erkenningen van organisaties te harmoniseren. In eerste instantie werd rekening gehouden met deze aanbevelingen bij de opstelling van het uitvoeringsvoorschrift voor vluchtuitvoeringen en de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel. Daarna werd gepland die uit te voeren voor de NPA's houdende tweede uitbreiding (luchtverkeersbeheer/luchtvaartnavigatiediensten en luchtvaartterreinen). In een later stadium was het de bedoeling COra-aanbevelingen toe te passen in het kader van de luchtwaardigheidsvoorschriften<sup>15</sup> (Verordening (EG) nr. 1702/2003 en Verordening (EG) nr. 2042/2003), met als doel een volledige samenhang in vereisten voor autoriteiten en organisaties te waarborgen in alle gebieden waarvoor het Agentschap bevoegd is. Het Agentschap benadrukt het belang van samenhang in erkenningen van organisaties ter bevordering van de aanvaarding van EASA-regelgeving door zijn belangrijkste tegenhangers, zoals de Federal Aviation Administration (FAA) van de VS en de Transport Canada Civil Aviation (TCCA). Geharmoniseerde en gestroomlijnde vereisten voor het verlenen van dergelijke erkenningen en certificaten zijn uitermate bevorderlijk voor de onderlinge aanvaarding daarvan.
17. Een specifieke langetermijndoelstelling van COra was de totstandbrenging van één enkel erkenningsstelsel met uiteenlopende werkingssfeer, dat zou leiden tot een standaardaanvraagformulier en één enkel certificaat met een uniek erkenningsnummer voor meermaals erkende organisaties, terwijl voor elke specifieke erkenning verschillende criteria worden gehandhaafd. Eén enkel dergelijk erkenningsstelsel zou nuttig zijn, niet alleen omdat tal van organisaties meerdere erkenningen bezitten, maar ook omdat erkende organisaties niet in het luchtledige bestaan. Vaak onderhouden zij nauwe betrekkingen met andere erkende organisaties, een tendens die naar verwachting zal versterken in de toekomst. Deze doelstelling kan echter alleen worden verwezenlijkt wanneer onder de belanghebbenden een duidelijke consensus bestaat over de noodzaak om gemeenschappelijke, gestroomlijnde vereisten voor autoriteiten en organisaties vast te leggen die gelden voor alle technische gebieden van de EASA-regelgeving.

---

<sup>14</sup> [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf).

<sup>15</sup> De luchtwaardigheidsvoorschriften die rechtstreeks voortvloeien uit de JAR's, moeten op samenhang worden getoetst als noodzakelijke voorwaarde voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke vereisten inzake beheersystemen die worden voorgesteld in Deel OR teneinde veiligheidsbeheersystemen toe te passen op het gebied van luchtwaardigheid.

18. Bepaalde belanghebbenden vragen zich af in hoeverre het relevant is een horizontale regelgevingsstructuur in te voeren voor alle voorschriften met betrekking tot luchtvaartveiligheid. In dat verband verwijzen zij naar de problemen die zullen optreden wanneer die aanpak wordt uitgebreid naar andere gebieden waarvoor het Agentschap bevoegd is, waardoor het naar alle waarschijnlijkheid moeilijker zal worden onder een groter aantal belanghebbenden overeenstemming te bereiken over zulke gemeenschappelijke vereisten voor autoriteiten en organisaties. Tegelijkertijd heeft de Europese Commissie aanbevolen afstand te doen van die horizontale regelgevingsstructuur om de tijdige goedkeuring van de eerste uitbreidingsvoorschriften te waarborgen. De structurele wijzigingen en de vereiste niet-wezenlijke aanpassingen van de voorschriften na de herschikking in corresponderende technische vereisten (FCL, cabinepersoneel (CC), MED, OPS) zullen worden doorgevoerd na publicatie van dit advies op de website van het Agentschap. Om het veranderingsproces van de ontwerpregelgeving te bevorderen, werden Deel AR en Deel OR samengevoegd in één enkel advies. Alle onderwerpen die uitsluitend betrekking hebben op vluchtuitvoeringen werden weggelaten.

Dit is van toepassing op de desbetreffende artikelen en leden in de overkoepelende verordening, definities en bepalingen in de uitvoeringsvoorschriften die alleen van belang zijn voor commerciële exploitanten, voor exploitanten die zijn onderworpen aan de verplichting een verklaring af te leggen, zoals gedefinieerd in artikel 8, lid 3, van de basisverordening, of voor particuliere exploitanten van andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen. Deze onderwerpen worden overgebracht naar de adviezen betreffende vluchtuitvoeringen.

In bijlage I bij deze toelichting staat een correspondentietabel waarin een overzicht wordt gegeven van de overeenkomst tussen de verwijzingen naar en titels van regelgeving, zoals die werden gepubliceerd met de CRD's voor Deel AR / Deel OR en in dit advies zijn opgenomen.

## V. Werkingssfeer en structuur van het advies van het Agentschap

19. Voorliggend advies is van toepassing op:
- a. algemene vereisten voor autoriteiten en organisaties met betrekking tot boordpersoneel en vluchtuitvoeringen (AR.GEN met uitzondering van Sectie IV "Platforminspecties", en OR.GEN);
  - b. specifieke vereisten voor autoriteiten met betrekking tot de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan en het toezicht op cockpitpersoneel (AR.FCL);
  - c. specifieke vereisten voor autoriteiten met betrekking tot het cabinepersoneelattest en het toezicht op cabinepersoneel (AR.CC);
  - d. specifieke vereisten voor autoriteiten en organisaties met betrekking tot de certificering van en/of het toezicht op erkende opleidingsorganisaties (AR.ATO en OR.ATO);
  - e. specifieke vereisten voor autoriteiten en organisaties met betrekking tot de kwalificatie van FSTD's (AR.FSTD en OR.FSTD);
  - f. specifieke vereisten voor autoriteiten en organisaties met betrekking tot de luchtvaartgeneeskundige certificering en luchtvaartgeneeskundige centra (AeMC's) (AR.MED; AR.AeMC en OR.AeMC); en

De gebiedsspecifieke vereisten voor autoriteiten en organisaties met betrekking tot vluchtuitvoeringen (AR.OPS en OR.OPS) en platforminspecties (AR.GEN.Section IV<sup>16</sup>) die

---

<sup>16</sup> De eerder in AR.GEN.Section IV opgenomen bepalingen inzake platforminspecties worden gepubliceerd met de vereisten voor autoriteiten met betrekking tot vluchtuitvoeringen, als subdeel "Platforminspecties".

werden gepubliceerd met de CRD's voor Deel AR en Deel OR zullen worden opgenomen in het eerste advies dat over vluchtuitvoeringen zal worden gepubliceerd. Deze overdracht geldt ook voor de specifieke uitvoeringsvoorschriften met betrekking tot de verklaring (AR.GEN.345 en OR.GEN.145), aangezien die uitsluitend van toepassing zijn op niet-commerciële exploitanten van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen.

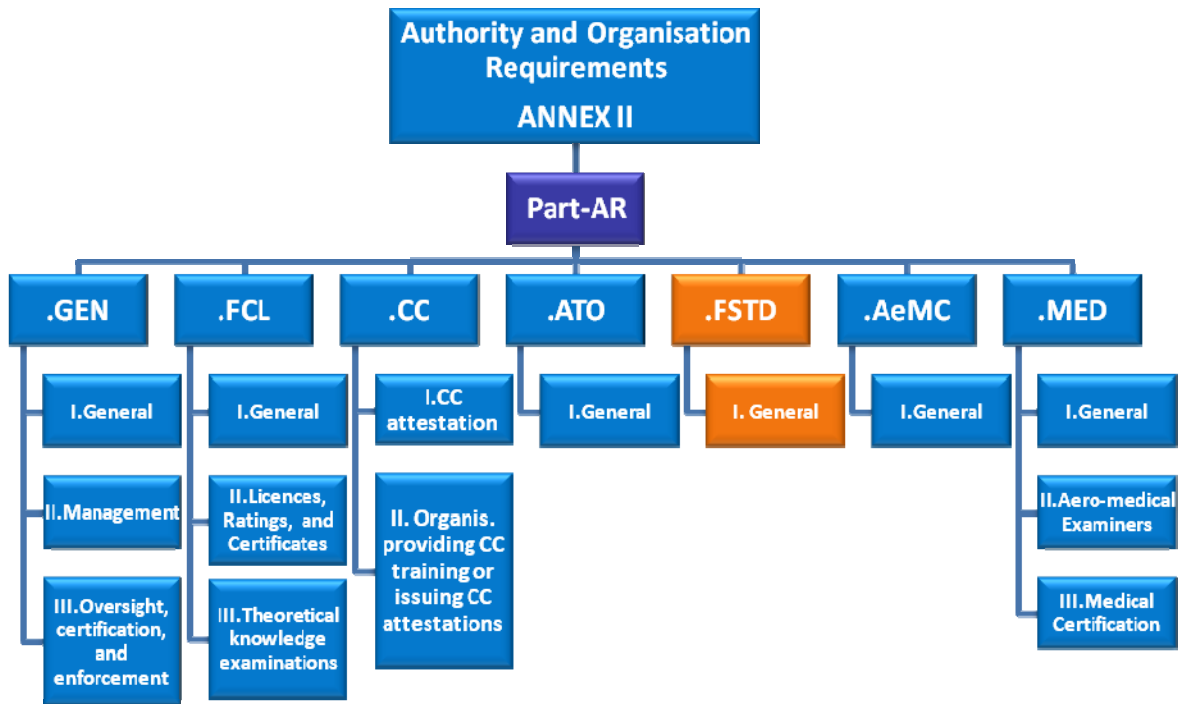
Voorliggend advies is als volgt opgebouwd:

- overkoepelende verordening "Vereisten voor autoriteiten – vereisten voor organisaties";
- bijlage I – Definities gebruikt in de overkoepelende verordening, in Deel AR en Deel OR;
- bijlage II – Vereisten voor autoriteiten - Deel AR;
- bijlage III – Vereisten voor organisaties - Deel OR.

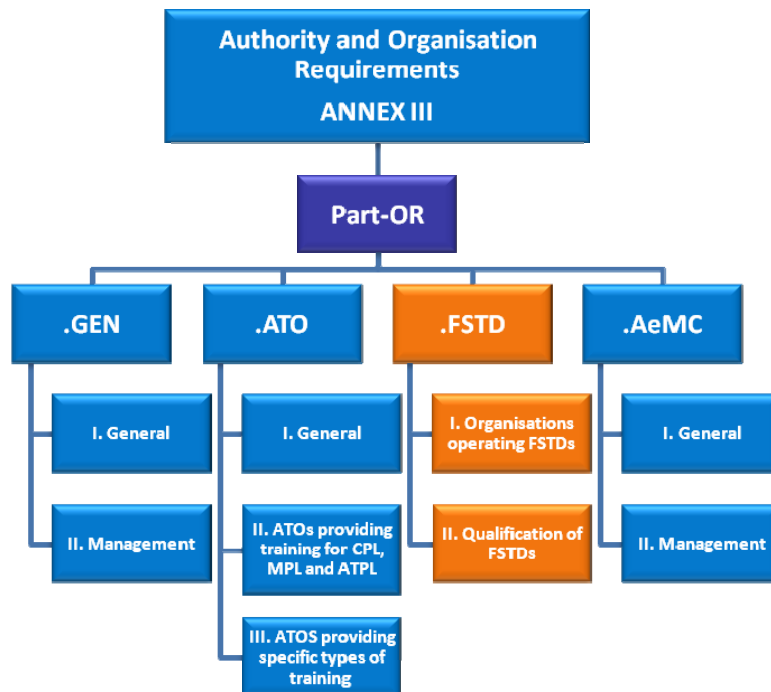
20. De twee nieuwe subdelen worden voorgesteld met dit advies om vereisten te verzamelen die van belang zijn voor FSTD's, en die eerder waren opgenomen in AR.ATO en OR.ATO, respectievelijk:

- Subdeel AR.FSTD met specifieke vereisten voor de kwalificatie van FSTD's;
- Subdeel OR.FSTD met specifieke vereisten voor de kwalificatie van FSTD's en voor organisaties die FSTD's exploiteren.

In de volgende schema's staat de opbouw van respectievelijk bijlage II van Deel AR en bijlage III van Deel OR, zoals die in voorliggend advies worden voorgesteld.



Schema 1: vereisten voor autoriteiten



Schema 2: vereisten voor organisaties

## VI. Toelichting Deel AR

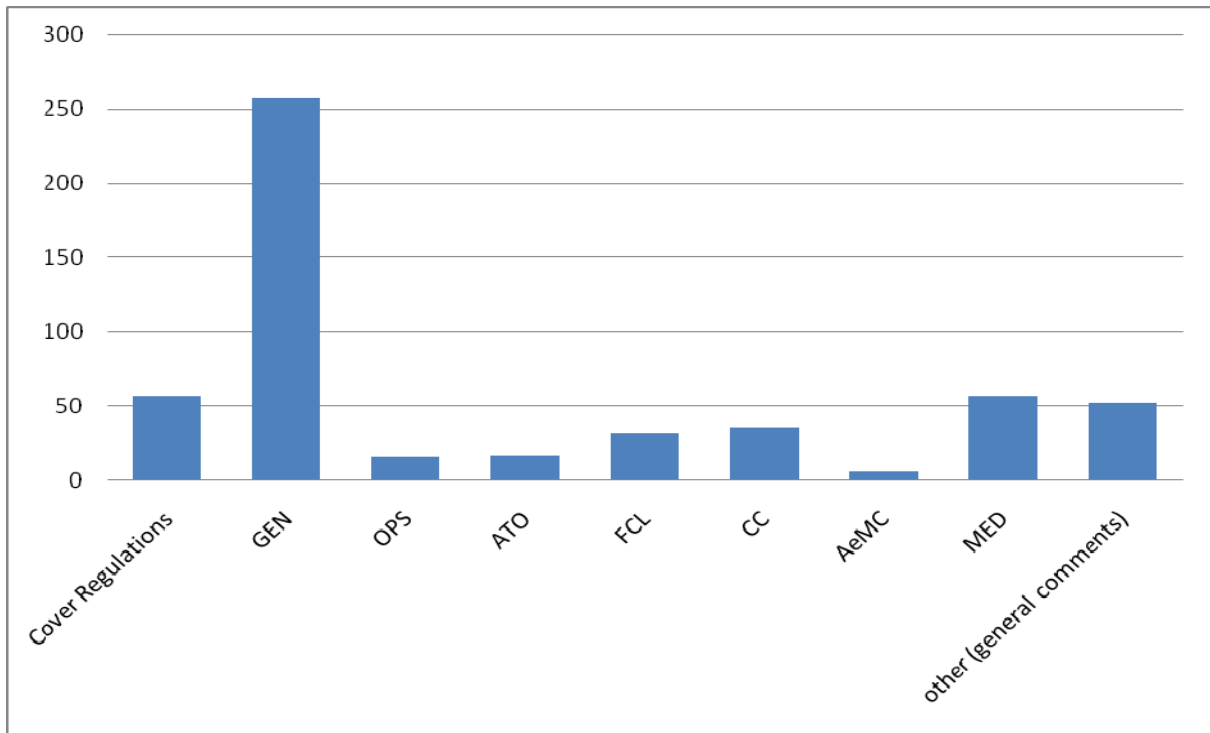
### Algemeen

21. Deel AR, zoals dit in voorliggend advies wordt voorgesteld, bestaat uit zeven subdelen die verder worden onderverdeeld in secties, met zowel algemene vereisten als gebiedsspecifieke vereisten voor de bevoegde autoriteit. Die vereisten gelden voor elk type certificaat, erkenning of activiteit:
- Deel AR Subdeel GEN, algemene vereisten;
  - Deel AR Subdeel FCL, specifieke vereisten met betrekking tot de verlening van bewijzen van bevoegdheid van cockpitpersoneel;
  - Deel AR Subdeel CC, specifieke vereisten met betrekking tot het cabinepersoneelattest en het toezicht op cabinepersoneel;
  - Deel AR Subdeel ATO, specifieke vereisten met betrekking tot de erkende opleidingsorganisaties;
  - Deel AR Subdeel FSTD, specifieke vereisten met betrekking tot de kwalificatie van FSTD's;
  - Deel AR Subdeel AeMC, specifieke vereisten met betrekking tot luchtvaartgeneeskundige centra; en
  - Deel AR Subdeel MED, specifieke vereisten met betrekking tot luchtvaartgeneeskundige certificering.
22. De in dit advies voorgestelde tekst geeft de wijzigingen weer die aansluitend op de publieke raadpleging in de oorspronkelijke voorstellen van het Agentschap werden aangebracht (zoals gepubliceerd in NPA 2008-22b en NPA 2009-02d), en houdt rekening met aanvullende wijzigingen die werden aangebracht na de analyse en beoordeling van de op het commentaardocument (CRD) ontvangen reacties.

### Raadpleging

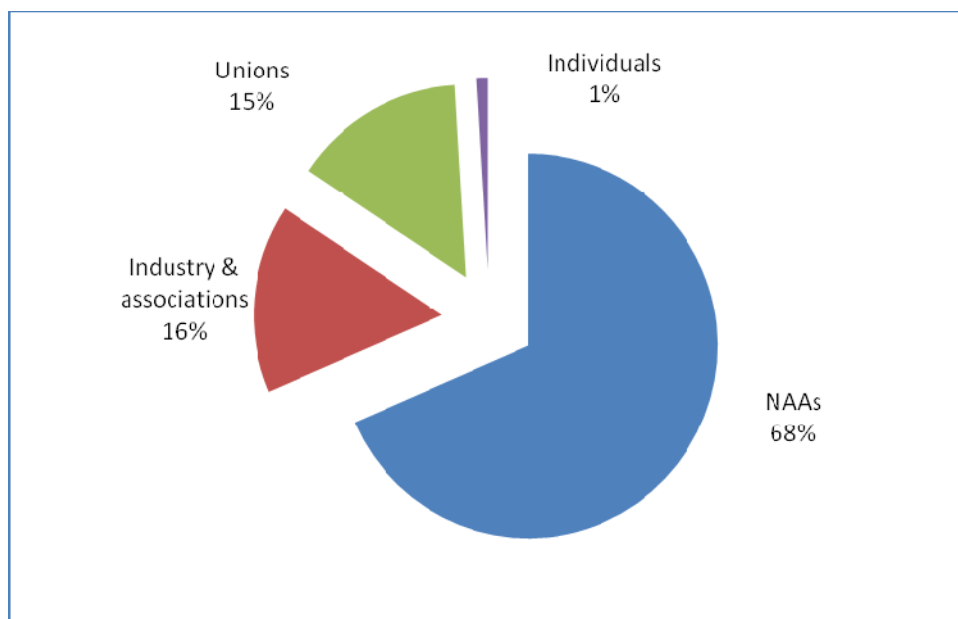
23. Voor Deel AR en Deel OR heeft het Agentschap 1.020 reacties ontvangen van ruim zeventig commentatoren, onder wie luchtvaartautoriteiten van België, Duitsland, Finland, Frankrijk, Ierland, Italië, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Spanje, het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Zwitserland, alsook van beroepsorganisaties, non-profitorganisaties, particuliere ondernemingen en een aantal particulieren. Ook de Federal Aviation Administration (FAA) van de VS heeft de CRD's onderzocht, maar had geen opmerkingen. Van alle ontvangen reacties hadden er 530 betrekking op Deel AR en 490 op Deel OR. De meeste reacties werden geplaatst op de Subdelen GEN. Circa 20% van de 1.020 reacties stond in verband met de aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren met betrekking tot Deel AR en Deel OR.

In de volgende grafiek staat de spreiding van de reacties op Deel AR voor de verschillende subdelen.



**Grafiek 1: reacties op Deel AR – spreiding**

24. Hieronder staat een indicatie over de oorsprong van de reacties. Gezien het feit dat reacties van brancheorganisaties doorgaans namens hun individuele leden worden geplaatst, mag worden aangenomen dat het aandeel van de brancheorganisaties in deze grafiek is ondervertegenwoordigd. Het is echter niet verbazingwekkend dat de meeste reacties komen van de nationale luchtvaartautoriteiten.



**Grafiek 2: reacties op Deel AR – oorsprong**

### Reikwijdte en toepasbaarheid

25. Deel AR, zoals dit in voorliggend advies wordt voorgesteld, is van toepassing op de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel, op het cabinepersoneelattest en het toezicht op cabinepersoneel, op de erkenning van en het voortdurende toezicht op erkende opleidingsorganisaties en luchtvaartgeneeskundige centra, op de kwalificatie van FSTD's, op het toezicht op houders van een FSTD-kwalificatiecertificaat en op luchtvaartgeneeskundige certificering. Subdeel GEN van Deel AR stelt gemeenschappelijke vereisten vast voor bevoegde autoriteiten, dat wil zeggen vereisten die gelden voor alle technische gebieden die binnen de reikwijdte vallen.

Deel AR Subdeel GEN, zoals dit in voorliggend advies wordt voorgesteld, bestaat uit drie secties:

- Sectie I Algemeen;
- Sectie II Beheer; en
- Sectie III Toezicht, certificering en handhaving.

26. Daarin wordt uitvoering gegeven aan de desbetreffende artikelen van de basisverordening met betrekking tot de interactie tussen erkende organisaties en de bevoegde autoriteit, de samenwerking en informatie-uitwisseling tussen bevoegde autoriteiten en met het Agentschap, de goedkeuring van wijzen van naleving als alternatief voor die welke door het Agentschap zijn vastgesteld, de noodzaak om onmiddellijke actie te ondernemen in geval van een veiligheidsprobleem, alsook de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van certificaten en erkenningen. Subdeel GEN bevat verder vereisten voor de organisatie en het beheersysteem van bevoegde autoriteiten die rechtstreeks van belang zijn voor de toezichtcapaciteit van de bevoegde autoriteiten.

Basisverordening	Vereisten voor autoriteiten
Artikel 2, lid 2, onder d), Doelstellingen Artikel 15 Informatienetwerk	Veiligheidsprogramma (artikel 3 overkoepelende verordening)
Artikel 18 Maatregelen van het Agentschap Artikel 19 Adviezen, certificeringsspecificaties en richtsnoeren	Wijzen van naleving (AR.GEN.120)
Artikel 7 Piloten	Toezichtcapaciteit (artikel 4 overkoepelende verordening) Toezicht (AR.GEN.300) Toezichtprogramma (AR.GEN.305) Eerste certificering (AR.GEN.310 en AR.GEN.315) Wijzigingen – organisaties (AR.GEN.330) Bevindingen (AR.GEN.350) Handhaving - personen (AR.GEN.355)
Artikel 7 Piloten (erkende opleidingsorganisaties, luchtvaartgeneeskundige centra, vluchtnabootsers)	
Artikel 8 Vluchtuitvoeringen	
Artikel 8, lid 4, Vluchtuitvoeringen - cabinepersoneel	
Artikel 10 Toezicht en handhaving	Toezicht (AR.GEN.300) Toezichtprogramma (AR.GEN.305) Bevindingen (AR.GEN.350) Handhaving - personen (AR.GEN.355)
Artikel 13 + bijlage V Gekwalificeerde instanties	Taakverdeling (AR.GEN.205)

Basisverordening	Vereisten voor autoriteiten
Artikel 14, artikel 18, onder d) Flexibiliteitsregeling	Flexibiliteitsregeling (artikel 5 overkoepelende verordening)
Artikel 15 Informatienetwerk	Informatieverstrekking aan het Agentschap (AR.GEN.125) Toezichtprogramma (AR.GEN.305) Beheersysteem (AR.GEN.200)
Artikel 14 Flexibiliteitsregeling Artikel 15 Informatienetwerk Artikel 22, lid 1, Certificering van vluchtuivoeringen	Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem (AR.GEN.135)
Artikel 24 Toezicht op de toepassing van regels	Beheersysteem (AR.GEN.200) Wijzigingen in het beheersysteem (AR.GEN.210)
Artikel 54 Inspectie van lidstaten	Wijzigingen in het beheersysteem (AR.GEN.210) Administratie (AR.GEN.220)

**Tabel 1: artikelen van de basisverordening waaraan uitvoering wordt gegeven door Deel AR**

27. In overeenstemming met de totale systeembenadering werden de vereisten in Subdeel GEN geformuleerd teneinde, voor zover mogelijk, de samenhang en verenigbaarheid te garanderen met de desbetreffende voorschriften op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer/luchtvaarnavigatiediensten, alsook op het gebied van luchtwaardigheid. Gezien hun algemene aard wordt in de voorgestelde uitvoeringsvoorschriften terdege rekening gehouden met de kritieke onderdelen van een systeem voor veiligheidstoezicht zoals die door de ICAO<sup>17</sup> werden gedefinieerd, met name wat betreft:

- CE-3: State civil aviation system and safety oversight functions (burgerluchtvaartstelsel en taken inzake veiligheidstoezicht van de staat)
- CE-4: Technical personnel qualification and training (kwalificatie en opleiding van technisch personeel)
- CE-5: Technical guidance, tools and the provision of safety-critical information (technische richtsnoeren, instrumenten en verstrekking van veiligheidskritieke informatie)
- CE-6: Licensing, certification, authorisation and/or approval obligations (vergunning-, certificerings-, goedkeurings- en/of licentieplicht)
- CE-7: Surveillance obligations (toezichtverplichting)
- CE-8: Resolution of safety concerns (verhelpen van veiligheidsproblemen).

Krachtens ICAO-normen tot uitvoering van een State Safety Programme (SSP) dient de staat mechanismen op te zetten om doelmatig toezicht op deze kritieke onderdelen te waarborgen<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Zie ICAO-document 9735 *Safety Oversight Audit Manual*, tweede uitgave – 2006, aanhangsel C – door na te gaan of de kritieke onderdelen van een systeem voor veiligheidstoezicht daadwerkelijk worden toegepast, wordt het vermogen van de staat om toezicht te houden op de veiligheid bepaald als onderdeel van het Universal Safety Oversight Audit Programme van de ICAO.

<sup>18</sup> Zie ICAO bijlage 1, aanhangsel C en ICAO bijlage 6, aanhangsel "Framework for the State Safety programme", punt 3.1.



28. De voorgestelde voorschriften putten verder uit de ter zake dienende bepalingen in EU-OPS Subdeel C "Certificatie van en toezicht op exploitanten"<sup>19</sup> en bestaande bepalingen in de JIP's van de JAA. De uitvoeringsvoorschriften en desbetreffende aanvaardbare wijzen van naleving in Subdeel GEN van Deel AR stroken volledig met de toepasselijke normen inzake veiligheidstoezicht in ICAO bijlage 6<sup>20</sup>, deel I, aanhangsel 5 en deel III, aanhangsel 1. Uitzondering is de norm 5.5 "remuneration and conditions of service" (vergoeding en arbeidsvoorwaarden), waarvoor geen equivalent kan worden voorgesteld in Deel AR aangezien deze voorwaarden niet worden geregeld in de EU-wetgeving.

ICAO bijlage 6, deel I - aanhangsel 5 ICAO bijlage 6, deel III - aanhangsel 1	EASA-voorschriften
1. Primaire luchtvaartwetgeving	Verordening (EG) nr. 216/2008 OR.GEN.140
2. Specifieke exploitatieregels	Verordening (EG) nr. 216/2008; Essentiële vereisten, Verordening (EG) nr. 2042/2003 Deel AR Subdeel OPS
3. Structuur burgerluchtvaartautoriteit en taken inzake veiligheidstoezicht	AR.GEN.200(a)(2) voldoende personeel Artikel 4 overkoepelende verordening
4. Technische richtsnoeren	AR.GEN.200(a)(1) AR.GEN.300(f)
5. Gekwalificeerd technisch personeel	AR.GEN.200(a)(2) GM1 en 2-AR.GEN.200(a)(2)
6. Vergunnings- en licentieplicht	AR.GEN.200(a)(1) - AMC1-AR.GEN.305(b)-OPS AR.GEN.310 - AMC1-AR.GEN.310(a)-OPS
7. Permanent-toezichtverplichting	AR.GEN.200(a)(1); AR.GEN.300 AR.GEN.305; AMC1-AR.GEN.305(b)
8. Verhelpen van veiligheidsproblemen	AR.GEN.200(a)(1) en AR.GEN.350 AR.GEN.350

**Tabel 2: correspondentie tussen toepasselijke ICAO-normen inzake toezicht en Deel AR**

29. Subdeel GEN van Deel AR stelt gemeenschappelijke vereisten voor die toepasbaar zijn op alle typen certificaten en erkenningen, en geeft daarmee uitvoering aan de conclusies van het JAA CoRA-verslag wat betreft prestatiegerelateerd toezicht, gestroomlijnde erkenningsprocessen met samenhang in erkenningen van organisaties, voor zover die samenhang van essentieel belang is voor de organisaties om (veiligheids)beheersystemen doelmatig toe te passen. De ICAO-doelstelling om veiligheidsbeheersystemen in te voeren op alle luchtvaartgebieden resulteert noodzakelijkerwijs in dezelfde basisbeginselen wat betreft beheer en erkenning van organisaties.

<sup>19</sup> Vergelijkingstabellen van de regelgeving voor EU-OPS en JAR-OPS 3 werden beschikbaar gesteld met de CRD's betreffende Deel AR en Deel OR, zie <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

<sup>20</sup> ICAO bijlage 1 bevat geen dergelijk aanhangsel over veiligheidstoezicht.

30. Aangezien Deel AR voortbouwt op bestaand regelgevingsmateriaal en vereisten voorstelt die volledig zijn afgestemd op de toepasselijke ICAO-normen inzake systemen voor veiligheidstoezicht van staten, kan worden geconcludeerd dat de kerntaken van autoriteiten die zijn vastgelegd in de door dit advies voorgestelde uitvoeringsvoorschriften niet wezenlijk verschillen van die welke de bevoegde autoriteiten vandaag al vervullen. Eventuele aanvullende taken vinden hun rechtvaardiging ofwel rechtstreeks in de basisverordening (te weten de uitvoering van de artikelen betreffende de eerste uitbreiding, de verwezenlijking van de hoofddoelstelling van de basisverordening wat betreft veiligheid, normalisering en harmonisatie), ofwel in de ICAO-normen die verband houden met de totstandbrenging van een State Safety Programme (SSP).

### **Overkoepelende verordening - onderdelen die van belang zijn voor Deel AR**

31. De overkoepelende verordening bevat vereisten die niet tot bevoegde autoriteiten, maar tot de lidstaten zijn gericht: artikel 3 bepaalt dat lidstaten en het Agentschap luchtvaartveiligheidsplannen moeten opmaken om de veiligheid voortdurend te verbeteren. Verder wordt gewezen op de noodzaak voor lidstaten om hun veiligheidsplannen te coördineren aangezien luchtvaartveiligheid nu gezamenlijk door de EASA-lidstaten moet worden beheerd. Zo verhindert de huidige bevoegdheidsverdeling binnen de Europese Unie dat een op zichzelf staand veiligheidsplan door een lidstaat wordt uitgevoerd. In de toekomst wordt aanvullend materiaal beschikbaar gesteld om de ICAO-vereisten inzake het State Safety Programme (SSP) gezamenlijk uit te voeren in Europees verband. Uitgangspunt daarvoor zijn de werkzaamheden onder coördinatie van het raadgevend comité voor de luchtvaartveiligheid in Europa (European Aviation Safety Advisory Committee, EASAC), meer in het bijzonder met betrekking tot het EASP-handboek.
32. In artikel 4 van de overkoepelende verordening worden vereisten inzake toezichtcapaciteit voorgesteld. Deze bepalingen stroken weliswaar volledig met de toepasselijke kritieke onderdelen van een systeem voor veiligheidstoezicht volgens de ICAO, maar geven bovendien de lidstaten de opdracht om te waarborgen dat hun met het toezicht belaste personeel naar behoren is gemachtigd om certificerings- en toezichttaken uit te voeren en niet wordt gehinderd door belangenconflicten.
33. Artikel 5 van de overkoepelende verordening bepaalt welke informatie moet worden opgenomen in de kennisgeving die respectievelijk wordt verstuurd door een lidstaat wanneer de flexibiliteitsregeling wordt toegepast als bedoeld in artikel 14, lid 1, artikel 14, lid 4, artikel 14, lid 6, en door het Agentschap wanneer ontheffing wordt verleend overeenkomstig artikel 18, onder d)<sup>21</sup>, van de basisverordening. Zonder extra werk met zich mee te brengen, garandeert dit niet alleen dat de desbetreffende bepalingen uniform worden toegepast, maar ook dat het proces om ontheffingen en vrijstellingen te verlenen efficiënter verloopt.
34. Artikel 9 van de overkoepelende verordening verplicht de lidstaten gegevens over te dragen aan het Agentschap in verband met het toezicht op ATO's en AeMC's die buiten hun grondgebied liggen, aangezien de lidstaten na 8 april 2012 niet langer bevoegd zijn voor deze organisaties. Het Agentschap zal de betrokken bevoegde autoriteiten meedelen welke gegevens moeten worden overgedragen.

Artikel 10 van de overkoepelende verordening bepaalt de datum van inwerkingtreding en toepasbaarheid: om te bepalen of overgangsperioden of uitgestelde tenuitvoerlegging noodzakelijk zijn, heeft het Agentschap rekening gehouden met het feit dat de voorgestelde vereisten voor autoriteiten grotendeels berusten op bestaand regelgevingsmateriaal en geen elementen bevatten die wezenlijk nieuw zijn met betrekking tot de organisatie van een bevoegde autoriteit wat certificering en toezicht

---

<sup>21</sup> laatstelijk gewijzigd door Verordening (EG) nr. 1108/2009.

betreft. Het Agentschap heeft ook in aanmerking genomen dat de lidstaten, als verdragsluitende staten overeenkomstig het Verdrag van Chicago, al geruime tijd systemen voor veiligheidstoezicht implementeren. Belangrijker is dat de lidstaten, zodra de nieuwe voorschriften van toepassing worden, in staat moeten zijn nieuwe aanvragen te verwerken op basis van de nieuwe vereisten. Daartoe moeten de lidstaten hun organisatie en toezichtsystemen op voorhand aanpassen. Vijf Europese luchtvaartautoriteiten hebben opmerkingen gemaakt bij het voorstel in het CRD om de lidstaten twaalf maanden de tijd te geven om hun administratieve procedures in overeenstemming te brengen met de nieuwe voorschriften, en vroegen deze periode te verlengen tot vierentwintig maanden. Na interne beoordeling heeft het Agentschap deze bepaling per saldo weggelaten omdat die niet strookt met de voorgestelde opt-outs en, wat belangrijker is, in strijd kan zijn met Verordening (EG) nr. 736/2006 van de Commissie inzake de werkmethode van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart bij het uitvoeren van normalisatie-inspecties<sup>22</sup>. Toch moet extra tijd worden uitgetrokken om de nodige aanpassingen en actualiseringen door te voeren in de gedetailleerde toezichtprocedures en daarmee samenhangende systemen, zoals softwaretoepassingen, als gevolg van wijzigingen in verwijzingen naar regelgeving na het besluit om terug te keren naar een verticale regelgevingsstructuur. Daarin wordt voorzien door een algemene opt-out van zes maanden op te nemen in artikel 10, lid 2.

Voor organisaties bestemde overgangsmaatregelen en opt-outs worden uitgelegd in punt 81 tot 86 van deze toelichting.

## Deel AR Subdeel GEN Sectie I - Algemeen

35. Sectie I vult de in de overkoepelende verordening vervatte vereisten voor lidstaten aan met algemene vereisten die gelden voor bevoegde autoriteiten. Daarmee wordt hoofdzakelijk beoogd de samenwerking en informatie-uitwisseling te bevorderen, niet alleen tussen autoriteiten en het Agentschap, maar ook tussen de autoriteiten onderling. Voor deze bepalingen wordt teruggesproken op de in de basisverordening vervatte overkoepelende vereisten (in het bijzonder artikel 5, lid 5; artikel 7, lid 6; artikel 8, lid 5; artikel 10; artikel 15; artikel 22, lid 1, en artikel 24). Sectie I bevat ook verplichtingen in verband met documentatie over het toezicht. Die verplichtingen vormen een aanvulling op de desbetreffende bepalingen over de toezichtcapaciteit in de overkoepelende verordening onder verwijzing naar het kritieke onderdeel van de ICAO CE-5 "Technical guidance, tools and the provision of safety-critical information" (technische richtsnoeren, instrumenten en verstrekking van veiligheidskritieke informatie).
36. Sectie I legt de bevoegde autoriteiten de verplichting op om veiligheidsrelevante informatie te verstrekken aan het Agentschap (AR.GEN.125(b)). Hoewel het concept van verplichte veiligheidsrapporten bij ernstige incidenten wordt ingevoerd door Richtlijn 2003/42/EG<sup>23</sup>, werd aangenomen dat de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen<sup>24</sup> niet voorzien in uitdrukkelijke vereisten met betrekking tot de noodzaak om alle beschikbare veiligheidsinformatie in een gepaste vorm te verstrekken aan het Agentschap. Het Agentschap moet doorgaans in kennis worden gesteld van problemen in verband met ontwerp, gegevens voor operationele geschiktheid (OSD) en operationele veiligheid, zoals bepaald in het EASP of de gebieden die specifiek door het Agentschap als veiligheidsprobleem werden onderkend. Materiaal over aanvaardbare wijzen van naleving zal worden opgenomen voor AR.GEN.125(b) als resultaat van de werkzaamheden die op dit moment bezig zijn in het kader van het interne voorvalmeldsysteem (Internal

<sup>22</sup> PB L 240 van 7.9.2002, blz. 1.

<sup>23</sup> Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart (PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23).

<sup>24</sup> Artikel 2 van de Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie van 12 november 2007 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen om overeenkomstig Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad uitgewisselde informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart op te nemen in een centraal register (Voor de EER relevante tekst) (PB L 294 van 13.11.2007, blz. 3).

Occurrence Reporting System, IORS) van het Agentschap. Zo krijgt het Agentschap de beschikking over een essentieel instrument om het jaarlijkse veiligheidsoverzicht op te stellen zoals dit door de wetgever<sup>25</sup> wordt gevraagd.

37. Sectie I bevat vereisten inzake de verwerking van wijzen van naleving als alternatief voor de aanvaardbare wijzen van naleving die door het Agentschap zijn vastgesteld. De term 'aanvaardbare wijzen van naleving' als bedoeld in artikelen 18 en 19 van de basisverordening wordt hoofdzakelijk gebruikt ter beschrijving van technische/procedurele middelen die de lidstaten en de industrie moeten gebruiken om de basisverordening en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften toe te passen. In dat opzicht illustreert een aanvaardbare wijze van naleving hoe het voorschrift wordt nageleefd. Het daarmee samenhangende materiaal dat door het Agentschap wordt uitgevaardigd is niet van wetgevende aard en kan bijgevolg geen verplichtingen opleggen aan gereguleerde personen; zij mogen beslissen andere middelen te gebruiken om overeenstemming met de toepasselijke vereisten aan te tonen. De wetgever wilde echter met dit materiaal rechtszekerheid bieden voor aanvragers en een uniforme toepassing bevorderen. Daarom werd daaraan een vermoeden van naleving van het voorschrift verleend. De aanvaardbare wijze van naleving verplicht de bevoegde autoriteiten te erkennen dat de gereguleerde personen die daaraan voldoen ook voldoen aan de wetgeving. Toch wordt hierin enige flexibiliteit ingebouwd aangezien belanghebbenden hun bevoegde autoriteit een alternatieve wijze van naleving mogen voorstellen die vervolgens kan worden goedgekeurd en toegepast mits zij aantonen dat daardoor een gelijkwaardig veiligheidsniveau kan worden gewaarborgd.
38. Het voorstel in het CRD beoogt te waarborgen dat dergelijke alternatieven uniform worden verwerkt door bevoegde autoriteiten en een volledige transparantie tot stand te brengen, die ontbreekt in het huidige systeem. De rechtsgrondslag voor het mechanisme van alternatieve wijzen van naleving en de verplichtingen voor bevoegde autoriteiten zijn terug te vinden in artikel 5, lid 5, artikel 7, lid 6, en artikel 8, lid 5, van de basisverordening. Daarin wordt onder meer bepaald dat uitvoeringsvoorschriften moeten worden goedgekeurd over de wijze van afgifte, handhaving en wijziging van certificaten en goedkeuringen. Aangezien alternatieve wijzen van naleving hoofdzakelijk door aanvragers worden gebruikt om overeenstemming met de uitvoeringsvoorschriften te bereiken, heeft het Agentschap het noodzakelijk geacht zowel voor de aanvragers als voor de autoriteiten een proces in te voeren om die alternatieve wijzen van naleving te behandelen. De rol en verplichtingen voor het Agentschap vinden hun rechtsgrondslag in de bevoegdheden die aan het Agentschap werden toegekend om toe te zien om de toepassing van voorschriften door bevoegde autoriteiten en om hun prestaties te normaliseren (zie artikelen 10 en 24 van de basisverordening).
39. Terwille van de normalisering en harmonisatie wordt een verplichting voor de bevoegde autoriteit ingevoerd om het Agentschap in kennis te stellen van elke alternatieve wijze van naleving die zij heeft goedgekeurd of gebruikt, en om de alternatieve wijze van naleving die de bevoegde autoriteit zelf gebruikt om overeenstemming te bereiken met de toepasselijke voorschriften beschikbaar te stellen aan alle organisaties en personen die onder haar toezicht staan. Hiermee wordt een nieuwe taak in het leven geroepen voor de bevoegde autoriteiten. Die taak kan echter worden uitgevoerd met gebruikmaking van bestaande mechanismen en procedures; daarom zal het extra werk dat die taak met zich brengt naar verwachting beperkt blijven.

Uit de opmerkingen op de NPA en reacties op het CRD bleek duidelijk dat de meeste belanghebbenden er de voorkeur aan geven dat het Agentschap alle alternatieve wijzen van naleving systematisch op voorhand controleert voordat die worden goedgekeurd en/of toegepast door de bevoegde autoriteit. Kernargument daarbij is het in stand houden van gelijke voorwaarden en het wegnemen van de onzekerheid dat een alternatieve wijze van naleving die de bevoegde autoriteit zonder tussenkomst van het Agentschap heeft goedgekeurd achteraf wordt betwist, bijvoorbeeld tijdens een

---

<sup>25</sup> Artikel 15, lid 4, van de basisverordening.

normalisatie-inspectie. In de basisverordening wordt geen bevoegdheid aan het Agentschap verleend voor een dergelijke voorafgaande goedkeuring, aangezien de toepassing van de voorschriften wordt overgelaten aan de lidstaten. Bijgevolg kunnen die kwesties niet in het huidige rechtsstelsel worden aangepakt. Om echter rekening te houden met de door de belanghebbenden geuite zorgpunten, wordt een verzachtend element opgenomen door uitdrukkelijk voor te schrijven dat de bevoegde autoriteit een systeem moet vaststellen om alle alternatieve wijzen van naleving consequent te beoordelen en te controleren. In dat verband valt op te merken dat door een bevoegde autoriteit goedgekeurde wijzen van naleving uitsluitend mogen worden gebruikt door organisaties die onder haar toezicht staan. Met andere woorden, wanneer andere organisaties dezelfde alternatieve wijze van naleving willen gebruiken, moeten zij die opnieuw laten goedkeuren door hun bevoegde autoriteit.

40. Tot slot heeft het Agentschap in antwoord op reacties op CRD's de definities vereenvoudigd door de term "aanvullende wijzen van naleving" weg te laten en de definitie van "alternatieve wijzen van naleving" te verruimen tot middelen die een alternatief vormen voor bestaande aanvaardbare wijzen van naleving en nieuwe middelen om overeenstemming te bereiken met de basisverordening en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften, in zoverre het Agentschap geen desbetreffende aanvaardbare wijzen van naleving heeft goedgekeurd.

#### **Deel AR Subdeel GEN Sectie II - Beheer**

41. De voorschriften in Sectie II eisen dat bevoegde autoriteiten een beheersysteem tot stand brengen en in stand houden teneinde hun verplichtingen na te komen en zich van hun verantwoordelijkheden te kwijten als bedoeld in Deel AR. De hoofdonderdelen van dit beheersysteem zijn gelijkwaardig aan de op organisaties toepasselijke standaardvereisten inzake beheersystemen:

- gedocumenteerde beleidslijnen en procedures;
- voldoende en behoorlijk gekwalificeerd personeel, met inbegrip van de verplichting om de beschikbaarheid van personeel te plannen;
- benoeming van leidinggevend personeel voor de verschillende werkterreinen;
- geëigende installaties en uitrusting;
- een functie om toezicht te houden op de naleving van het beheersysteem, inclusief de benoeming van een persoon of groep personen die de verantwoordelijkheid draagt voor de functie van toezicht op de naleving;
- de noodzaak te waarborgen dat de namens de bevoegde autoriteit uitgevoerde certificerings- en toezichttaken in overeenstemming zijn met de toepasselijke vereisten;
- een systeem om wijzigingen in kaart te brengen die het beheersysteem beïnvloeden, en het treffen van maatregelen om het beheersysteem doeltreffend te houden; en
- een administratiesysteem om de uitgevoerde activiteiten traceerbaar te houden.

42. Deze vereisten inzake beheersystemen worden aangevuld door een specifiek vereiste om procedures vast te stellen met het oog op de doeltreffende informatie-uitwisseling met en bijstand aan andere autoriteiten, tot nadere invulling van de in artikel 15, lid 1, van de basisverordening vervatte vereisten. De in Sectie II voorgestelde reeks gemeenschappelijke vereisten voor beheersystemen van de bevoegde autoriteit staat in rechtstreeks verband met de kritieke onderdelen van de ICAO inzake systemen voor veiligheidstoezicht, met name CE-4 "Technical personnel qualification and training" (kwalificatie en opleiding van technisch personeel) en CE-5 "Technical guidance, tools and the provision of safety critical information" (technische richtsnoeren, instrumenten en verstrekking van veiligheidskritieke informatie). Deze vereisten ondersteunen de

toepassing van SSP's en dragen bij aan de totstandbrenging van een doeltreffend toezichtstelsel om gereguleerde organisaties te faciliteren en aan te moedigen beheersystemen toe te passen die overeenstemmen met Deel OR.

43. Teneinde het normaliseringsproces te ondersteunen en de overgang van dat proces naar een permanent toezicht<sup>26</sup> te faciliteren, legt Sectie II de bevoegde autoriteiten eveneens de verplichting op om het Agentschap relevante documentatie te verstrekken over hun beheersysteem en over daarin aangebrachte wijzigingen.
44. Wat betreft het gebruik van gekwalificeerde instanties (AR.GEN.205), hebben bepaalde lidstaten de invoering van specifieke bepalingen in Deel AR aangevochten door aan te geven dat deze kwestie al voldoende aan bod kwam in artikel 13 en bijlage V van de basisverordening. Het Agentschap is echter de mening toegedaan dat in de basisverordening niet is vastgelegd hoe de genoemde verplichtingen moeten worden gewaarborgd. Daarom worden de bepalingen gehandhaafd, zij het in een gewijzigde vorm. Het voorschrift bepaalt nu hoe de certificerings- en toezichttaken door de bevoegde autoriteit worden verdeeld onder natuurlijke en rechtspersonen, en legt daarbij de nadruk op de na te leven criteria. Dergelijke specifieke voorschriften beogen te waarborgen dat de namens de bevoegde autoriteit uitgevoerde certificerings- en toezichttaken in overeenstemming zijn met de toepasselijke vereisten, wat ook wordt vereist van organisaties wanneer zij activiteiten contracteren binnen de reikwijdte van hun erkenning. Dit nieuwe uitvoeringsvoorschrift is rechtstreeks van belang om een hoog veiligheidsniveau te waarborgen in de certificerings- en toezichtactiviteiten van de bevoegde autoriteit, alsmede om de ter zake geldende bepalingen in de basisverordening uniform toe te passen.
45. De bepalingen in Sectie II zijn gebaseerd op bestaande vereisten, zoals die in Sectie B van Verordening (EG) nr. 2042/2003 met betrekking tot de organisatie van de bevoegde autoriteit, kwalificatie en opleiding, procedures, faciliteiten, administratie enz. Toch ontstaan door deze bepalingen nieuwe taken voor bevoegde autoriteiten:
  - a. de doorgifte aan het Agentschap van procedures en daarin aangebrachte wijzigingen, de informatieverstrekking aan het Agentschap over wijzigingen die gevolgen hebben voor het beheersysteem (AR.GEN.200(d) en AR.GEN.210(c));
  - b. de definitie en toepassing van procedures om deel te nemen aan een onderlinge informatie-uitwisseling met en bijstand aan andere bevoegde autoriteiten AR.GEN.200(c); en
  - c. de toepassing van een systeem voor toezicht op de naleving (AR.GEN.200 (a)(4);(5)), met inbegrip van de toepassing van een systeem om natuurlijke of rechtspersonen die namens de bevoegde autoriteit certificerings- of toezichttaken uitvoeren in het begin en op permanente basis te beoordelen (AR.GEN.205).

Voor de taken onder a) en b) mag worden aangenomen dat de autoriteiten kunnen teruggrijpen op bestaande middelen en communicatiekanalen. Voor de taak onder c) kunnen echter extra middelen nodig zijn. Artikel 4, lid 4, van de overkoepelende verordening bepaalt duidelijk de verantwoordelijkheden van de lidstaten om de bevoegde autoriteiten de toezichtcapaciteit en middelen beschikbaar te stellen die zij nodig hebben om hun taken te vervullen in overeenstemming met de toepasselijke vereisten. Dat vormt de rechtsgrondslag om te waarborgen dat alle aanvullende taken kunnen worden gefinancierd. In dat verband valt op te merken dat een doeltreffend beheersysteem, met inbegrip van een doeltreffend toezicht op de naleving, een waardevolle bijdrage kan

---

<sup>26</sup> De aanpak inzake permanent toezicht (Continuous Monitoring Approach, CMA) gaat gepaard met de totstandbrenging van een systeem om permanent toezicht uit te oefenen op de lidstaten volgens een geharmoniseerde en consistente aanpak. Het vermogen van de lidstaten om toezicht te houden op de veiligheid wordt gecontroleerd op basis van de volgende vier belangrijke stappen: (1) verzamelen en valideren van veiligheidsgegevens, (2) analyseren en toetsen van het niveau van het vermogen om toezicht te houden op de veiligheid, (3) in kaart brengen van tekortkomingen en beoordelen van de daaraan verbonden risico's, (4) uitwerken en toepassen van risicobeperkende strategieën.

leveren aan het waarborgen van kosteneffectiviteit in certificerings- en toezichtprocessen.

46. Daarnaast voorzien de bepalingen in Sectie II nu in de verplichting:
- a. voor bevoegde autoriteiten om een lijst bij te houden van alle organisatiecertificaten, FSTD-kwalificatiecertificaten en bewijzen van bevoegdheid voor personeel, bevoegdverklaringen, certificaten of attesten die werden afgegeven (AR.GEN.220(b));
  - b. voor bevoegde autoriteiten om een administratie bij te houden over de beoordeling van alternatieve wijzen van naleving voorgesteld door organisaties die zijn onderworpen aan een certificeringsverplichting, en de beoordeling van alternatieve wijzen van naleving die door de bevoegde autoriteit zelf worden gebruikt; en
  - c. een systeem toe te passen om de beschikbaarheid van personeel te plannen (AR.GEN.200(a)(2)).

Ook al zijn dergelijke uitdrukkelijke vereisten niet opgenomen in de huidige voorschriften, er mag worden aangenomen dat bevoegde autoriteiten beschikken over systemen om deze nieuwe vereisten na te leven als onderdeel van hun administratie van certificaten en erkenningen en hun personeelsbeheer.

### **Deel AR Subdeel GEN Sectie III – Toezicht, certificering en handhaving**

47. Deze sectie van Deel AR Subdeel GEN reikt de bevoegde autoriteit de nodige onderdelen aan wat betreft de wijze van interactie met gereguleerde organisaties en personen. Deze sectie beschrijft algemene beginselen inzake toezicht, behandelt de onderdelen van het toezichtprogramma en bepaalt nauwkeurig de specifieke acties, rollen en verantwoordelijkheden van bevoegde autoriteiten met betrekking tot certificering, voortdurend toezicht en handhaving. Deze sectie berust op vaststaande procedures in bestaande regelgeving. De voorschriften inzake toezicht houden rekening met de overkoepelende vereisten in de basisverordening om zeker te stellen dat het toezicht niet beperkt blijft tot organisaties en personen die door de bevoegde autoriteit werden gecertificeerd.

De desbetreffende bepalingen zijn gebaseerd op JIP's van de JAA betreffende JAR-OPS en JAR-FCL, alsook op bestaande vereisten in Sectie B die zijn opgenomen in Verordening (EG) nr. 1702/2003 en Verordening (EG) nr. 2042/2003. De volgende artikelen van de basisverordening zijn van belang voor OPS: artikel 8, lid 5; voor FCL: artikel 7, lid 6; voor toezicht in onderlinge samenwerking: artikel 10, artikel 11 en artikel 15. In antwoord op feedback van belanghebbenden zullen met de aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren specifiekere instructies worden opgenomen inzake eerste certificering en toezicht, die meer in het bijzonder betrekking hebben op processen, personeelskwalificaties en geschikt aantal, geldigheid van bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor vlieg instructeurs enz.

48. Het in de NPA vervatte voorstel bevat onderdelen uit COA-aanbevelingen voor de afgifte van een enig organisatiecertificaat aan organisaties die in het bezit zijn van erkenningen in overeenstemming met meerdere delen. Uit de analyse van de opmerkingen op de NPA bleek duidelijk dat het concept van een "enig certificaat" niet wordt onderschreven: de bezorgdheid in de industrie heeft te maken met het feit dat de ICAO geen "overkoepelende" erkenning van organisatie vereist naast het bewijs luchtvaartexploitant (Air Operator's Certificate, AOC). Daardoor zou de invoering van het enige certificaat leiden tot een Europese specificiteit zonder internationale erkenning. Bevoegde autoriteiten gaven te kennen dat onduidelijkheid bestond over de afgiftevoorwaarden van het enige certificaat en over het verband tussen een op zichzelf staand organisatiecertificaat en de gebiedsspecifieke certificaten (AOC, ATO, AeMC). Verder beweerden ze dat het enige organisatiecertificaat de werklast voor autoriteiten sterk zou doen toenemen, wat niet is gerechtvaardigd vanuit veiligheidsoogpunt. Aangezien de

hoofddoelstellingen van het concept voor een enig organisatiecertificaat kunnen worden verwezenlijkt zonder de afgifte van een enig certificaat verplicht te stellen, heeft het Agentschap ermee ingestemd afstand te doen van dit concept. Met het oog op een doeltreffend toezicht is het inderdaad veel relevanter het toezichtprogramma te rationaliseren voor organisaties die in het bezit zijn van erkenningen die met meerdere delen overeenstemmen, dan een op zichzelf staand organisatiecertificaat af te geven. Het is toegestaan credits voor controle-items te verlenen aan organisaties die werden gecertificeerd in overeenstemming met meerdere delen, zoals beschreven in de aanvaardbare wijzen van naleving voor AR.GEN.305.

49. In de NPA stond ook een voorstel voor toezicht in onderlinge samenwerking<sup>27</sup> om de basis te leggen voor een zo doeltreffend mogelijk toezicht op de activiteiten die niet geografisch beperkt zijn tot de lidstaat waar het certificaat werd afgegeven. Hoofddoelstelling van de bepalingen inzake toezicht in onderlinge samenwerking is het geven van een Europese dimensie aan het toezicht door een optimaal gebruik van de toezichtmiddelen ter plaatse aan te moedigen en tegelijk te waarborgen dat alle personen, organisaties of luchtvaartuigen aan periodiek toezicht worden onderworpen. Daarbij worden bepaalde specifieke aanbevelingen toegepast van de conferentie van de directeurs-generaal Burgerluchtvaart over een mondiale strategie voor veiligheidstoezicht (die in 1997 werd gehouden bij de ICAO). Op deze conferentie werd de noodzaak benadrukt om de beginselen en procedures voor de beoordeling van het veiligheidstoezicht op mondiaal niveau te coördineren en te harmoniseren. Verder werden de voordelen onderkend van de invoering van een regionale aanpak. Het voorstel van het Agentschap kwam uitvoerig aan bod. De meeste opmerkingen kwamen van bevoegde autoriteiten. Zij gaven uiting aan hun bezorgdheid over een mogelijke vervaging van de verantwoordelijkheden inzake toezicht en over de praktische aspecten van een samenwerking tussen autoriteiten, waarbij verschillende rechtsstelsels of taalbarrières een hinderpaal kunnen vormen. De industrie maakte zich hoofdzakelijk zorgen over het extra werk en de mogelijke overlappingen bij het toezicht op organisaties die in meerdere lidstaten actief zijn.
50. In overeenstemming met de aanbevelingen van de AR/OR-werkgroep en na een ad-hocvergadering met vertegenwoordigers van de adviesgroep van nationale autoriteiten (Advisory Group of National Authorities, AGNA) werden de betrokken bepalingen in AR.GEN.Section III verder herwerkt om tegemoet te komen aan de belangrijkste bezwaren die de belanghebbenden hebben geuit. Er zal gebruik worden gemaakt van een risicogebaseerde aanpak die de nadruk legt op de veiligheidsprioriteiten van het State Safety Plan (SSP) waarnaar wordt verwezen in artikel 3 van de overkoepelende verordening. Het doel is de reikwijdte te bepalen van het toezicht op activiteiten die op het grondgebied van de lidstaat worden uitgevoerd door personen of organisaties die niet door de bevoegde autoriteit werden gecertificeerd. De hoofdverantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteit die het certificaat heeft afgegeven blijft ongewijzigd. Het voorstel wordt aangevuld door bepalingen met betrekking tot een vrijwillige samenwerking in de vorm van overeenkomsten tussen autoriteiten. Zo kan het toezicht gedeeltelijk worden uitgevoerd door de autoriteit op wier grondgebied de activiteit plaatsvindt. Dat zal deze activiteiten inzichtelijker maken. Een en ander zou bevoegde autoriteiten ertoe moeten aanzetten optimaal gebruik te maken van de middelen die ter plaatse voorhanden zijn. De uitvoeringsvoorschriften met betrekking tot bevindingen en handhaving (AR.GEN.350 en AR.GEN.355) werden dienovereenkomstig gewijzigd. AR.GEN.350 werd verder gewijzigd ter bevordering van de samenhang met AR.CC om vervalsing en fraude aan te pakken. Er wordt een nieuwe subparagraaf AR.GEN.300(f) toegevoegd om de eerder in AR.GEN.425(a) vervatte bepaling over te nemen; die bepaling wordt overgebracht naar de regeling vluchtuitvoeringen (Regulation on Air Operations).

---

<sup>27</sup> De term "collectief toezicht" die werd gebruikt in de toelichting bij NPA 2008-22 wordt nu vervangen door "toezicht in onderlinge samenwerking", wat beter overeenkomt met de bedoeling van de desbetreffende bepalingen.



51. Het Agentschap heeft zijn voorstel inzake toezicht in onderlinge samenwerking gewijzigd om tegemoet te komen aan de belangrijkste zorgpunten die door de lidstaten werden geuit. Toch benadrukt het Agentschap dat het van belang is dit toezicht uit te breiden naar alle activiteiten binnen het grondgebied van een lidstaat en dat de bevoegde autoriteiten van de lidstaten nauwer met elkaar moeten samenwerken om de uitdagingen van de gemeenschappelijke markt aan te pakken. Steeds meer piloten en exploitanten, maar ook examinatoren vluchttraining en luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen kunnen hun rechten uitoefenen in een andere EU-lidstaat dan de lidstaat die primair verantwoordelijk is voor hun toezicht. Daarom stelt het Agentschap voor de toepassing van de bepalingen inzake toezicht in onderlinge samenwerking te herzien en na te gaan of het toezichtstelsel in de toekomst naar behoren werkt. Bedoeling hiervan is niet alleen lacunes in het toezicht zo vroeg mogelijk op te sporen, maar ook te bepalen of specifiekere bepalingen nodig zijn met als doel de toezichtcapaciteit op Europees niveau te bevorderen, zowel vanuit veiligheidsoogpunt als met het oog op een efficiënt middelengebruik.
52. Een ander kernpunt dat in de NPA wordt voorgesteld is de overgang naar een risico- en prestatiegebaseerd toezicht, wat ook een uitvloeisel is van het CoRA-initiatief. Na een beoordeling van de opmerkingen op de NPA werd het aanvankelijk in het uitvoeringsvoorschrift vastgelegde interval van vierentwintig maanden tussen toezichtactiviteiten overgebracht naar de aanvaardbare wijze van naleving in AR.GEN.305 voor het CRD, om de nodige flexibiliteit in te bouwen. Deze wijziging in de aanvaardbare wijze van naleving heeft reacties uitgelokt van belanghebbenden die ernstige bedenkingen hebben gemaakt bij de invoering in het huidige stadium van een zuiver risicogebaseerd systeem. Zij gaven te kennen dat een dergelijk systeem pas mag worden ingevoerd nadat de gereguleerde organisaties ver genoeg zijn gevorderd in hun veiligheidsbeheersystemen en nadat de bevoegde autoriteiten inzicht hebben gekregen in hun veiligheidsprestaties door relevante gegevens te verzamelen en te analyseren. Bepaalde belanghebbenden merkten verder op dat bepaalde lidstaten de geboden flexibiliteit zouden kunnen gebruiken om een verdere vermindering van de middelen van de bevoegde autoriteit te rechtvaardigen. Om deze zorgpunten aan te pakken heeft het Agentschap ermee ingestemd het interval van vierentwintig maanden te herstellen als uitvoeringsvoorschrift. Het Agentschap stelt nu een aantal criteria voor om dit standaardinterval voor toezichtactiviteiten uit te breiden of in te korten. Deze bepalingen gelden voor organisaties die door de bevoegde autoriteit werden gecertificeerd en voor houders van een FSTD-kwalificatiecertificaat.
53. AR.GEN.300 en AR.GEN.305 bevatten algemene vereisten voor het toezicht op personen via inspecties. Sommige verenigingen van belanghebbenden en non-profitorganisaties hebben op deze bepalingen gereageerd. Zij betwisten de noodzaak van onaangekondigde inspecties en geven te kennen dat de bepalingen extra kosten zullen meebrengen die zullen worden afgewenteld op de houders van bewijzen van bevoegdheid. Er zal een aanvaardbare wijze van naleving worden opgenomen om te verduidelijken dat het toezicht op personen die in het bezit zijn van een bewijs van bevoegdheid, certificaat, bevoegdverklaring of attest doorgaans moet worden uitgeoefend als onderdeel van het toezicht op organisaties waar deze personen hun rechten uitoefenen. Verder dient de bevoegde autoriteit bij de bekrachtiging of verlenging van bevoegdverklaringen na te gaan of de toepasselijke vereisten worden nageleefd. Bovendien moet de bevoegde autoriteit bepaalde onaangekondigde inspecties uitvoeren om zich naar behoren van haar verantwoordelijkheden inzake toezicht te kwijten. De aanvaardbare wijze van naleving geeft de bepalingen weer van ICAO-document 9379 "Manual of procedures for the establishment and management of a State's personnel licensing system" (procedurehandboek voor de totstandbrenging en het beheer van een systeem voor personeelsvergunningen van een staat).
54. De in de NPA voorgestelde bepalingen inzake "indirecte goedkeuring" van bepaalde soorten wijzigingen in organisaties werden herzien. Deze kwestie wordt nu geregeld in AR.GEN.330 "Wijzigingen – organisaties". Er wordt onderscheid gemaakt tussen vooraf en niet vooraf door de bevoegde autoriteit goed te keuren wijzigingen. Daarnaast worden

bepalingen opgenomen voor organisaties die wijzigingen willen doorvoeren zonder voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit: de organisatie moet beschikken over een procedure die de reikwijdte van die wijzigingen aangeeft en die beschrijft hoe deze wijzigingen worden beheerd. De organisatie moet deze procedure ter goedkeuring voorleggen aan de bevoegde autoriteit (zie AR.GEN.310(c)). De gewijzigde bepalingen zijn volledig in overeenstemming met het oogmerk van "indirecte goedkeuring" of "voor de autoriteit aanvaardbare" wijzigingen.

55. De voorgestelde uitvoeringsvoorschriften inzake bevindingen en handhavingsmaatregelen werden gewijzigd door de eerder in Deel OR vervatte beschrijving van bevindingen in te voegen en ze in overeenstemming te brengen met de wijzigingen die in AR.GEN.300 en AR.GEN.305 werden aangebracht met betrekking tot het toezicht in onderlinge overeenstemming. Verder werden alle verwijzingen naar sancties weggelaten, aangezien die vallen onder de toepasselijke nationale voorschriften ter uitvoering van artikel 68 van de basisverordening. Tot slot werd de uitvoeringstermijn voor corrigerende maatregelen herzien en in overeenstemming gebracht met de bestaande vereisten in permanente luchtwaardigheidsvoorschriften.
56. Gezien het feit dat de voor Sectie III van AR.GEN voorgestelde uitvoeringsvoorschriften grotendeels berusten op bestaande vereisten, en dat ICAO-voorschriften lidstaten de verplichting opleggen om doeltreffende toezichtsystemen toe te passen als onderdeel van hun State Safety Programme, worden de taken die volledig nieuw zijn of die niet zijn gebaseerd op de verplichtingen van het Verdrag van Chicago beperkt tot verplichtingen om:
- a. personen en organisaties te informeren die zijn onderworpen aan een toezichtovereenkomst tussen bevoegde autoriteiten (AR.GEN.300(e));
  - b. de procedure van de organisatie goed te keuren met betrekking tot niet vooraf goed te keuren wijzigingen (AR.GEN.310(c));
  - c. de bevoegde autoriteit die het certificaat heeft afgegeven in kennis te stellen wanneer wordt vastgesteld dat een organisatie die werd gecertificeerd door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of door het Agentschap de toepasselijke vereisten niet naleeft, alsook om een indicatie te geven van het niveau van de bevinding (AR.GEN.350(e)); en
  - d. de bevoegde autoriteit die het bewijs van bevoegdheid, het certificaat, de bevoegdverklaring of het attest heeft afgegeven in kennis te stellen wanneer wordt vastgesteld dat de door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat gecertificeerde persoon de toepasselijke vereisten niet naleeft (AR.GEN.355(e)).

Aangenomen mag worden dat autoriteiten kunnen teruggrijpen op bestaande middelen, toezicht- en certificeringsprocessen, alsook op communicatiekanalen om deze aanvullende taken uit te voeren.

**Deel AR Subdeel FCL**

57. Subdeel AR.FCL bepaalt specifieke vereisten voor autoriteiten met betrekking tot de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel. Dit subdeel bevat drie secties:

- Sectie I Algemeen
- Sectie II Bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten
- Sectie III Theorie-examens.

*Sectie I* van dit subdeel legt de algemene vereisten vast en bevat bepalingen voor de door de bevoegde autoriteit bij te houden registers in verband met de verlening van bewijzen van bevoegdheid.

*Sectie II* legt aanvullende bepalingen vast voor bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten. Deze sectie bevat vereisten die betrekking hebben op de procedures voor de afgifte, herbevestiging en verlenging van een bewijs van bevoegdheid, het toezicht op de examinatoren, specifieke informatie voor examinatoren, de geldigheidsperiode van bewijzen van bevoegdheid, de procedure voor het opnieuw afgeven van een bewijs van bevoegdheid en de bepalingen inzake de beperking, opschorting of intrekking van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat.

*Sectie III* bevat bepalingen inzake procedures voor theorie-examens.

58. AR.FCL berust hoofdzakelijk op de in JAR-FCL bestaande vereisten voor autoriteiten met betrekking tot opleidingsorganisaties en de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel. De belangrijkste wijziging die werd aangebracht om tegemoet te komen aan de ontvangen opmerkingen en in reactie op verdere besprekingen met de lidstaten betrof het toezichtstelsel voor examinatoren.

59. In dit subdeel werden slechts enkele wijzigingen van betekenis aangebracht. Het vereiste inzake de procedures voor afgifte en herbevestiging van een bewijs van bevoegdheid (AR.FCL.200) werd gewijzigd om de bekrachtiging van een bewijs van bevoegdheid door examinatoren mogelijk te maken. Dat sluit beter aan op de wijzigingen die al in Deel FCL werden doorgevoerd en stelt de bevoegde autoriteiten in staat bepaalde examinatoren uitdrukkelijk machtiging te verlenen om deze taak uit te voeren.

In de meeste ontvangen opmerkingen en reacties lag het zwaartepunt op de bepalingen in AR.FCL.205 (Sectie II) met betrekking tot het toezicht op examinatoren. Het Agentschap heeft in het CRD een door de autoriteiten op te stellen lijst van examinatoren ingevoerd om de autoriteiten bij te staan met het toezicht. Rekening houdend met de ontvangen reacties en besprekingen met de lidstaten heeft het Agentschap een verplichting voor de autoriteiten toegevoegd om ook de examinatoren op te nemen die door een andere lidstaat werden gecertificeerd, maar die hun rechten op hun grondgebied uitoefenen. Verder heeft het Agentschap een bepaling ingevoerd (die al bestond in JAR-FCL) die de autoriteiten de verplichting oplegt procedures te ontwikkelen om examinatoren voor bepaalde vaardigheidstests aan te wijzen.

60. Benadrukt moet worden dat de taak om een lijst van examinatoren op te stellen en bekend te maken alsook de noodzaak om briefings te organiseren voor examinatoren die in andere lidstaten zijn gecertificeerd en de daarmee samenhangende taken bepaalde extra taken voor de bevoegde autoriteiten met zich brengen.

De bepaling om examinatoren veiligheidscriteria te verstrekken die ze moeten naleven voor vaardigheidstests en vakbekwaamheidsproeven werd geherformuleerd om te verduidelijken dat dit ook geldt voor examinatoren die in een andere lidstaat zijn gecertificeerd. Deze kwestie zal opnieuw worden aangepakt via een toekomstige

regelgevingstaak, waarna bepaalde onderdelen van deze veiligheidscriteria in het handboek van de examinerator zullen worden opgenomen.

61. Belangrijkste kwestie die aan de orde werd gesteld met betrekking tot de vereisten in Sectie III was de noodzaak voor een gemeenschappelijke Europese centrale vragenbank (European Central Question Bank, ECQB), met inbegrip van de verdelingstabel van de vragen en de examenduur voor specifieke onderwerpen. AR.FCL.300 werd licht gewijzigd om redactionele fouten te corrigeren en de vragen over de ECQB te verduidelijken.
62. Op basis van de ontvangen reacties werd het standaardmodel van het bewijs van bevoegdheid, EASA-formulier 141, nu in bijlage I bij Deel AR, ook herzien. Tijdens de raadplegingsfase werden diverse wijzigingen aangebracht vergeleken met het in JAR-FCL opgenomen model van het bewijs van bevoegdheid. Hier volgen enkele van de belangrijkste wijzigingen:
  - uniform model ten opzichte van andere Europese vergunningen;
  - toevoeging van niveau en geldigheidsdatum aan de aantekening betreffende de taalvaardigheid;
  - meer ruimte voor de herbevestiging van de aantekeningen betreffende de taalvaardigheid;
  - ruimte voor specifieke opmerkingen op het bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger (LAPL) (niet in overeenstemming met ICAO-voorschriften);
  - extra kolom voor de datum van de bevoegdverklaringsproef instrumentvliegen (IR); en
  - extra rij IVa voor de geboortedatum (om overeenstemming te bereiken met ICAO artikel 5.1.1.2).

In een later stadium zal een toekomstige regelgevingstaak worden opgestart om een lijst van standaardafkortingen op te stellen (bijvoorbeeld bevoegdverklaringen, luchtvaartuigcategorieën) en de combinatiemogelijkheden daarvan. Deze lijst moet worden gebruikt voor aantekeningen in het bewijs van bevoegdheid en dient als leidraad voor de bevoegde autoriteiten en de examineratoren wat betreft de wijze van afgifte/herbevestiging/verlenging van bevoegdverklaringen in het bewijs van bevoegdheid.

**Deel AR Subdeel CC**

63. Dit subdeel vult de vereisten van Subdeel GEN aan wat betreft het cabinepersoneelattest en de houders daarvan. Zo wordt een aantal vereisten uitvoeriger omschreven om te wijzen op de specificiteit van het cabinepersoneelattest, als bedoeld in artikel 8, lid 4, en artikel 8, lid 5, onder e), van de basisverordening. Dit subdeel bevat:
- Sectie I Cabinepersoneelattesten
  - Sectie II Organisaties die cabinepersoneel opleiden of cabinepersoneelattesten afgeven.
64. *Sectie I* legt de nadruk op aspecten die rechtstreeks in verband staan met het cabinepersoneelattest zelf, zoals de twee keuzemogelijkheden voor lidstaten qua afgifte, het te gebruiken EASA-standaardmodel en de gevallen waarin de bevoegde autoriteit maatregelen dient te nemen bij haar handhavingstaken ten aanzien van personen.
- Sectie II* behandelt het geval van organisaties die onder bepaalde algemene voorwaarden kunnen worden erkend door de bevoegde autoriteit om cabinepersoneel op te leiden en/of cabinepersoneelattesten af te geven. Op te merken valt dat, in tegenstelling tot opleidingsorganisaties voor cockpitpersoneel, de basisverordening geen duidelijke rechtsgrondslag verschaft waarmee het Agentschap criteria kan vastleggen die toepasbaar zijn op opleidingsorganisaties voor cabinepersoneel. Daarom blijven de ter zake geldende nationale vereisten van toepassing totdat dergelijke criteria kunnen worden ontwikkeld op EU-niveau.
65. Het cabinepersoneelattest verschilt van het attest opleiding veiligheid dat momenteel is voorgeschreven in EU-OPS. Overeenkomstig EU-OPS moet elk cabinepersoneelslid dat is betrokken bij commerciële vluchtuitvoeringen in het bezit zijn van dit attest. In tegenstelling tot het attest overeenkomstig EU-OPS moet het cabinepersoneelattest worden gehandhaafd en in bepaalde omstandigheden gewijzigd, beperkt, opgeschort of ingetrokken. De voor houders bestemde vereisten zijn vastgelegd in een afzonderlijk Deel CC.
66. In ICAO bijlage 1 en bijlage 6 wordt cabinepersoneelsleden geen verplichting opgelegd om in het bezit te zijn van een attest, certificaat of bewijs van bevoegdheid. Toch hebben meerdere ICAO-lidstaten een dergelijk systeem ingevoerd. Zo hebben verschillende EU-lidstaten nationale vereisten inzake de verlening van bewijzen van bevoegdheid of certificering van cabinepersoneelsleden die een aanvulling vormen op de minimumvereisten in EU-OPS; de FAA geeft een certificaat van bewezen vaardigheid (Certificate of Demonstrated Proficiency) af aan Amerikaanse stewards die zijn betrokken bij commerciële vluchtuitvoeringen; de Zuid-Afrikaanse burgerluchtvaartautoriteit (South African Civil Aviation Authority, SACAA) eist bewijzen van bevoegdheid voor cabinepersoneel en geeft die af.
67. De volgende kernproblemen werden aan de orde gesteld in de op het CRD ontvangen reacties en de daarmee samenhangende antwoorden van het Agentschap:
- *Het vereiste om een cabinepersoneelattest af te geven volgens het nieuwe EASA-model:* de aanvankelijk voorgestelde overgangperiode van achttien maanden wordt verlengd tot zestig maanden in overeenstemming met de JAR-conforme bewijzen van bevoegdheid als piloot die vóór 8 april 2012 worden afgegeven door een lidstaat (zie advies "Uitvoeringsvoorschriften voor de kwalificatie van cabinepersoneel dat is betrokken bij commerciële vluchtuitvoeringen" – overkoepelende verordening, artikel 9 ter).
  - *Erkenning van organisaties om namens de bevoegde autoriteit cabinepersoneelattesten af te geven:* de taak om cabinepersoneelattesten af te geven mag bij besluit van een lidstaat worden uitgevoerd door een organisatie

middels een erkenning waarbij het recht wordt verleend om zulke attesten af te geven.

- *Het vereiste om een specifieke opleiding voor het luchtvaartuigtype te voltooien voorafgaand aan de afgifte van het cabinepersoneelattest:* dit vereiste werd weggelaten. De geldige kwalificatie voor het luchtvaartuigtype blijft echter in Deel CC als voorwaarde voor het gebruik van het attest door de houder.
- *Het ontbreken van gemeenschappelijke criteria of normen op EU-niveau voor de erkenning van opleidingsorganisaties voor cabinepersoneel, voor kwalificaties van instructeurs en examinatoren en voor trainingstoestellen:* het Agentschap stelt voor deze kwesties aan te pakken via een toekomstige regelgevingstaak mits overeenstemming met de wetgever wordt bereikt over de gemeenschappelijke interpretatie en rechtsgrondslag.

## Deel AR Subdeel ATO

68. Subdeel AR.ATO bepaalt de specifieke vereisten voor autoriteiten die betrekking hebben op erkende opleidingsorganisaties (Approved Training Organisations, ATO's) voor de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel. Dit subdeel bevat één sectie:

- Sectie I Algemeen

Subdeel AR.ATO legt vereisten vast die een aanvulling vormen op de algemene vereisten, onder meer met betrekking tot het toezichtprogramma voor ATO's en het administratiesysteem voor met de ATO verband houdende gegevens. AR.ATO berust hoofdzakelijk op de bestaande vereisten voor autoriteiten in JAR-FCL met betrekking tot opleidingsorganisaties en de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel. In antwoord op de reacties van bepaalde belanghebbenden benadrukt het Agentschap dat ATO's volgens de voorgestelde voorschriften geen bewijs luchtvaartexploitant (AOC) dienen te bezitten, ook al zijn zij exploitanten in de zin van artikel 3, onder h), van de basisverordening.

69. Slechts enkele wijzigingen van betekenis werden aangebracht. In AR.ATO.105 was de belangrijkste kwestie die de belanghebbenden aan de orde hebben gesteld tijdens de raadplegingsfase dat het gebruik van een opleidingsluchtvaartuig met slechts twee zitplaatsen het niet mogelijk maakt oefenvluchten steekproefsgewijs te inspecteren. Daarmee werd rekening gehouden en de tekst werd geherformuleerd om deze kwestie te verduidelijken.

De bepalingen in AR.ATO.120 met betrekking tot administratie werden gewijzigd om de terminologie in verband met het gebruik van FSTD's te verduidelijken. Op te merken valt dat het Agentschap heeft besloten een nieuwe regelgevingstaak voor FSTD's te starten om alle uitvoeringsvoorschriften, certificeringsspecificaties en aanvaardbare wijzen van naleving in overeenstemming te brengen met de derde uitgave van ICAO-document 9625.

In het CRD heeft het Agentschap de belanghebbenden meegedeeld dat een afzonderlijk certificaat van erkenning van ATO's zal worden ontwikkeld omdat het EASA-standaardcertificaat van erkenning van organisaties niet wordt gehandhaafd. Dit certificaat werd opgesteld op basis van JAA-formulier 153 "FTO/TRTO Approval Certificate" en het EASA.147 certificaat van erkenning met het bijgevoegde erkenningsschema, nu "erkenning voor opleidingscursussen" genoemd.

In antwoord op opmerkingen over het erkenningsschema voor opleidingscursussen werd de ATO-erkenning om FSTD's te gebruiken (vroeger "erkenning van gebruiker" genoemd) integraal opgenomen in het bij het ATO-certificaat gevoegde erkenningsformulier voor opleidingscursussen. Voor deze erkenning moeten de opleidingscursus en de bijbehorende FSTD's worden aangetekend.

**Deel AR Subdeel FSTD**

70. Subdeel AR.FSTD bepaalt de specifieke vereisten voor autoriteiten die betrekking hebben op de kwalificatie van FSTD's. Dit subdeel bevat één sectie:

- Sectie I Algemeen

AR.FSTD beschrijft de hoofdtaken van de bevoegde autoriteit inzake kwalificatie van en toezicht op de werking van FSTD's. Deze sectie beschrijft het beoordelingsproces dat aanzet geeft tot de afgifte van een FSTD-kwalificatiecertificaat, met inbegrip van de eerste en terugkerende evaluatieprocedure, de samenstelling van het evaluatieteam, de beoordeling van het systeem voor toezicht op de naleving van de FSTD-exploitant en de afgifte van een kwalificatiecertificaat. Verder behandelt deze sectie de te volgen procedures om de gekwalificeerde FSTD te wijzigen of wanneer de exploitant de vereiste kwalificatienorm niet in stand kan houden.

AR.FSTD berust op JAR-FSTD A en H en op de JIP's voor JAR-STD (opgenomen in "JAA Administration and Guidance Material", sectie 6: "Synthetic Training Devices (STD)", deel 2: Procedures). Vergeleken met voordien geldende regelgeving zijn er geen wezenlijke verschillen of nieuwe taken voor bevoegde autoriteiten.

Er werd een tabel toegevoegd aan het "FSTD-kwalificatiecertificaat" met een lijst van overwegingen met betrekking tot opleiding, toetsing en controle om de houder van het kwalificatiecertificaat in staat te stellen elke gebruiker van het trainingstoestel informatie te verstrekken die is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit die de kwalificatie heeft verleend.

**Deel AR Subdeel AeMC en Subdeel MED**

71. AR.MED en AR.AeMC bepalen de specifieke vereisten met betrekking tot luchtvaartgeneeskundige certificering die een aanvulling vormen op de algemene vereisten in Deel AR Subdeel GEN. AR.AeMC en AR.MED vormen samen met OR.AeMC het regelgevingssysteem voor de certificering van luchtvaartgeneeskundige centra (AeMC's) en luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen (AME's), de kennisgeving van huisartsen en de medische certificering van piloten.

AR.AeMC bestaat uit één sectie - "Algemeen".

AR.MED bestaat uit drie secties:

- Sectie I Algemeen
- Sectie II Luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen
- Sectie III Medische certificering

Subdeel AR.AeMC wordt aangevuld met het standaardmodel van het erkenningsschema voor luchtvaartgeneeskundige centra. AR.MED voert ook het AeMC-certificaat en het EASA-standaardmodel van medische verklaring voor piloten in.

72. Wat AeMC's betreft, werden geen belangrijke kwesties aan de orde gesteld. Belangrijkste zorgpunt in Subdeel MED was de paragraaf AR.MED.150 "Administratie": de bevoegde autoriteiten en de overgrote meerderheid van de lidstaten bewaren de medische dossiers van alle piloten aan wie zij een bewijs van bevoegdheid hebben afgegeven (vergunningverlenende autoriteit). De Europese gegevensbeschermingsrichtlijn wordt op zeer uiteenlopende wijzen ten uitvoer gelegd in de lidstaten. De vrijgave van de medische dossiers zal bijgevolg anders verlopen in heel Europa. De reacties waarin werd gevraagd de medische gegevens te verstrekken aan onderzoeksinstituten zonder de piloot te anonimiseren, aan het bestuur van de bevoegde autoriteit, aan onderzoeksorganen (instanties belast met het onderzoek van ongevallen, veiligheidsinstanties, politie) en "in alle andere omstandigheden indien vereist krachtens nationale wetgeving" werden daarom niet verwerkt in de uitvoeringsvoorschriften, maar zullen worden opgenomen in een aanvaardbare wijze van naleving. Zo krijgen de lidstaten voldoende flexibiliteit om de nationale wetgeving inzake gegevensbescherming toe te passen. De paragraaf werd echter gewijzigd en de reacties over de vrijgave van medische documenten voor een medisch onderzoek met het oog op de afgifte van een medische verklaring (aan de medische onderzoekscommissie, medische specialisten die zich bezighouden met medische keuringen) werden opgenomen. Deze gegevens zijn nodig om een besluit te nemen over de medische geschiktheid, wat de belangrijkste reden is waarom de bevoegde autoriteiten de medische dossiers bijhouden.
73. In de reacties van één lidstaat over verschillende paragrafen (AR.MED 120, 125, 150, 315 en 325) lag de nadruk op de betrokkenheid van de bevoegde autoriteit/medische beoordelaar in het medische certificeringsproces van een individuele piloot, en op het feit dat de AME's na een luchtvaartgeneeskundig onderzoek en medische keuring volledige verslagen van medische onderzoeken voor alle piloten moeten bezorgen aan de autoriteit op de plaats waar deze piloot in het bezit is van een bewijs van bevoegdheid (vergunningverlenende autoriteit). Uitgangspunt voor deze reacties is het standpunt van die lidstaat dat er geen medische dossiers mogen worden verzonden naar de bevoegde autoriteit en dat de geschiktheid alleen mag worden beoordeeld door een AME of AeMC, en niet door de medische beoordelaar van de bevoegde autoriteit op de plaats waar deze piloot in het bezit is van een bewijs van bevoegdheid (vergunningverlenende autoriteit). De tekst werd niet gewijzigd omdat deze kwestie werd opgelost in Deel MED en omdat de overige lidstaten de voorschriften nodig hebben.
74. Aanhangsel VI van Deel AR bevat het model en de beschrijving van de medische verklaring voor piloten. Vermelding 13 van de beschrijving en veld X in het model van



medische verklaring werden gewijzigd omdat de medische verklaring niet in alle lidstaten kan worden ondertekend door de huisarts of de medische beoordelaar. Het veld op de vierde pagina van de medische verklaring met informatie voor de AME over de datums van de "recentste" en "volgende" onderzoeken (elektrocardiogram, audiogram en oogonderzoek) werd weggelaten op verzoek van één lidstaat. In de vrijgekomen ruimte werd MED.A.020 ondergebracht. Verschillende lidstaten hebben gevraagd "MED.A.020 Achteruitgang in medische geschiktheid" toe te voegen aan de medische verklaring. Het Agentschap is van mening dat een medische verklaring beoogt het bewijs te leveren dat de piloot het toepasselijke luchtvaartgeneeskundig onderzoek en de toepasselijke medische keuring heeft ondergaan en geschikt werd bevonden om het luchtvaartuig te besturen. Volgens het Agentschap is een medische verklaring niet bedoeld om de piloot te wijzen op zijn verplichtingen bij een achteruitgang in zijn medische geschiktheid. Desalniettemin werd de reactie aanvaard omdat het niet gaat om een veiligheidsprobleem en die kwestie kennelijk van belang is voor verschillende lidstaten.

75. Reacties waarin werd gevraagd onderdelen van AR.MED en OR.AeMC respectievelijk over te brengen naar AR.GEN en OR.GEN werden niet aanvaard om de regelgevingsstructuur niet opnieuw te verticaliseren. Wel zal het in de nieuwe regelgevingsstructuur noodzakelijk zijn paragrafen van AR.GEN te verplaatsen naar of te kopiëren in AR.MED.

## VII. Toelichting Deel OR

### Algemeen

76. Deel OR dat in voorleggend advies wordt voorgesteld bestaat uit vier subdelen die op hun beurt zijn onderverdeeld in secties met zowel algemene vereisten als gebiedsspecifieke vereisten voor de verschillende soorten organisaties:

- Deel OR Subdeel GEN, Algemene vereisten, aangevuld door:
  - Deel OR Subdeel ATO, specifieke vereisten met betrekking tot de erkende opleidingsorganisaties;
  - Deel OR Subdeel FSTD, specifieke vereisten met betrekking tot organisaties die FSTD's exploiteren en voor de kwalificatie van FSTD's; en
  - Deel OR Subdeel AeMC, specifieke vereisten met betrekking tot luchtvaartgeneeskundige centra.

Subdeel OR.FSTD, dat niet was opgenomen in het CRD, bevat de uitvoeringsvoorschriften die eerder waren vermeld in Sectie III van Subdeel ATO. Deze verandering in structuur is het gevolg van het feit dat niet alle FSTD-exploitanten erkende opleidingsorganisaties zijn.

Deel OR Subdeel GEN, zoals dit in voorliggend advies wordt voorgesteld, bestaat uit twee secties:

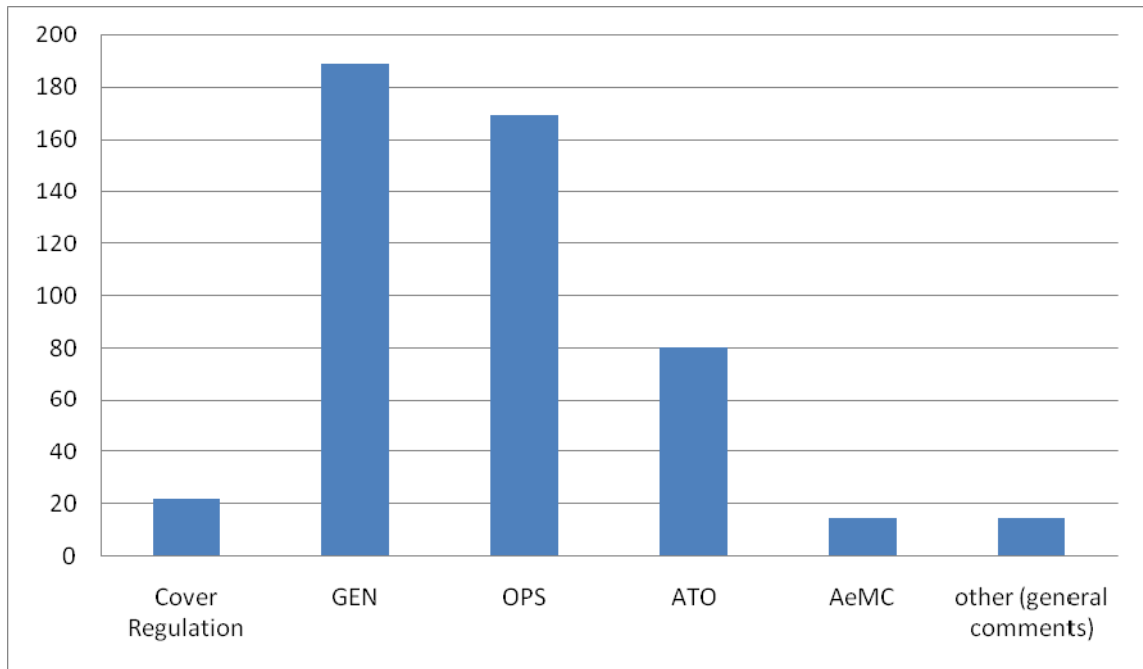
- Sectie I Algemeen
- Sectie II Beheersysteem.

Subdeel GEN van Deel OR bepaalt vereisten die gemeenschappelijk toepasbaar zijn op alle organisaties met betrekking tot boordpersoneel en vluchtuitvoeringen. Daarbij wordt voortgebouwd op de belangrijkste COra-aanbevelingen en ICAO-normen die verband houden met veiligheidsbeheersystemen. Ze vormen een aanvulling op de vereisten voor autoriteiten inzake de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting en intrekking van certificaten en erkenningen.

77. De in dit advies voorgestelde tekst geeft de wijzigingen weer die in het oorspronkelijke voorstel van het Agentschap werden aangebracht (NPA 2008-22c), en houdt rekening met aanvullende wijzigingen die werden doorgevoerd na analyse en beoordeling van de op het commentaardocument (CRD) ontvangen reacties. In NPA 2009-02c stonden de vereisten voor organisaties die eigen zijn aan vluchtuitvoeringen (Deel OR Subdeel OPS). Die vereisten worden opgenomen in het eerste advies dat over vluchtuitvoeringen zal worden gepubliceerd.

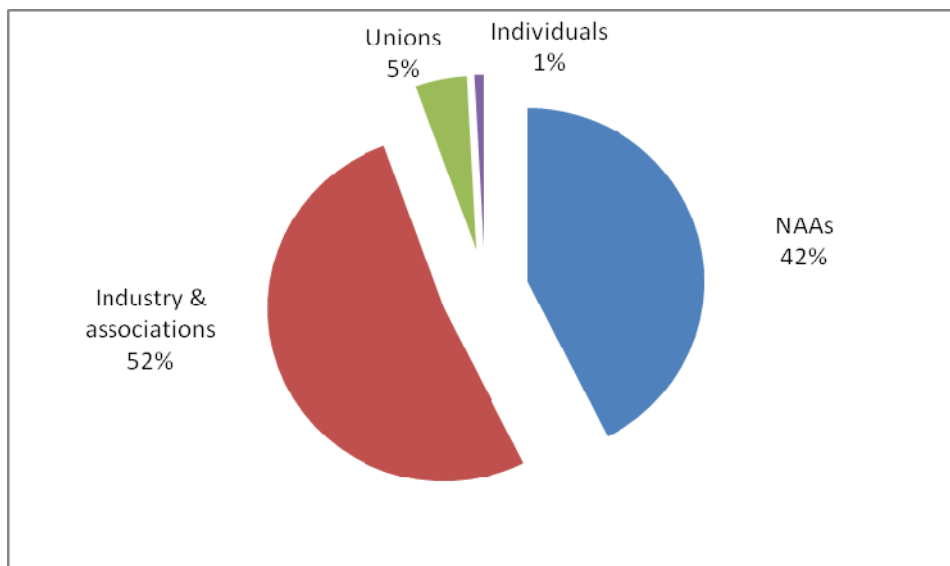
### Raadpleging

78. Paragraaf 23 van deze toelichting bevat algemene informatie over de reacties die werden geplaatst op de CRD's betreffende Deel AR en Deel OR. De tabel toont de spreiding van de 490 reacties die werden ontvangen op Deel OR (CRD 2008-22c en 2009-02c), waarvan één derde betrekking had op de aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren, en twee derde op de uitvoeringsvoorschriften.



**Grafiek 3: reacties op Deel OR – spreiding**

79. Onderstaande grafiek geeft een indicatie over de oorsprong van de reacties. Aangezien reacties van brancheorganisaties doorgaans namens hun individuele leden worden geplaatst, mag worden aangenomen dat het aandeel van de brancheorganisaties in deze grafiek ondervertegenwoordigd is.



**Grafiek 4: reacties op Deel OR – oorsprong**

Belangrijkste kwesties die aan de orde werden gesteld in de reacties op het CRD komen aan bod in de volgende paragrafen.

## Reikwijdte en toepasbaarheid

80. Deel OR, zoals dit in voorliggend advies wordt voorgesteld, is toepasbaar op de erkenning van en het voortdurende toezicht op ATO's en AeMC's, de kwalificatie van FSTD's en de voortdurende naleving van vereisten die gelden voor gecertificeerde organisaties en houders van een FSTD-kwalificatiecertificaat. Subdeel GEN van Deel OR bepaalt de algemeen toepasselijke vereisten voor organisaties die gelden voor alle gecertificeerde organisaties en houders van een FSTD-kwalificatiecertificaat<sup>28</sup> wat betreft de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel en vluchtuitvoeringen. Ze vormen een aanvulling op de bepalingen in Deel AR met betrekking tot de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting en intrekking van certificaten en erkenningen. Deel OR bepaalt ook gemeenschappelijke vereisten inzake beheersystemen, waaronder toezicht op de naleving en veiligheidsbeheer.

## Overkoepelende verordening - onderdelen die van belang zijn voor Deel OR

81. In de overkoepelende verordening staat een voorstel met betrekking tot overgangsbepalingen en opt-outs, om specifiek rekening te houden met de nieuwe bepalingen inzake beheersystemen van gereguleerde organisaties, als bedoeld in OR.GEN.200. Deze bepalingen geven uitvoering aan de door de ICAO onderschreven beginselen inzake veiligheidsbeheer, waardoor ze de status van nieuwe vereisten krijgen, ook al worden sommige bepalingen al toegepast door vereisten die op dit moment van toepassing zijn in EASA-lidstaten. Met name het kwaliteitsbeheersysteem (QMS) en de kwaliteitsborging (QA) worden al geruime tijd toegepast door exploitanten die zijn onderworpen aan EU-OPS en door opleidingsorganisaties die zijn erkend in overeenstemming met JAR-FCL. Commerciële luchtvervoersondernemingen bijvoorbeeld, voeren met toepassing van EU-OPS 1.037 al diverse activiteiten uit die nodig zijn voor veiligheidsbeheer.
82. Daarom is het Agentschap van oordeel dat organisaties die voldoen aan EU-OPS, JAR-OPS 3, JAR-FCL of JAR-STD recht hebben op het behoud van de geldigheid van hun organisatiecertificaat na de datum waarop de nieuwe verordening van toepassing wordt ("grandfathering"-principe). Deze organisaties moeten namelijk in staat zijn de overige vereisten inzake beheersystemen toe te passen zonder noemenswaardig extra werk. Op te merken valt dat de naleving van deze onderdelen nog steeds vereist dat de desbetreffende verantwoordelijkheden, functies en procedures worden ingevoerd zodra de nieuwe voorschriften van toepassing worden. Het is echter pas na enige tijd mogelijk aan te tonen dat alle betrokken processen doeltreffend zijn, wanneer voldoende gegevens werden ingezameld om veiligheidsrisico's doeltreffend te beheren.
83. In NPA 2008-22 werd een uitvoeringsplan voor veiligheidsbeheersystemen voorgesteld. Dit plan wordt ingetrokken in de eindversie van het voorgestelde voorschrift, omdat dit een niet-permanente bepaling was. Voorgesteld werd het veiligheidsbeheersysteem toe te passen over een periode van twee jaar. Dit voorstel heeft geen aanleiding gegeven tot opmerkingen tijdens het raadplegingsproces. Het Agentschap leidt daaruit af dat dit tijdschema geschikt werd bevonden en stelt voor een periode van twee jaar toe te kennen om eventuele niveau 2-bevindingen af te sluiten die ontstaan uit verschillen met de nieuwe bepalingen. Om tegemoet te komen aan de bezorgdheid die bepaalde lidstaten hebben laten blijken, heeft het Agentschap het voorstel weggelaten in artikel 7 van de overkoepelende verordening van Deel OR, zoals gepubliceerd met het CRD. Dit voorstel betrof een uitvoeringsplan voor het beheersysteem dat de organisatie moest overeenkomen met de bevoegde autoriteit. Aangenomen mag worden dat acties ter bevordering van de uitvoering van veiligheidsbeheersystemen door lidstaten deel uitmaken van de uitvoering van hun SSP's.

---

<sup>28</sup> Houders van een FSTD-kwalificatiecertificaat moeten een beheersysteem toepassen in overeenstemming met Deel OR, teneinde de geldigheid van hun FSTD-kwalificatiecertificaat(en) te behouden.

84. De naleving van dit voorschrift moet worden gewaarborgd zodra dit van toepassing wordt. Toch moet de nodige tijd worden uitgetrokken om een systeem toe te passen teneinde toezicht te houden op de naleving en toepasselijke procedures te documenteren, met inbegrip van de benoeming van het nodige personeel. Bijgevolg moeten organisaties die niet kunnen profiteren van een bestaand kwaliteitsbeheersysteem, met name wanneer zij voor het eerst worden onderworpen aan een certificeringsverplichting, voldoende tijd krijgen om de nieuwe vereisten inzake beheersystemen toe te passen. Bijgevolg stelt het Agentschap voor de lidstaten de keuze te laten om de toepassing uit te stellen voor de organisaties die niet vallen onder de al toepasselijke JAR's. Zo kan de toepassing van het voorschrift voor opleidingsorganisaties die op dit moment niet zijn onderworpen aan een certificeringsverplichting overeenkomstig JAR-FCL ("geregistreerde faciliteiten") tot drie jaar worden uitgesteld.
85. Tot slot stelt het Agentschap voor JAR-conforme ATO's en JAR-conforme AeMC's een algemene opt-outperiode van zes maanden toe te kennen om rekening te houden met de gevolgen van het besluit om de regelgevingsstructuur te veranderen. Deze verandering in regelgevingsstructuur zal leiden tot veranderingen in afzonderlijke verwijzingen naar regelgeving en aanzet geven tot bepaalde inhoudelijke aanpassingen in regelgeving als gevolg van de verdeling van Deel AR en Deel OR in elke technische regelgeving.
86. De in artikel 10 voorgestelde overgangsmaatregel wordt samengevat in de onderstaande tabel:

Artikel	Onderwerp	Beschrijving
10(2)(a)	JAR-conforme erkende opleidingsorganisaties en luchtvaartgeneeskundige centra	Lidstaten kunnen ervoor kiezen om de toepassing van de bepalingen in Deel AR en Deel OR uit te stellen tot uiterlijk <b>8 oktober 2013</b>
10(2)(b)	opleidingsorganisaties die alleen opleidingen verzorgen voor bewijzen van bevoegdheid als recreatief vlieger (LAPL), bewijzen van bevoegdheid als privévlieger (PPL), bewijzen van bevoegdheid als ballonvaarder (BPL) of bewijzen van bevoegdheid als zweefvlieger (SPL)	Lidstaten kunnen ervoor kiezen om de toepassing van de bepalingen in Deel AR en Deel OR uit te stellen tot uiterlijk <b>8 april 2015</b>
10(2)(c)	opleidingsorganisaties die opleidingen verzorgen voor bevoegdverklaringen voor vliegproeven in overeenstemming met FCL.820	Lidstaten kunnen ervoor kiezen om de toepassing van de bepalingen in Deel AR en Deel OR uit te stellen tot uiterlijk <b>8 april 2015</b>  (in overeenstemming te brengen met Deel FCL)
10(2)(d)	FSTD-certificaathouders, niet zijnde een erkende opleidingsorganisatie	Lidstaten kunnen ervoor kiezen om de toepassing van de bepalingen van OR.GEN.200 (a)(3) uit te stellen tot uiterlijk <b>8 april 2015</b>

**Tabel 3: overzicht van voorgestelde opt-outs**

### Definities die van belang zijn voor Deel OR

87. De definitie van "hoofdvestiging" ter bepaling van de bevoegde autoriteit is nu in overeenstemming met de definitie in Verordening (EG) nr. 1008/2008 inzake

gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (Herziening)<sup>29</sup>, die ook werd aangenomen voor Verordening (EG) nr. 2042/2003 en de Verordening (EG) nr. 127/2010<sup>30</sup> tot wijziging daarvan. Daardoor wordt rekening gehouden met het feit dat luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een vliegvergunning moeten worden erkend in overeenstemming met Subdeel G van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 2042/2003 "Deel M" als onderdeel van hun bewijs luchtvaartexploitant (AOC). In de definitie wordt ervan uitgegaan dat de plaats waar de belangrijkste financiële taken en de operationele controle van de activiteiten worden uitgevoerd in één en dezelfde lidstaat is gevestigd. Het Agentschap is zich weliswaar bewust van de voordelen om gemeenschappelijke definities voor verschillende verordeningen goed te keuren, maar oordeelt dat de uit Verordening (EG) nr. 1008/2008 overgenomen definitie problemen bij de tenuitvoerlegging zal veroorzaken. Daarom adviseert het Agentschap deze definitie te herzien voor alle betrokken EASA-voorschriften, met inbegrip van de luchtwaardigheidsvoorschriften. Bij deze herziening moet rekening worden gehouden met de plaats van de technische leiding van de organisatie ten aanzien van de erkende activiteit overeenkomstig de basisverordening en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften als belangrijkste criterium om de hoofdvestiging van een organisatie vast te stellen ter bepaling van de bevoegde autoriteit.

### Deel OR Subdeel GEN Sectie I – Algemeen

88. De uitvoeringsvoorschriften in Sectie I bevatten algemene vereisten voor organisaties met betrekking tot vluchtuitvoeringen en de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel, meer in het bijzonder wat betreft eerste certificering en toezicht. Deze vereisten zijn de tegenhanger van de corresponderende vereisten voor autoriteiten in Deel AR Subdeel GEN, Sectie I en Sectie III. Ze berusten op de overkoepelende vereisten waarin de basisverordening voorziet. In overeenstemming met de in AR.GEN aangebrachte wijzigingen werden twee nieuwe paragrafen met voorschriften toegevoegd om vereisten voor organisaties in te voeren met betrekking tot de te nemen maatregelen als onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem (OR.GEN.155), alsook tot de melding van voorvallen (OR.GEN.160). De nieuwe paragraaf OR.GEN.155 voert het vereiste voor organisaties in om de luchtwaardigheidsinstructies en veiligheidsaanwijzingen van het Agentschap na te leven, waarbij de laatste zijn gebaseerd op regelgevingstaak 21.039 "Gegevens voor de operationele geschiktheid".

---

<sup>29</sup> Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (Herziening) (Voor de EER relevante tekst) *PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3–20.*

<sup>30</sup> Verordening (EU) nr. 127/2010 van de Commissie van 5 februari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (Voor de EER relevante tekst); *PB L 40 van 13.2.2010, blz. 4–50.*

Ref. Deel OR	Titel	Corresponderend vereiste voor autoriteiten
OR.GEN.105	Bevoegde autoriteit	n.v.t.
OR.GEN.115	Aanvraag voor een organisatiecertificaat	AR.GEN.310(a)
OR.GEN.120	Wijzen van naleving	AR.GEN.120
OR.GEN.125	Erkenningsvoorwaarden en rechten van een organisatie	AR.GEN.310(b)
OR.GEN.130	Wijzigingen in organisaties	AR.GEN.330
OR.GEN.135	Voortduring van geldigheid	AR.GEN.310(b)
OR.GEN.140	Toegang	Overkoepelende verordening Artikel 4, lid 5
OR.GEN.150	Bevindingen	AR.GEN.350
OR.GEN.155	Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem	AR.GEN.135
OR.GEN.160	Melding van voorvallen	AR.GEN.135

**Tabel 4: correspondentie tussen AR.GEN en OR.GEN**

89. OR.GEN.115 bepaalt het aanvraagproces voor een organisatiecertificaat. Rekening houdend met opmerkingen van de belanghebbenden op de NPA werd het voorstel in NPA 2008-22c om een enig organisatiecertificaat in te voeren niet gehandhaafd. Tegelijkertijd wordt geen standaardaanvraagformulier voorgesteld in Deel OR. Wat dat laatste betreft, hebben de lidstaten hun bezorgdheid geuit over de gevolgen die het verplicht stellen van een standaardaanvraagformulier zal hebben op verschillende administratieve systemen die al overeenkomstig de toepasselijke voorschriften zijn ingevoerd. In verband met de kwestie van een "enig certificaat" is het Agentschap van oordeel dat de hoofddoelstellingen van dit concept kunnen worden verwezenlijkt zonder de afgifte van een enig organisatiecertificaat verplicht te stellen: het certificaat, dat louter het "bewijs" van het certificeringsproces is, kan de vorm aannemen van een enig document of van verschillende documenten. Het belangrijkste is te waarborgen dat bevoegde autoriteiten zo doeltreffend mogelijk toezicht houden op organisaties die in het bezit zijn van meerdere erkenningen<sup>31</sup>. In dat opzicht is het van cruciaal belang te beschikken over gemeenschappelijke vereisten inzake beheersystemen die gelden voor alle soorten organisaties.
90. OR.GEN.120 stelt het goedkeuringsproces vast van alternatieve wijzen van naleving. Dit proces is van toepassing op organisaties die in het bezit zijn van een certificaat overeenkomstig Deel OR, waaronder erkende organisaties en houders van een FSTD-kwalificatiecertificaat. Tijdens het raadplegingsproces was sprake van bezorgdheid over de alternatieve wijzen van naleving die worden gebruikt door organisaties die alleen zijn onderworpen aan de verplichting om een verklaring af te leggen. Het Agentschap merkt op dat in de basisverordening geen rechtsgrondslag bestaat om deze organisaties de verplichting op te leggen hetzelfde goedkeuringsproces voor alternatieve wijzen van naleving toe te passen als gecertificeerde organisaties. Van goedkeuring van alternatieve

<sup>31</sup> Criteria om "credits" voor controle-items te verlenen bij het toezicht op organisaties die in het bezit zijn van meerdere erkenningen worden aangereikt met de aanvaardbare wijzen van naleving voor AR.GEN.305.

wijzen van naleving kan alleen sprake zijn als die is gerelateerd aan een certificaat of erkenning; die wijzen van naleving worden dan beschouwd als onderdeel van de grondslagen om de erkenning te verlenen. Voor organisaties die zijn onderworpen aan een verplichting om een verklaring af te leggen, is het goedkeuringsproces wel degelijk van toepassing op alternatieve wijzen van naleving voor een aanvaardbare wijze van naleving die rechtstreeks in verband staat met de specifieke erkenning die deze organisaties bezitten overeenkomstig Deel SPA. Wat betreft de mogelijkheid om alternatieve wijzen van naleving te gebruiken voor beroepsorganisaties of vertegenwoordigende organen van belanghebbenden die niet in het bezit zijn van een organisatiecertificaat overeenkomstig de basisverordening en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften, hoeven dergelijke organisaties deze alternatieve wijzen van naleving niet te laten goedkeuren zolang ze niet zijn onderworpen aan een nalevingsverplichting overeenkomstig de basisverordening en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften.

In antwoord op reacties van belanghebbenden uit de industrie zal het Agentschap een aanvullende regelgevingstaak starten met als doel een methode uit te werken om aan te tonen dat de veiligheidsdoelstelling van het uitvoeringsvoorschrift wordt verwezenlijkt op het moment dat een goedkeuring voor een alternatieve wijze van naleving wordt aangevraagd.

91. In OR.GEN.130 "Wijzigingen in organisaties die zijn onderworpen aan een certificeringsverplichting" wordt nader omschreven welk type wijzigingen vooraf moet worden goedgekeurd met betrekking tot het beheersysteem van de organisatie, teneinde het werk voor organisaties en autoriteiten te verlichten: wat het beheersysteem betreft, worden vooraf goed te keuren wijzigingen nu specifiek gedefinieerd als zijnde wijzigingen die de verantwoordelijkheden, de verantwoordingsplicht en/of het veiligheidsbeleid beïnvloeden. Het voorstel van het Agentschap voor OR.GEN.130, samen met de corresponderende bepalingen inzake vereisten voor autoriteiten, verschilt in wezen niet van de concepten "indirecte goedkeuring" of "voor de bevoegde autoriteit aanvaardbare wijzigingen" en biedt flexibiliteit: bij de eerste certificering mag een organisatie met haar bevoegde autoriteit de reikwijdte van niet vooraf goed te keuren wijzigingen overeenkomen binnen de grenzen van OR.GEN.130. Naarmate de organisatie tot volle "wasdom" komt, kan de reikwijdte van die wijzigingen worden uitgebreid, mits de in het uitvoeringsvoorschrift vastgelegde grenzen niet worden overschreden.
92. Bevoegde autoriteiten van diverse lidstaten hadden bedenkingen bij het concept van onbeperkte geldigheid van certificaten, en gaven uiting aan hun bezorgdheid over een mogelijk gebrek aan doeltreffende controle als gevolg van geldig blijvende certificaten. Het Agentschap merkt op dat de onbeperkte geldigheid van certificaten nu algemeen wordt aanvaard op het gebied van luchtwaardigheid. Op de voortgezette geldigheid van organisatiecertificaten wordt voortdurend toezicht uitgeoefend door de bevoegde autoriteit. Het voorstel van het Agentschap is bevorderlijk voor een voortdurend toezichtproces via audits, toetsingen en inspecties met tussenpozen die worden bepaald op basis van de resultaten van toezichtactiviteiten uit het verleden en rekening houdend met risicofactoren. Bij certificaten met beperkte geldigheid zouden de bevoegde autoriteiten de neiging hebben audits en inspecties uit te stellen tot net vóór het moment waarop het certificaat verloopt. Met de elementen in Deel AR kunnen de bevoegde autoriteiten te allen tijde maatregelen nemen voor een certificaat, mocht dat nodig blijken als gevolg van bevindingen die de veiligheid ernstig in gevaar brengen. Bovendien kunnen de lidstaten handhavingsmaatregelen nemen door sancties op te leggen, zoals bepaald in hun nationale voorschriften ter uitvoering van artikel 68 van de basisverordening.
93. Er wordt een nieuw uitvoeringsvoorschrift, OR.GEN.160 "Melding van voorvallen", toegevoegd om de meldingsvereisten vast te leggen, met inbegrip van de melding aan de organisatie die verantwoordelijk is voor het ontwerp van het luchtvaartuig. Die vereisten gelden voor alle organisaties die zijn onderworpen aan Deel OR. De tekst berust op de bestaande vereisten in de luchtwaardigheidsvoorschriften. De meldingsplicht geldt voor



voorvallen die het veilige gebruik van het luchtvaartuig daadwerkelijk in gevaar brengen, in tegenstelling tot gevaren voor de luchtvaartveiligheid die worden beheerd als onderdeel van het interne programma voor de melding van voorvallen als bedoeld in OR.GEN.200(a)(3). Om tegemoet te komen aan de reacties op het CRD werden de vereisten herzien: in eerste meldingen, die moeten worden ingediend binnen tweeënzeventig uur nadat de organisatie het voorval heeft vastgesteld, hoeft de organisatie geen bijzonderheden op te nemen over de maatregelen die zij van plan is te nemen om te voorkomen dat het voorval zich opnieuw voordoet; reden hiervoor is dat het bepalen van deze maatregelen meer tijd kan vergen.

**Deel OR Subdeel GEN Sectie II – Beheersysteem**

94. Het Agentschap stelt voor een specifieke sectie van de algemene vereisten voor organisaties te wijden aan de vereisten die verband houden met de beheersystemen van organisaties. Deze vereisten zijn hoofdzakelijk gebaseerd op die welke al bestaan in de toepasselijke vereisten, zoals de gezamenlijke luchtvaartvoorschriften (Joint Aviation Requirements, JAR's). Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de noodzaak om te beschikken over gekwalificeerd personeel en meer in het bijzonder over specifieke personen die moeten waarborgen dat de organisatie de toepasselijke vereisten naleeft. De bestaande vereisten komen ook tegemoet aan de noodzaak om te beschikken over geschikte faciliteiten teneinde de vereiste taken uit te voeren en om een administratie bij te houden van alle activiteiten die overeenkomstig de toepasselijke voorschriften worden uitgevoerd.
95. Deze specifieke sectie is ook de juiste plaats om de ICAO-normen inzake veiligheidsbeheersystemen<sup>32</sup> toe te passen. Het Agentschap is van mening dat die niet kunnen worden toegepast door een aanvullend vereiste inzake beheersystemen toe te voegen aan de bestaande voorschriften, ongeacht of die verband houden met financiële aangelegenheden, kwaliteitsaspecten of andere zorgpunten van een organisatiebeheerder. Het opleggen van een veiligheidsbeheersysteem dat losstaat van de andere systemen kan worden beschouwd als een louter aanvullend bindend vereiste, met het gevaar dat organisaties proberen hun bevoegde autoriteit tevreden te stellen door aan te tonen dat ze alle verplichte onderdelen in hun organisatie hebben opgenomen. Dat is niet bevorderlijk voor de toepassing van prestatiegebaseerde voorschriften, zoals aanbevolen door de ICAO, om de beginselen inzake veiligheidsbeheersystemen eenvoudiger toe te passen.
96. In plaats daarvan stelt het Agentschap voor de door de organisaties aan te pakken onderdelen op te sommen. Zo gaan de voorgestelde vereisten ervan uit dat niet alleen de veiligheid, maar ook de naleving van voorschriften, een aandachtspunt moeten zijn voor alle personeelsleden en alle activiteiten van de organisatie. Daarom worden de vereisten zodanig voorgesteld dat de organisatie ze naar eigen goeddunken kan toepassen, rekening houdend met haar eigen bedrijfsmodel. De vereisten maken het voornamelijk mogelijk een geïntegreerd beheersysteem toe te passen waarbij de veiligheid centraal staat in elke besluitvorming, veeleer dan een optelsom van beheersystemen. Geïntegreerd beheer stelt managers in staat alle invloeden van betekenis op hun organisatie te onderkennen en in aanmerking te nemen, zoals de strategische oriëntatie van hun bedrijfsvoering, toepasselijke wetten en normen, interne beleidslijnen en bedrijfscultuur, risico's en gevaren, benodigde middelen en de behoeften van iedereen die de gevolgen ondervindt van welk aspect dan ook van de organisatiewerking.
97. Wat kwaliteitssystemen betreft, stelt het Agentschap voor zich toe te spitsen op het werkelijke oogmerk van de wetgever bij het verplichten van organisaties om een kwaliteitssysteem toe te passen: naleving van de voorschriften. Een kwaliteitssysteem kan inderdaad worden gebruikt om uiteenlopende vereisten na te leven. Volgens het Agentschap moet het toezicht op de naleving eenvoudigweg verplicht worden gesteld als onderdeel van de vereisten inzake beheersystemen. Zo maken de voorgestelde vereisten het mogelijk de ICAO-normen inzake veiligheidsbeheersystemen toe te passen zonder de organisatie te verplichten haar bedrijfsmodel aan te passen.
98. De voorgestelde vereisten zijn weliswaar anders geformuleerd, maar voldoen nu aan de ICAO-voorschriften. Bovendien kan het voorstel van het Agentschap ook fungeren als model voor de ICAO. Op de zevenendertigste vergadering van de ICAO in

---

<sup>32</sup> ICAO bijlage 1, aanhangsel 4 / ICAO bijlage 6, aanhangsel 7 "Framework for Safety Management Systems" (kader voor veiligheidsbeheersystemen).

september/oktober 2010 werd inderdaad bevestigd dat een nieuwe bijlage in verband met veiligheidsbeheer zal worden opgesteld. Die bijlage zal niet alleen de normen bevatten die betrekking hebben op het veiligheidsprogramma dat de autoriteiten moeten invoeren, maar ook de algemene normen inzake veiligheidsbeheersystemen die gelden voor alle organisaties. Daarmee wordt de totale systeembenadering gevolgd die het EASA heeft voorgesteld in zijn NPA betreffende vereisten voor autoriteiten en organisaties. De voorgestelde vereisten inzake beheersystemen zijn geschikt voor diverse organisaties, ongeacht hun omvang, de aard of complexiteit van hun activiteiten en ongeacht het bedrijfsmodel dat zij willen toepassen. Een en ander garandeert een evenredige toepassing van die vereisten.

99. Het Agentschap stelt ook voor dat een organisatie die haar activiteiten die onder de hierbij voorgestelde vereisten vallen deels wil uitbesteden, verantwoordelijk moet blijven voor de naleving van de toepasselijke voorschriften. Dat is nodig om te waarborgen dat de organisaties volledig verantwoordingsplichtig blijven voor de activiteiten die zijn onderworpen aan de certificeringsverplichting.
100. Voorgesteld wordt de vereisten inzake beheersystemen toe te passen op alle organisaties die vallen onder de hierbij voorgestelde vereisten voor organisaties. Bij de opstelling van vereisten inzake beheersystemen heeft het Agentschap nagegaan welke voorschriften al van toepassing waren op de organisaties voor initiële en permanente luchtwaardigheid om de verenigbaarheid met deze vereisten te controleren. De formulering van de bestaande toepasselijke voorschriften werd, waar mogelijk, behouden. Het Agentschap is echter van plan in de toekomst voorschriften voor te stellen ter uitvoering van de ICAO-normen inzake veiligheidsbeheersystemen die gelden voor andere soorten organisaties. Het Agentschap zal daarbij, voor zover mogelijk, de vereisten zo nauw mogelijk laten aansluiten op die welke in deze vereisten voor organisaties worden voorgesteld. Een en ander zal een gestroomlijnde toepassing van de ICAO-normen mogelijk maken, voornamelijk voor de organisaties die in verschillende luchtvaartsectoren actief zijn.
101. De vereisten inzake beheersystemen worden waar nodig aangevuld door de corresponderende vereisten voor specifieke soorten organisaties. Bedoeling hiervan is de vereisten die deze specifieke soorten organisaties nu al naleven niet te wijzigen (bijvoorbeeld een afgesproken termijn om administratie bij te houden).
102. Bij de opstelling van die voorgestelde vereisten heeft het Agentschap gestreefd naar samenhang met de vereisten die gelden voor de verschillende soorten organisaties. Daarom heeft het Agentschap de vereisten onderzocht die vermeld staan in JAR-FCL 1, 2 en 3, in EU-OPS, in de aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren betreffende JAR-OPS 1 en in JAR-OPS 3. Deze normen bevatten de vereisten die de organisaties moeten naleven binnen de werkingssfeer van de vereisten voor organisaties. Vervolgens heeft het Agentschap, om de algemene samenhang te waarborgen, de ter zake dienende vereisten in de uitvoeringsvoorschriften onderzocht die al van toepassing zijn op de organisaties voor luchtwaardigheid. Daarna heeft het Agentschap in zijn NPA de formulering voorgesteld die het meest geschikt was voor alle organisaties, waar nodig aangevuld met vereisten voor specifieke soorten organisaties.
103. Het Agentschap heeft deze voorgestelde voorschriften aangevuld met andere voorschriften die zijn gebaseerd op ICAO-normen, maar die niet waren opgenomen in de in de vorige paragraaf genoemde normen. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de ICAO-normen inzake veiligheidsbeheersystemen.
104. Tijdens de raadplegingsfase heeft het Agentschap de gevolgde werkwijze uitvoerig toegelicht, met als sluitstuk de voorgestelde vereisten inzake beheersystemen. Uit de eerste opmerkingen van belanghebbenden bleek dat de voorgestelde voorschriften niet volledig werden begrepen. Daarom heeft het Agentschap, daarin bijgestaan door de werkgroep, de voorgestelde tekst herzien ter bevordering van de duidelijkheid.
105. In dat opzicht heeft het Agentschap in het CRD bijzonderheden gegeven over de wijze waarop de ICAO-normen inzake veiligheidsbeheersystemen in deze voorschriften werden omgezet. Bedoeling was tegemoet te komen aan de bezwaren dat het Agentschap

vereisten had voorgesteld die verschillen van de ICAO-normen. Op basis van de ontvangen reacties is het Agentschap tot het besef gekomen dat dit meer op prijs werd gesteld en beter werd begrepen. Zo realiseerden belanghebbenden zich dat het Agentschap van plan is nieuwe aanvaardbare wijzen van naleving voor te stellen om belanghebbenden bij te staan in de uitvoering van de nodige processen inzake veiligheidsbeheer. Het Agentschap werkt samen met belangrijke autoriteiten en de ICAO aan toetsingsmethoden voor veiligheidsprestaties. Daarom zal het Agentschap bijvoorbeeld aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren voorstellen om de doeltreffendheid te toetsen van risicobeperkende maatregelen, overeenkomstig het ter zake geldende vereiste.

106. Het Agentschap heeft ook met belangstelling kennisgenomen van het verzoek van bepaalde belanghebbenden om verder te komen op de weg naar prestatiegebaseerde voorschriften. Het Agentschap is echter van mening dat het niet verstandig zou zijn in dit stadium volledig prestatiegebaseerde voorschriften voor te stellen, en dat de permanente verbetering van de voorschriften, in lijn met de vooruitgang die de organisaties hebben geboekt, de weg zal effenen voor prestatiegebaseerde voorschriften.
107. Het Agentschap beseft ook dat bepaalde kwesties, zoals de raakvlakken tussen veiligheidsbeheersystemen, nader moeten worden onderzocht, zowel door het Agentschap als door de ICAO. Het Agentschap is het eens met de belanghebbenden dat de organisaties veiligheid niet in afzondering moeten beheren, maar wel in coördinatie met de andere organisaties waarmee ze banden hebben. Zo is voor een doeltreffend veiligheidsbeheer door een luchthavenexploitant bijvoorbeeld gepaste coördinatie nodig met de luchtvaartexploitanten en verleners van luchtvaartnavigatiediensten die gebruikmaken van deze luchthavendiensten. Bijgevolg neemt het Agentschap zich voor een voorschrift voor te stellen om deze kwestie in de toekomst aan te pakken. Daartoe wil het Agentschap gebruikmaken van de deskundigheid van de regelgevingsgroepen die werken aan de uitvoeringsvoorschriften voor luchtvaartterreinen.

**Deel OR Subdeel ATO**

108. Subdeel OR.ATO bepaalt de specifieke vereisten voor organisaties met betrekking tot ATO's op het gebied van de verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel, in aanvulling op de vereisten van Subdeel GEN. Dit subdeel bestaat uit vier secties die als volgt zijn opgebouwd:

- Sectie I Algemene vereisten;
- Sectie II Aanvullende vereisten voor ATO's die opleidingen verzorgen voor CPL, MPL en ATPL en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen en certificaten.
- Sectie III Aanvullende vereisten voor ATO's die specifieke opleidingstypen verzorgen
  - Hoofdstuk 1: afstandsonderwijs cursussen;
  - Hoofdstuk 2: vlieguurloze training;
  - Hoofdstuk 3: cursussen voor meervlieger vliegbewijzen (MPL); en
  - Hoofdstuk 4: opleiding voor vliegproeven.

109. *Sectie I* van subdeel OR.ATO legt de algemene vereisten vast voor organisaties die opleidingen verzorgen voor bewijzen van bevoegdheid als piloot, bevoegdverklaringen en certificaten. In deze sectie staan bepalingen over de aanvraag van een certificaat, de personeelsvereisten voor een erkende opleidingsorganisatie (Approved Training Organisation, ATO), het opleidingsprogramma, het opleidings- en vluchthandboek, het voor de opleiding te gebruiken luchtvaartuig en luchtvaartterrein en sommige aanvullende vereisten voor opleidingen in derde landen.

*Sectie II* legt de aanvullende bepalingen vast voor opleidingsorganisaties die opleidingen verzorgen voor bewijzen van bevoegdheid als beroepsvlieger (CPL). Deze sectie bevat sommige aanvullende vereisten inzake personeel, het opleidingsprogramma en beschrijft in detail de aanvullende vereisten voor het opleidings- en vluchthandboek.

*Sectie III* bevat vereisten voor opleidingsorganisaties die opleidingen verzorgen voor specifieke opleidingstypen, zoals afstandsonderwijs cursussen, vlieguurloze training, cursussen voor meervlieger vliegbewijzen (MPL) en opleidingen voor vliegproeven.

110. De voorgestelde uitvoeringsvoorschriften betreffende Sectie I, Sectie II en Sectie III berusten op de bestaande vereisten voor opleidingsorganisaties die vermeld staan in ICAO bijlage 1 (aanhangsel 2) en JAR-FCL. Verschillen met voordien geldende regelgeving zijn hoofdzakelijk bedoeld ter bevordering van de duidelijkheid. Op basis van de inbreng van belanghebbenden werden bepaalde kwesties verduidelijkt en gewijzigd. De meeste opleidingsorganisaties die alleen opleidingen verzorgen voor LAPL, PPL, SPL, BPL en voor de daarmee samenhangende bevoegdverklaringen en certificaten zijn tot op heden geclassificeerd als geregistreerde faciliteit overeenkomstig het JAR-systeem of vallen onder nationale voorschriften. Daarom werden in Sectie I bepaalde op JAR-FCL gebaseerde vereisten algemener en eenvoudiger geformuleerd. De aanvullende vereisten voor de ATO's die opleidingen verzorgen voor bewijzen van bevoegdheid als beroepsvlieger (CPL) in Sectie II zijn gebaseerd op aanhangsel 1a van JAR-FCL 1.055 / 2.055.

111. In het CRD werden bepaalde wijzigingen in de NPA-tekst voor deze sectie ingevoerd, waaronder de ontwikkeling van diverse aanvullende aanvaardbare wijzen van naleving. Daarin werd uitgelegd hoe het voorschrift moet worden nageleefd door niet-complexe opleidingsorganisaties die alleen opleidingen verzorgen voor LAPL, PPL, SPL of BPL en de daarmee samenhangende bevoegdverklaringen en certificaten. De aanvankelijk voorgestelde vereisten voor opleidingsorganisaties om zich te registreren als rechtspersoon en om financiële middelen aan te tonen, werden weggelaten. Verder werd

besloten het vereiste van een opleidings- en vluchthandboek over te brengen van Sectie II naar Sectie I en dit vereiste op alle opleidingsorganisaties toe te passen. Verduidelijkt moet worden dat dit handboek, in het geval van opleidingsorganisaties die alleen opleidingen verzorgen voor bewijzen van bevoegdheid als privévlieger (PPL), met inbegrip van bewijzen van bevoegdheid als recreatief vlieger (LAPL), elementair moet blijven (opleidings- en vluchthandboeken mogen in één handboek worden gebundeld).

112. Tijdens het raadplegingsproces hebben organisaties van belanghebbenden hun bezorgdheid geuit over de detailleringsgraad die wordt vereist van opleidingsorganisaties die de non-profitsector vertegenwoordigen en die alleen opleidingen verzorgen voor bewijzen van bevoegdheid als recreatief vlieger (LAPL) en de andere bewijzen van bevoegdheid als privévlieger en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen en certificaten. Het Agentschap heeft geprobeerd tegemoet te komen aan deze zorgpunten door bepaalde vereisten in deze sectie te vereenvoudigen. Zo werd besloten aanvullende aanvaardbare wijzen van naleving/richtsnoeren voor dergelijke opleidingsorganisaties op te stellen middels een toekomstige regelgevingstaak (bijvoorbeeld inhoud van de opleiding en opleidingshandboek).
113. Op basis van de ontvangen opmerkingen met betrekking tot de specifieke vereisten voor opleidingsorganisaties die alleen cursussen verzorgen voor bevoegdverklaringen voor vliegproeven, heeft het Agentschap besloten geen specifieke reeks voorschriften voor dergelijke opleidingsorganisaties op te stellen. Daaraan werd tegemoetgekomen door in verschillende vereisten specifieke aanvullende voorschriften of lichtere voorschriften toe te voegen.
114. De titel van deze sectie werd gewijzigd om tegemoet te komen aan opmerkingen van belanghebbenden over de werkingssfeer voor opleidingsorganisaties die alleen opleidingen verzorgen voor LAPL, PPL, SPL of BPL. De gewijzigde titel verduidelijkt dat de opleidingsorganisaties die opleidingen verzorgen voor LAPL en bewijzen van bevoegdheid als privévlieger ook opleidingscursussen mogen verzorgen voor de daarmee samenhangende bevoegdverklaringen en certificaten.
115. Diverse uiteenlopende standpunten werden ontvangen over de vereiste ervaring van de chef vlieginstruuteur (Chief Flight Instructor, CFI). Het Agentschap heeft besloten de in het CRD voorgestelde formulering te wijzigen en dichter te blijven bij de bestaande formulering in JAR-FCL. Het vereiste dat de CFI in het bezit moet zijn van het hoogste bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger en de daarmee samenhangende bevoegdverklaringen met betrekking tot de verzorgde vliegopleidingscursussen werd teruggezet in de uitvoeringsvoorschriften. De aanvaardbare wijze van naleving zal worden gewijzigd om dit vereiste nader toe te lichten.
116. Diverse belanghebbenden hebben soortgelijke opmerkingen ingediend, met het voorstel om afstandsonderwijs cursussen beschikbaar te stellen voor de opleiding met het oog op de meervlieger-typebevoegdverklaring, zij het dan met dezelfde beperkingen als voor typebevoegdverklaringen als éénvlieger. Het Agentschap is zich ervan bewust dat webgebaseerd afstandsonderwijs steeds meer opgang vindt bij opleidingen voor typebevoegdverklaring, en erkent de pedagogische voordelen daarvan. Het Agentschap heeft de tekst gewijzigd om afstandsonderwijs cursussen toe te staan voor alle klasse- of typebevoegdverklaringen.
117. De meeste opmerkingen en reacties die werden ontvangen over de aanvullende vereisten voor opleidingsorganisaties voor vliegproeven hadden niet met de inhoud, maar wel met de structuur van de voorstellen van het Agentschap te maken. Diverse belanghebbenden vroegen een apart subdeel op te stellen voor opleidingsorganisaties voor vliegproeven. Het Agentschap heeft de opmerkingen en vereisten zorgvuldig onderzocht met de hulp van de werkgroep voor vliegproeven en kwam tot de conclusie dat er, afgezien van de zeer specifieke aard van opleidingen voor vliegproeven, geen noodzaak bestond om een apart subdeel op te stellen. In feite kunnen de meeste algemene vereisten voor ATO's worden toegepast op opleidingsorganisaties voor vliegproeven. Toch werden enkele

specifieke punten onderkend met betrekking tot opleidingsorganisaties voor vliegproeven. Daarmee werd rekening gehouden in de tekst door deze organisaties vrij te stellen van de algemene vereisten, of door de aanvankelijke tekst van OR.ATO.355 te wijzigen.

118. Erkenningen van opleidingsorganisaties die een lidstaat overeenkomstig de toepasselijke vereisten in JAR-FCL heeft afgegeven of erkend met toepassing van JAR-FCL en die werden aanbevolen voor wederzijdse erkenning worden geacht te zijn afgegeven in overeenstemming met Deel OR. In dat geval mag de termijn om niveau 2-bevindingen af te sluiten niet meer dan twee jaar bedragen wanneer die bevindingen het gevolg zijn van verschillen met voordien geldende nationale wetgeving die de vereisten in JAR-FCL voor opleidingsorganisaties weergeeft.
119. Voor de opleidingsorganisaties die niet binnen de werkingssfeer van het JAR-FCL-systeem vallen en die alleen opleidingen verzorgen voor bewijzen van bevoegdheid als privévlieger en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen en certificaten, wordt voorgesteld dat de lidstaten de toepassingen van de bepalingen in Deel AR en Deel OR mogen uitstellen tot drie jaar na de datum waarop de nieuwe verordening van toepassing wordt. Deze overgangsperiode komt tegemoet aan de bezwaren die hoofdzakelijk te kennen werden gegeven door kleine opleidingsorganisaties en organisaties van belanghebbenden. Zij wezen erop dat de geregistreerde faciliteiten of andere opleidingsorganisaties die vallen onder het nationale systeem meer tijd nodig hebben om zich voor te bereiden op de nieuwe regelgeving. Enkele organisaties van belanghebbenden en bepaalde lidstaten hebben voorgesteld een bepaalde vorm van "grandfathering" toe te passen voor de geregistreerde faciliteiten. Het Agentschap heeft deze kwestie zorgvuldig onderzocht. Gelet op de belangrijke verschillen tussen de na te leven vereisten om te worden aanvaard als geregistreerde faciliteit en te worden erkend voor het ATO-systeem, is het echter niet mogelijk in de toekomst een specifieke credit- of grandfathering-clausule in te voeren voor opleidingsorganisaties van dit type. Het Agentschap gaat er echter van uit dat de overdracht van een bestaande geregistreerde faciliteit naar het toekomstige ATO-systeem in de meeste gevallen zal berusten op een analyse van de verschilpunten ('gap analysis') tussen beide regelgevingen. Zo kan een vorm van credits worden toegekend aan de opleidingsorganisatie voor onderdelen die al werden ingevoerd en goedgekeurd door de bevoegde autoriteit (bijvoorbeeld opleidings- en vluchthandboek / onderdelen van het veiligheidsbeheersysteem).

## Deel OR Subdeel FSTD

120. Subdeel OR.FSTD bepaalt de specifieke vereisten voor organisaties die vluchtnabootsers (Flight Simulation Training Devices, FSTD's) exploiteren en voor de kwalificatie van FSTD's. Dit subdeel bestaat uit de volgende twee secties:
- Sectie I Vereisten voor organisaties die FSTD's exploiteren
  - Sectie II Vereisten voor de kwalificatie van FSTD's
121. OR.FSTD bepaalt de aanvullende vereisten voor organisaties die FSTD's exploiteren en voor de kwalificatie van FSTD's. Het gaat om organisaties zoals FSTD-exploitanten die geen opleidingsprogramma's verzorgen, ATO's en houders van een bewijs luchtvaartexploitant (AOC) die FSTD's exploiteren.
- *Sectie I* beschrijft hoe een organisatie die een FSTD exploiteert de bevoegde autoriteit het bewijs kan leveren in staat te zijn het gecertificeerde FSTD-kwalificatieniveau te handhaven, en welke handelwijze moet worden gevolgd wanneer wijzigingen nodig zijn of aanvullende uitrusting werd toegevoegd aan de FSTD. Het programma voor toezicht op de naleving (Compliance Monitoring Programme, CMP) is van groot belang om te waarborgen dat de toepasselijke vereisten te allen tijde worden nageleefd.

- *Sectie II* behandelt alle te ondernemen stappen vanaf de aanvraag van een FSTD-kwalificatie, de kwalificatiebasis, met inbegrip van de certificeringsspecificatie, het bijzondere geval van een voorlopige kwalificatie tot de afgifte van een FSTD-kwalificatiecertificaat en de geldigheid daarvan.
122. OR.FSTD berust op JAR-FSTD A en H. Verschillen met voordien geldende regelgeving hebben hoofdzakelijk te maken met verbeteringen ter bevordering van de duidelijkheid. Er zijn geen wezenlijke verschillen voor FSTD-exploitanten.
123. Aangezien er nooit een vereiste bestond om de gebruiker van een FSTD (in casu ATO's of AOC-houders) een 'erkenning van gebruiker' te bezorgen als enig document, zal de erkenning om een FSTD te gebruiken onderdeel worden van het ATO-certificaat (aanhangsel) of van het opleidingshandboek (OM-D) van AOC-houders in verband met de erkende opleidingsprogramma's. Zo wordt gewaarborgd dat de bepaling inzake bijzonderheden in het opleidingsprogramma over het specifieke trainingstoestel, geïdentificeerd door de specifieke lettercode, behouden zal kunnen blijven.
124. Voor FSTD-exploitanten die geen opleidingsprogramma's verzorgen werd de algemene term "organisaties die een FSTD exploiteren" gebruikt. Die term omvat ATO's en AOC-houders die FSTD's exploiteren. Een ATO die een FSTD exploiteert bijvoorbeeld is niet alleen onderworpen aan de voorschriften in *Sectie III*, maar ook aan de andere toepasselijke voorschriften van *Subdeel OR.ATO*.
- Alle organisaties die FSTD's exploiteren moeten beschikken over een doeltreffend programma voor toezicht op de naleving. Zij moeten het bewijs daarvan leveren aan de bevoegde autoriteit voordat een kwalificatiecertificaat wordt afgegeven. Het vereiste om een administratie bij te houden als onderdeel van het programma voor toezicht op de naleving werd toegevoegd.
- Een verwijzing naar *Deel 21* werd ingevoegd om de validatiegegevens van het luchtvaartuig op te nemen in de kwalificatiebasis voor het (de) respectieve FSTD-type(n) als bedoeld in de gegevens voor operationele geschiktheid (OSD).
125. Voor FSTD-certificaathouders wordt als opt-out een overgangperiode van twee jaar voorgesteld om de in *OR.GEN.200(a)(3)* vervatte vereisten na te leven. Er kan immers niet worden aangenomen dat alle onderdelen al werden toegepast overeenkomstig de bestaande regelgeving (bijvoorbeeld identificatie van veiligheidsrisico's).

## Deel OR Subdeel AeMC

Zie *Deel AR Subdeel AeMC*.

Keulen, 19 april 2011

P. GOUDOU

Uitvoerend directeur



**BIJLAGE I****Verwijzingen naar regelgeving en titels - vergelijkingstabel CRD / advies (in volgorde van het CRD)**

CRD, verwijzing naar regelgeving	CRD, titel van regelgeving	Advies, verwijzing naar regelgeving	Advies, titel van regelgeving
<b>OVERKOEPELENDE VERORDENING</b>			
Vereisten voor autoriteiten, artikel 1	Doelstellingen en toepassingsgebied	Artikel 1	Doelstellingen en toepassingsgebied
Vereisten voor autoriteiten, artikel 2	Definities	Artikel 2	Definities
Vereisten voor autoriteiten, artikel 3	Veiligheidsprogramma	Artikel 3	Veiligheidsplanning
Vereisten voor autoriteiten, artikel 4	Toezichtcapaciteit	Artikel 4	Toezichtcapaciteit
Vereisten voor autoriteiten, artikel 5	Flexibiliteitsregeling	Artikel 5	Flexibiliteitsregeling
Vereisten voor autoriteiten, artikel 6	Overgangsregelingen	Artikel 6	Organisaties voor de opleiding van piloten
Vereisten voor autoriteiten, artikel 7	Inwerkingtreding	Artikel 7	Vluchtnabootsers
---	---	Artikel 8	Luchtvaartgeneeskundige centra
---	---	Artikel 9	Overgangsmaatregelen
---	---	Artikel 10	Inwerkingtreding
<b>AR.GEN - ALGEMENE VEREISTEN</b>			
AR.GEN	Sectie I - ALGEMEEN	AR.GEN	Sectie I - ALGEMEEN
AR.GEN.115	Documentatie over het toezicht	AR.GEN.115	Documentatie over het toezicht
AR.GEN.120	Wijzen van naleving	AR.GEN.120	Wijzen van naleving
AR.GEN.125	Informatieverstrekking aan het Agentschap	AR.GEN.125	Informatieverstrekking aan het Agentschap
AR.GEN.135	Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem	AR.GEN.135	Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem
AR.GEN	Sectie II - BEHEER	AR.GEN	Sectie II - BEHEER
AR.GEN.200	Beheersysteem	AR.GEN.200	Beheersysteem
AR.GEN.205	Gebruik van gekwalificeerde instanties	AR.GEN.205	Taakverdeling
AR.GEN.210	Wijzigingen in het beheersysteem	AR.GEN.210	Wijzigingen in het beheersysteem
AR.GEN.220	Administratie	AR.GEN.220	Administratie
AR.GEN	Sectie III - TOEZICHT, CERTIFICERING EN HANDHAVING	AR.GEN	Sectie III - TOEZICHT, CERTIFICERING EN HANDHAVING

CRD, verwijzing naar regelgeving	CRD, titel van regelgeving	Advies, verwijzing naar regelgeving	Advies, titel van regelgeving
AR.GEN.300	Voortdurend toezicht	AR.GEN.300	Toezicht
AR.GEN.305	Toezichtprogramma	AR.GEN.305	Toezichtprogramma
AR.GEN.310	Eerste certificeringsprocedure - organisaties	AR.GEN.310	Eerste certificeringsprocedure - organisaties
AR.GEN.315	Procedure voor afgifte, herbevestiging, verlenging of wijziging van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen of certificaten - personen	AR.GEN.315	Procedure voor afgifte, herbevestiging, verlenging of wijziging van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen, certificaten of attesten - personen
AR.GEN.330	Wijzigingen - organisaties	AR.GEN.330	Wijzigingen - organisaties
AR.GEN.345	Verklaring – organisaties	---	te publiceren met het advies betreffende de regeling vluchtuitvoeringen (Regulation on Air Operations)
AR.GEN.350	Bevindingen en corrigerende maatregelen – organisaties	AR.GEN.350	Bevindingen en corrigerende maatregelen
AR.GEN.355	Handhavingsmaatregelen - personen	AR.GEN.355	Handhavingsmaatregelen - personen
<b>AR.GEN</b>	<b>AR.GEN.Sectie IV "Platforminspecties"</b>	<b>AR.RAMP</b>	<b>te publiceren met het advies betreffende de regeling vluchtuitvoeringen (Regulation on Air Operations)</b>
<b>AR.OPS</b>	<b>AR.OPS</b>	<b>AR.OPS</b>	
<b>AR.FCL - SPECIFIEKE VEREISTEN INZAKE DE VERLENING VAN BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID AAN COCKPITPERSONEEL</b>			
AR.FCL	Sectie I - ALGEMEEN	AR.FCL	Sectie I - ALGEMEEN
AR.FCL.120	Administratie	AR.FCL.120	Administratie
AR.FCL	Sectie II - BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID, BEVOEGDVERKLARINGEN EN CERTIFICATEN	AR.FCL	Sectie II - BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID, BEVOEGDVERKLARINGEN EN CERTIFICATEN
AR.FCL.200	Procedure voor afgifte, herbevestiging en verlenging van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat	AR.FCL.200	Procedure voor afgifte, herbevestiging of verlenging van een bewijs van bevoegdheid, bevoegdverklaring of certificaat
AR.FCL.205	Toezicht op examinatoren	AR.FCL.205	Toezicht op examinatoren
AR.FCL.210	Informatieverstrekking aan examinatoren	AR.FCL.210	Informatieverstrekking aan examinatoren
AR.FCL.215	Geldigheidsperiode	AR.FCL.215	Geldigheidsperiode
AR.FCL.220	Procedure voor het opnieuw afgeven van een bewijs van bevoegdheid als piloot	AR.FCL.220	Procedure voor het opnieuw afgeven van een bewijs van bevoegdheid als piloot
AR.FCL.250	Beperking, opschorting en intrekking van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten	AR.FCL.250	Beperking, opschorting of intrekking van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen en certificaten
AR.FCL	Sectie III - THEORIE-EXAMEN	AR.FCL	Sectie III - THEORIE-EXAMEN
AR.FCL.300	Examenprocedures	AR.FCL.300	Examenprocedures
Aanhangsel VII van bijlage 1 – Deel AR EASA-formulier 141	EASA-standaardmodel van bewijs van bevoegdheid	Aanhangsel I van bijlage II – Deel AR EASA-formulier 141	EASA-standaardmodel van bewijs van bevoegdheid
<b>AR.CC - SPECIFIEKE VEREISTEN MET BETREKKING TOT CABINEPERSONEEL</b>			

CRD, verwijzing naar regelgeving	CRD, titel van regelgeving	Advies, verwijzing naar regelgeving	Advies, titel van regelgeving
AR.CC	Sectie I - ERKENNING VAN ORGANISATIES DIE CABINEPERSONEEL OPLEIDEN OF CABINEPERSONEELATTESTEN AFGEVEN	AR.CC	Sectie II - ORGANISATIES DIE CABINEPERSONEEL OPLEIDEN OF CABINEPERSONEELATTESTEN AFGEVEN
AR.CC.100	Erkenning van organisaties om cabinepersoneel op te leiden of cabinepersoneelattesten af te geven	AR.CC.200	Erkenning van organisaties om cabinepersoneel op te leiden of cabinepersoneelattesten af te geven
AR.CC	Sectie II - CABINEPERSONEELATTEST		Sectie I - CABINEPERSONEELATTEST
AR.CC.200	Procedures voor de afgifte van een cabinepersoneelattest	AR.CC.100	Procedures inzake cabinepersoneelattesten
AR.CC.205	Model en specificaties voor cabinepersoneelattesten	---	[integraal opgenomen in AR.CC.100]
AR.CC.215	Opschorting of intrekking van cabinepersoneelattesten	AR.CC.105	Opschorting of intrekking van cabinepersoneelattesten
Aanhangsel VIII van bijlage 1 – Deel AR EASA-formulier 142	EASA-standaardmodel van cabinepersoneelattesten	Aanhangsel II van bijlage II – Deel AR EASA-formulier 142	EASA-standaardmodel van cabinepersoneelattesten
<b>AR.ATO - SPECIFIEKE VEREISTEN MET BETREKKING TOT ERKENDE OPLEIDINGSORGANISATIES (ATO's)</b>			
AR.ATO.105	Toezichtprogramma	AR.ATO.105	Toezichtprogramma
AR.ATO.120	Administratie	AR.ATO.120	Administratie
<b>AR.FSTD - SPECIFIEKE VEREISTEN INZAKE DE KWALIFICATIE VAN VLUCHTNABOOTERS (FSTD's)</b>			
AR.ATO.200	Eerste evaluatieprocedure	AR.FSTD.100	Eerste evaluatieprocedure
AR.ATO.210	Afgifte van een FSTD-kwalificatiecertificaat	AR.FSTD.110	Afgifte van een FSTD-kwalificatiecertificaat
AR.ATO.220	Voortzetting van een FSTD-kwalificatie	AR.FSTD.120	Voortzetting van een FSTD-kwalificatie
AR.ATO.230	Wijzigingen	AR.FSTD.130	Wijzigingen
AR.ATO.235	Bevindingen en corrigerende maatregelen - FSTD-kwalificatiecertificaat	AR.FSTD.135	Bevindingen en corrigerende maatregelen - FSTD-kwalificatiecertificaat
Aanhangsel IX van bijlage 1 – Deel AR EASA-formulier 143	Certificaat voor erkende opleidingsorganisaties met erkenningsformulier voor opleidingscursus	Aanhangsel III van bijlage II – Deel AR EASA-formulier 143	Certificaat voor erkende opleidingsorganisaties met erkenningsformulier voor opleidingscursus
Aanhangsel X van bijlage 1 – Deel AR EASA-formulier 145	FSTD-kwalificatiecertificaat	Aanhangsel IV van bijlage II – Deel AR EASA-formulier 145	FSTD-kwalificatiecertificaat
<b>AR.AeMC - SPECIFIEKE VEREISTEN MET BETREKKING TOT LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE CENTRA (AeMC's)</b>			
AR.AeMC.110	Eerste certificeringsprocedure	AR.AeMC.110	Eerste certificeringsprocedure
AR.AeMC.150	Bevindingen en corrigerende maatregelen - AeMC	AR.AeMC.150	Bevindingen en corrigerende maatregelen - AeMC
Aanhangsel XI van bijlage 1 – Deel AR EASA-formulier 146	Certificaat voor luchtvaartgeneeskundige centra (AeMC's)	Aanhangsel V van bijlage II – Deel AR EASA-formulier 146	Certificaat voor luchtvaartgeneeskundige centra (AeMC's)

CRD, verwijzing naar regelgeving	CRD, titel van regelgeving	Advies, verwijzing naar regelgeving	Advies, titel van regelgeving
<b>AR.MED - SPECIFIEKE VEREISTEN INZAKE LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE CERTIFICERING</b>			
AR.MED	Sectie I - ALGEMEEN	AR.MED	Sectie I - ALGEMEEN
AR.MED.120	Medische beoordelaars	AR.MED.120	Medische beoordelaars
AR.MED.125	Overlegging aan de vergunningverlenende autoriteit	AR.MED.125	Overlegging aan de vergunningverlenende autoriteit
AR.MED.130	Model van medische verklaring	AR.MED.130	Model van medische verklaring
AR.MED.135	Luchtvaartgeneeskundige formulieren	AR.MED.135	Luchtvaartgeneeskundige formulieren
AR.MED.145	Verklaring van huisartsen aan de bevoegde autoriteit	AR.MED.145	Kennisgeving van huisartsen aan de bevoegde autoriteit
AR.MED.150	Administratie	AR.MED.150	Administratie
AR.MED	Sectie II - LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE KEURINGSARTSEN (AME's)	AR.MED	Sectie II - LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE KEURINGSARTSEN (AME's)
AR.MED.200	AR.MED.200 Procedure voor de afgifte van een AME-certificaat	AR.MED.200	Procedure voor de afgifte van een AME-certificaat
AR.MED.240	Huisartsen die optreden als luchtvaartgeneeskundige keuringsarts (AME)	AR.MED.240	Huisartsen die optreden als AME
AR.MED.245	Voortdurend toezicht op luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen (AME's) en huisartsen	AR.MED.245	Voortdurend toezicht op AME's en huisartsen
AR.MED.250	Beperking, opschorting en intrekking van een AME-certificaat	AR.MED.250	Beperking, opschorting en intrekking van een AME-certificaat
AR.MED.255	Handhavingsmaatregelen	AR.MED.255	Handhavingsmaatregelen
AR.MED	Sectie III - MEDISCHE CERTIFICERING	AR.MED	Sectie III - MEDISCHE CERTIFICERING
AR.MED.315	Herziening van onderzoeksverslagen	AR.MED.315	Herziening van onderzoeksverslagen
AR.MED.325	Tweede herzieningsprocedure	AR.MED.325	Tweede herzieningsprocedure
Aanhangsel XII van bijlage 1 – Deel AR EASA-formulier 147	EASA-standaardmodel van medische verklaring	Aanhangsel VI van bijlage II – Deel AR EASA-formulier 147	EASA-standaardmodel van medische verklaring
<b>Overkoepelende verordening</b>			
Vereisten voor organisaties, artikel 1	Doelstellingen en toepassingsgebied	Artikel 1	Doelstellingen en toepassingsgebied
Vereisten voor organisaties, artikel 2	Definities	Artikel 2	Definities
Vereisten voor organisaties, artikel 3	Organisaties voor de opleiding van piloten	Artikel 6	Organisaties voor de opleiding van piloten
Vereisten voor organisaties, artikel 4	Vluchtnabootsers	Artikel 7	Vluchtnabootsers
Vereisten voor organisaties,	Luchtvaartgeneeskundige centra	Artikel 8	Luchtvaartgeneeskundige centra

CRD, verwijzing naar regelgeving	CRD, titel van regelgeving	Advies, verwijzing naar regelgeving	Advies, titel van regelgeving
artikel 5			
Vereisten voor organisaties, artikel 6	Luchtvaartexploitanten	---	---
Vereisten voor organisaties, artikel 8	Inwerkingtreding	Artikel 10	Inwerkingtreding
<b>OR.GEN - ALGEMENE VEREISTEN</b>			
OR.GEN	Sectie I - ALGEMEEN	OR.GEN	Sectie I - ALGEMEEN
OR.GEN.105	Bevoegde autoriteit	OR.GEN.105	Bevoegde autoriteit
OR.GEN.115	Aanvraag voor een organisatiecertificaat	OR.GEN.115	Aanvraag voor een organisatiecertificaat
OR.GEN.120	Wijzen van naleving	OR.GEN.120	Wijzen van naleving
OR.GEN.125	Erkenningsvoorwaarden en rechten van een organisatie	OR.GEN.125	Erkenningsvoorwaarden en rechten van een organisatie
OR.GEN.130	Wijzigingen in organisaties die zijn onderworpen aan een certificeringsverplichting	OR.GEN.130	Wijzigingen in organisaties die zijn onderworpen aan een certificeringsverplichting
OR.GEN.135	Voortdurend van geldigheid	OR.GEN.135	Voortdurend van geldigheid
OR.GEN.140	Toegang	OR.GEN.140	Toegang
OR.GEN.145	Verklaring	---	te publiceren met het advies betreffende de regeling vluchtuitvoeringen (Regulation on Air Operations)
OR.GEN.150	Bevindingen	OR.GEN.150	Bevindingen
OR.GEN.155	Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem	OR.GEN.155	Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem
OR.GEN.160	Melding van voorvallen	OR.GEN.160	Melding van voorvallen
OR.GEN	Sectie II - BEHEERSYSTEEM	OR.GEN	Sectie II - BEHEERSYSTEEM
OR.GEN.200	Beheersysteem	OR.GEN.200	Beheersysteem
OR.GEN.205	Inhuren en inkopen	OR.GEN.205	Gecontracteerde activiteiten
OR.GEN.210	Personeelsvereisten	OR.GEN.210	Personeelsvereisten
OR.GEN.215	Vereisten inzake faciliteiten	OR.GEN.215	Vereisten inzake faciliteiten
OR.GEN.220	Administratie	OR.GEN.220	Administratie
OR.OPS.GEN	OR.OPS.GEN	CAT.OR	<b>te publiceren met het advies betreffende de regeling vluchtuitvoeringen (Regulation on Air Operations)</b>
OR.OPS.MLR	OR.OPS.MLR	CAT.MLR	
OR.OPS.AOC	OR.OPS.AOC	CAT.AOC	
OR.OPS.FC	OR.OPS.FC	CAT.FC	
OR.OPS.CC	OR.OPS.CC	CAR.CC	
OR.OPS.TC	OR.OPS.TC	CAT.TC	
OR.OPS.SEC	OR.OPS.SEC	CAT.SEC	
<b>OR.ATO - ERKENDE OPLEIDINGSORGANISATIES</b>			
OR.ATO	Sectie I - ALGEMEEN	OR.ATO	Sectie I - ALGEMEEN

CRD, verwijzing naar regelgeving	CRD, titel van regelgeving	Advies, verwijzing naar regelgeving	Advies, titel van regelgeving
OR.ATO.100	Toepassingsgebied	OR.ATO.100	Toepassingsgebied
OR.ATO.105	Aanvraag	OR.ATO.105	Aanvraag
OR.ATO.110	Personeelsvereisten	OR.ATO.110	Personeelsvereisten
OR.ATO.120	Administratie	OR.ATO.120	Administratie
OR.ATO.125	Opleidingsprogramma	OR.ATO.125	Opleidingsprogramma
OR.ATO.130	Opleidings- en vluchthandboek	OR.ATO.130	Opleidings- en vluchthandboek
OR.ATO.135	Opleidingsluchtvaartuigen en FSTD's	OR.ATO.135	Opleidingsluchtvaartuigen en FSTD's
OR.ATO.140	Luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen	OR.ATO.140	Luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen
OR.ATO.145	Eerste opleidingsvereisten	OR.ATO.145	Eerste opleidingsvereisten
OR.ATO.150	Opleiding in derde landen	OR.ATO.150	Opleiding in derde landen
OR.ATO	Sectie II - AANVULLENDE VEREISTEN VOOR ATO'S DIE OPLEIDINGEN VERZORGEN VOOR BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID EN BEVOEGDVERKLARINGEN ANDERS DAN LAPL, PPL, SPL EN BPL	OR.ATO	Sectie II - AANVULLENDE VEREISTEN VOOR ATO'S DIE OPLEIDINGEN VERZORGEN VOOR CPL, MPL EN ATPL EN DAARMEE SAMENHANGENDE BEVOEGDVERKLARINGEN EN CERTIFICATEN
OR.ATO.210	Personeelsvereisten	OR.ATO.210	Personeelsvereisten
OR.ATO.225	Opleidingsprogramma	OR.ATO.225	Opleidingsprogramma
OR.ATO.230	Opleidings- en vluchthandboek	OR.ATO.230	Opleidings- en vluchthandboek
<b>OR.FSTD – VEREISTEN VOOR ORGANISATIES DIE VLUCHTNABOOTERS (FSTD'S) EXPLOITEREN EN DE KWALIFICATIE VAN FSTD'S</b>			
OR.ATO	Sectie III – AANVULLENDE VEREISTEN VOOR ORGANISATIES DIE FSTD'S EXPLOITEREN EN DE KWALIFICATIE VAN FSTD'S	OR.FSTD	Sectie I - VEREISTEN VOOR ORGANISATIES DIE FSTD'S EXPLOITEREN
OR.ATO.300	Algemeen	OR.FSTD.100	Algemeen
OR.ATO.305	FSTD-kwalificatie onderhoud	OR.FSTD.105	Handhaving van de FSTD-kwalificatie
OR.ATO.310	Wijzigingen	OR.FSTD.110	Wijzigingen
OR.ATO.315	Installaties	OR.FSTD.115	Installaties
OR.ATO.320	Aanvullende uitrusting	OR.FSTD.120	Aanvullende uitrusting
OR.ATO	Sectie III – AANVULLENDE VEREISTEN VOOR ORGANISATIES DIE FSTD'S EXPLOITEREN EN DE KWALIFICATIE VAN FSTD'S (VERVOLG)	OR.FSTD	Sectie II - VEREISTEN VOOR DE KWALIFICATIE VAN FSTD'S
OR.ATO.350	Aanvraag voor FSTD-kwalificatie	OR.FSTD.200	Aanvraag voor FSTD-kwalificatie
OR.ATO.355	Certificeringsspecificaties voor FSTD's	OR.FSTD.205	Certificeringsspecificaties voor FSTD's
OR.ATO.360	Kwalificatiebasis	OR.FSTD.210	Kwalificatiebasis
OR.ATO.365	Afgifte van een FSTD-kwalificatiecertificaat	OR.FSTD.215	Afgifte van een FSTD-kwalificatiecertificaat
OR.ATO.370	Voorlopige FSTD-kwalificatie	OR.FSTD.220	Voorlopige FSTD-kwalificatie
OR.ATO.375	Geldigheidsduur en voortdurende van geldigheid	OR.FSTD.225	Geldigheidsduur en voortdurende van geldigheid

<b>CRD, verwijzing naar regelgeving</b>	<b>CRD, titel van regelgeving</b>	<b>Advies, verwijzing naar regelgeving</b>	<b>Advies, titel van regelgeving</b>
OR.ATO.380	Wijzigingen in de gekwalificeerde FSTD	OR.FSTD.230	Wijzigingen in de gekwalificeerde FSTD
OR.ATO.385	Overdraagbaarheid van een FSTD-kwalificatie	OR.FSTD.235	Overdraagbaarheid van een FSTD-kwalificatie
OR.ATO.390	Administratie	OR.FSTD.240	Administratie
OR.ATO	SECTIE IV – AANVULLENDE VEREISTEN VOOR ATO'S DIE SPECIFIEKE OPLEIDINGSTYPEN VERZORGEN	OR.ATO	SECTIE III – AANVULLENDE VEREISTEN VOOR ATO'S DIE SPECIFIEKE OPLEIDINGSTYPEN VERZORGEN
OR.ATO.400	Algemeen	OR.ATO.300	Algemeen
OR.ATO.405	Klassikaal onderricht	OR.ATO.305	Klassikaal onderricht
OR.ATO.410	Instructeurs	OR.ATO.310	Instructeurs
OR.ATO.430	Algemeen	OR.ATO.330	Algemeen
OR.ATO.435	Volledige vluchtnabootser (FFS)	OR.ATO.335	Volledige vluchtnabootser (FFS)
OR.ATO.450	Algemeen	OR.ATO.350	Algemeen
OR.ATO.455	Opleidingsorganisaties voor vliegproeven	OR.ATO.355	Opleidingsorganisaties voor vliegproeven
OR.AeMC	OR.AeMC	OR.AeMC	LUCHTVAARTGENEESKUNDIGE CENTRA
OR.AeMC	Sectie I - ALGEMEEN	OR.ATO	Sectie I - ALGEMEEN
OR.AeMC.105	Toepassingsgebied	OR.AeMC.105	Toepassingsgebied
OR.AeMC.115	Aanvraag	OR.AeMC.115	Aanvraag
OR.AeMC.135	Voortdurende van geldigheid	OR.AeMC.135	Voortdurende van geldigheid
OR.AeMC	Sectie II - BEHEER	OR.AeMC	Sectie II - BEHEER
OR.AeMC.200	Beheersysteem	OR.AeMC.200	Beheersysteem
OR.AeMC.210	Personeelsvereisten	OR.AeMC.210	Personeelsvereisten
OR.AeMC.215	Vereisten inzake faciliteiten	OR.AeMC.215	Vereisten inzake faciliteiten
OR.AeMC.220	Administratie	OR.AeMC.220	Administratie