



**ADVIES NR. 07/2011**

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

**van 13 december 2011**

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

**EN**

**betreffende een Verordening van de Commissie 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**

**EN**

**betreffende een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EU) nr. xxxx/2012 tot vaststelling van technische voorschriften en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartactiviteiten ingevolge Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad**

**EN**

**betreffende een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad**

**'Operationele geschiktheidsgegevens'**

## Samenvatting

In dit advies worden wijzigingen in diverse uitvoeringsvoorschriften voorgesteld ter invoering van het concept 'operationele geschiktheidsgegevens'. Dit concept is ingevoerd in Verordening (EG) nr. 216/2008 als deel van de eerste uitbreiding van bevoegdheden.

Met de nieuwe regels wordt ervoor gezorgd dat bepaalde gegevens die noodzakelijk zijn voor veilige exploitatie beschikbaar zijn voor en worden gebruikt door de exploitanten. Deze gegevens worden specifiek geacht voor een luchtvaartuigtype en moeten dan ook worden verstrekt door de organisatie die dat type heeft ontworpen. De gegevens behelzen de volgende elementen:

- het minimumopleidingsprogramma voor het verkrijgen van de typekwalificatie piloot;
- de referentiegegevens van het luchtvaartuig ter ondersteuning van de kwalificatie van simulatoren;
- het minimumopleidingsprogramma voor het verkrijgen van een certificaat voor vrijgave na onderhoud;
- typespecifieke gegevens voor de opleiding van cabinepersoneel; en
- de basisminimumuitrustingslijst (BMUL).

De door de ontwerper voorgestelde operationele geschiktheidsgegevens worden tezamen met de luchtwaardigheidscertificering goedgekeurd door EASA.

Wanneer deze gegevens zijn goedgekeurd, moeten zij door exploitanten en opleidingsorganisaties worden gebruikt voor het opstellen van aangepaste opleidingen en de minimumuitrustingslijst.

De verwachting is dat de kloof tussen luchtwaardigheid en vluchtuitvoering met deze operationele geschiktheidsgegevens zal worden gedicht.

## Toelichting

### **I. Algemeen**

1. Dit advies heeft tot doel de Commissie de wijziging voor te stellen van de Verordeningen (EG) nr. 1702/2003<sup>1</sup>, (EG) nr. 2042/2003<sup>2</sup>, (EU) nr. xxxx/2012<sup>3</sup> en (EU) nr. 1178/2011<sup>4</sup>. De reikwijdte van deze regelgevingstaak is beschreven in mandaat 21.039 en wordt hieronder nader omschreven.
2. Het advies is uitgebracht overeenkomstig de door de raad van beheer van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna het "Agentschap" genoemd) vastgestelde procedure<sup>5</sup>, in overeenstemming met artikel 19 van Verordening (EG) nr. 216/2008<sup>6</sup> (hierna de "basisverordening" genoemd).
3. In het voorgestelde voorschrift wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van het Europese en internationale recht (ICAO), en met de overeenstemming met de voorschriften van autoriteiten van de belangrijkste partners van de Europese Unie, zoals beschreven in de doelstellingen van artikel 2 van de basisverordening. De voorgestelde regel:
  - a. staat boven de normen en aanbevolen praktijken van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). De producten van het proces van operationele geschiktheidsgegevens, de opleidingssyllabi en de basisminimumuitrustingslijst (BMUL) zijn noodzakelijk voor het opstellen van de cursussen en de MUL, die ook vereist zijn op grond van de bijlagen 1 en 6 van de ICAO. De vereiste van het opstellen van operationele geschiktheidsgegevens door de luchtvaartuigfabrikant als deel van de typecertificering maakt echter geen deel uit van ICAO-bijlage 8.
  - b. kijkt op de volgende punten af van de regels van de Amerikaanse FAA en de Canadese TCCA. Zowel de FAA als de TCCA hebben procedures voor de beoordeling van de operationele geschiktheid van nieuwe en bewerkte luchtvaartuigtypen. Op grond van de resultaten van deze beoordelingen wordt een door de autoriteiten

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1194/2009 van 30 november 2009 (PB L 321 van 8.12.2009, blz. 5).

<sup>2</sup> Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 1149/2011 van 21 oktober 2011 (PB L 298 van 16.11.2011, blz. 1).

<sup>3</sup> De nog te publiceren verordening inzake operationele geschiktheidsgegevens.

<sup>4</sup> Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1).

<sup>5</sup> Besluit van de raad van bestuur betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificeringsspecificaties en richtsnoeren ("regelgevingsprocedure"). EASA MB 08-2007 van 13.6.2007.

<sup>6</sup> Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009 van de Commissie van 21 oktober 2009 (PB L 309 van 24.11.2009, blz. 51).

opgestelde BMUL gepubliceerd of worden cursussen voor cockpit- en cabinepersoneel goedgekeurd. Voor de beoordeling van de vluchtuitvoering zijn niet per se gegevens van de luchtvaartuigfabrikanten vereist.

4. Thans valt de goedkeuring van gegevens die benodigd zijn voor veilige exploitatie van een bepaald luchtvaartuigtype, zoals het minimumopleidingsprogramma voor het verkrijgen van de typekwalificatie piloot, de typebevoegdheid voor cabinepersoneel en de BMUL, onder de verantwoordelijkheid van de nationale luchtvaartautoriteiten. Ter bevordering van uniformiteit hebben leden van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten besloten één goedkeuringsprocedure te volgen die voor iedereen aanvaardbaar is: de Gemeenschappelijke Commissie voor evaluatie van operaties (JOEB). Iedere JOEB is per geval in het leven geroepen en bestaat uit relevante belanghebbenden, inclusief eventuele instanties die geen nationale luchtvaartautoriteiten zijn. Zij hebben tot doel de exploitatieomstandigheden voor het gebruik van een luchtvaartuigtype te onderzoeken, wat uitmondt in aanbevelingen voor typetraining en de BMUL. De JOEB-procedure onder auspiciën van de nationale luchtvaartautoriteiten was vrijwillig. Dit was weliswaar een gezamenlijke activiteit, maar iedere betrokken instantie moest de aanbevelingen omzetten in haar nationale wetgevings- en bestuurlijk stelsel. Het eindresultaat kon dan ook afwijken van de resultaten die in het JOEB-proces naar voren waren gekomen. Na de ontmanteling van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten in 2008 is het OEB-proces voortgezet onder auspiciën van het Agentschap, met de instemming van de voormalige leden van de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten. Deelname aan de procedure bleef geschieden op vrijwillige basis.
5. De beoordeling van het minimumopleidingsprogramma voor het verkrijgen van een certificaat voor vrijgave na onderhoud maakte geen deel uit van het (J)OEB-proces. De cursussen voor dat personeel zijn dan ook ontwikkeld en goedgekeurd onder de verantwoordelijkheid van de nationale autoriteiten, overeenkomstig de algemene voorschriften in deel 66. Zowel qua lengte als qua behandelde onderwerpen konden deze cursussen variëren.
6. Een van de voornaamste doelstellingen voor het opstellen van het EASA-systeem was uniformiteit. Het Agentschap heeft in advies nr. 3/2004<sup>7</sup> tot wijziging van de basisverordening dan ook aanbevolen de typegerelateerde exploitatiegegevens zoals de gegevens die zijn ontwikkeld in het kader van het (J)OEB-proces verplicht te stellen voor alle luchtvaartuigen die door exploitanten in de EU worden gebruikt. Dit zou kunnen worden verwezenlijkt door de goedkeuring van een besluit van het Agentschap op basis van een wijziging in de basisverordening. De Europese Commissie was echter van oordeel dat een dergelijk besluit alleen door het Agentschap kan worden goedgekeurd als het rechtstreeks is gekoppeld aan het product waarmee het verband houdt (individueel besluit met een duidelijke adressaat). Volgens haar interpretatie van het EG-Verdrag en jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie kunnen agentschappen geen bindende en algemeen toepasselijke normen opstellen. Het voorstel tot wijziging van de basisverordening is dan ook gewijzigd, zodat deze aanvullende operationele onderdelen door het Agentschap konden worden goedgekeurd door deze te koppelen aan het typecertificaat van het luchtvaartuig.
7. De Europese Commissie heeft advies nr. 3/2004 van het Agentschap gewijzigd en bovengenoemde juridische voorwaarden erin verwerkt en voorgesteld de aanvullende specificaties voor de exploitatie van een bepaald luchtvaartuigtype te bepalen als deel

---

<sup>7</sup> Advies nr. 3/2004 van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, teneinde de werkingssfeer van de verordening uit te breiden naar de regulering van pilotenvergunningen, luchtvaartactiviteiten en luchtvaartuigen uit derde landen, 16 december 2004. (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

van de productcertificering. Aan artikel 5, lid 5, onder e) van de basisverordening zijn dan ook de volgende elementen toegevoegd:

- (iv) *'het minimumopleidingsprogramma voor het verkrijgen van een certificaat voor vrijgave na onderhoud, teneinde te voldoen aan lid 2, onder lid f;*
- (v) *'het minimumopleidingsprogramma voor het verkrijgen van de typekwalificatie piloot en de kwalificatie van bijbehorende vluchtnabootsers, teneinde te voldoen aan artikel 7;*
- (vi) *'de lijst met de passende minimumuitrusting, alsmede de aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering, teneinde te voldoen aan artikel 8'.*

8. Deze bepalingen zijn als zodanig goedgekeurd door de wetgever. In onderhavig advies worden de voorwaarden gedefinieerd waaronder deze bepalingen ten uitvoer zullen worden gelegd.

## II. Raadpleging

9. NPA 2009-01<sup>8</sup> met het ontwerpadvies voor een verordening van de Commissie tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1702/2003 en (EG) nr. 2042/2003 is op 16 januari 2009 gepubliceerd op de website van het Agentschap (<http://www.easa.europa.eu>).
10. Op de sluitingsdatum, dinsdag 30 juni 2009, had het Agentschap 1011 reacties ontvangen van 80 nationale luchtvaartautoriteiten, beroepsorganisaties en particuliere ondernemingen.
11. Voor de beoordeling van deze op- en aanmerkingen heeft het Agentschap een beoordelingsgroep opgericht. Deze groep bestond uit leden van de werkgroep, plus twee extra deskundigen. De volledige samenstelling van de werkgroep is tezamen met een bijgewerkte versie van mandaat 21.039 gepubliceerd. De groepsleden waren deskundigen uit de industrie, verenigingen van exploitanten, verenigingen van luchtvaartpersoneel, EASA en nationale luchtvaartautoriteiten. De beoordelingsgroep is in 2009 en 2010 drie keer bijeengekomen. Alle voornaamste onderwerpen zijn uitgebreid besproken in de groep. Er is weliswaar geen consensus bereikt over alle onderwerpen, maar het Agentschap heeft bij het opstellen van het CRD en de uiteindelijke tekst alle visies van de afzonderlijke deskundigen meegenomen. Tegelijk met dit voorstel zijn wijzigingen aangebracht in de tekst van Verordening (EG) nr. 1702/2003, zodat deze aansluit op de laatste wijziging in Verordening (EG) nr. 216/2008 zoals vastgelegd in Verordening (EG) nr. 1108/2009. In de nieuwe artikelen 18 en 19 is de term 'luchtwaardigheidscodes' geschrapt en in Verordening (EG) nr. 1702/2003 is de term systematisch vervangen door 'certificeringsspecificaties'.
12. Het CRD had niet de gebruikelijke indeling. Vanwege het grote aantal ontvangen reacties en de wijzigingen in de structuur van de tekst door de verwerking van de op- en aanmerkingen, achtte het Agentschap het niet efficiënt om een reactie op iedere afzonderlijke opmerking op te stellen. Daarom heeft het Agentschap alle op- en aanmerkingen op een andere wijze verwerkt. Er is een samenvatting van de opmerkingen opgesteld. In september 2009 gaven de Commissie en de raad van beheer aan deze benadering te ondersteunen. Alle ontvangen op- en aanmerkingen zijn in dit overzicht meegenomen en samengevat, met de algemene reacties van het Agentschap. In de resulterende tekst, die in aanhangsel 1 bij dit CRD is gepubliceerd, zijn de wijzigingen ten opzichte van de huidige regel gemarkeerd. Het CRD is op 13 mei 2011 gepubliceerd. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de NPA luiden als volgt:
- a. In het NPA-voorstel werd een afzonderlijk certificaat overwogen voor de goedkeuring van de operationele geschiktheid. In het CRD is het concept van een afzonderlijk certificaat terzijde geschoven. Het voorstel is zodanig gewijzigd dat de

---

<sup>8</sup> Zie de archieven voor regelgeving op [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

elementen voor operationele geschiktheid worden goedgekeurd als operationele geschiktheidsgegevens die zijn opgenomen in het typecertificaat of het aanvullende typecertificaat van het luchtvaartuig.

- b. In het NPA-voorstel moesten alle exploitanten en opleidingsorganisaties bij het opstellen van hun cursussen en de MUL gebruikmaken van de goedgekeurde elementen voor operationele geschiktheid. Deze benadering is grondig gewijzigd. In het CRD-voorstel wordt overwogen een kern van de operationele geschiktheidsgegevens verplicht te laten voor exploitanten en opleidingsorganisaties, maar een groot deel van deze gegevens de status van aanvaardbare wijzen van naleving (AMC) te geven. Exploitanten en opleidingsorganisaties kunnen alleen afwijken van het verplichte deel van de operationele geschiktheidsgegevens als het Agentschap goedkeuring heeft gegeven voor de wijziging. Zij kunnen wel afwijken van de niet-verplichte delen van de operationele geschiktheidsgegevens die onder de bevoegdheid van de bevoegde (nationale<sup>9</sup>) autoriteit vallen middels een alternatieve aanvaardbare wijze van naleving.
- c. De toepasselijkheid van het concept certificaat voor operationele geschiktheid / operationele geschiktheidsgegevens op luchtvaartuigen die geen complexe motoraangedreven luchtvaartuigen zijn, was in de NPA niet duidelijk. Dit is in het CRD verduidelijkt. De voornaamste conclusie is dat de meeste elementen van operationele geschiktheidsgegevens niet van toepassing zijn op luchtvaartuigen die geen complexe motoraangedreven luchtvaartuigen zijn. Nadere toelichting:
- Het voorschrift van een minimumopleidingsprogramma voor het verkrijgen van de typekwalificatie piloot en van een certificaat voor vrijgave na onderhoud is enkel van toepassing wanneer het luchtvaartuig een typebevoegdverklaring heeft. Kleine luchtvaartuigen hebben normaliter een klasse- of groepsbevoegdverklaring. Het Agentschap kan echter op ad-hocbasis besluiten dat een typebevoegdverklaring noodzakelijk is vanwege de prestaties, het ontwerp of andere kenmerken waarvoor specifieke opleiding is vereist. Voor de meeste kleine luchtvaartuigen is dat niet het geval. Zij hebben normaliter een klasse- of groepsbevoegdverklaring. De vraag of voor een nieuw type luchtvaartuig een typebevoegdverklaring of een klassebevoegdverklaring nodig is, moet in de goedkeuringsprocedure voor de operationele geschiktheidsgegevens worden beantwoord. De eindbeslissing is in handen van het Agentschap. De beoordeling wordt gebaseerd op objectieve criteria die worden opgenomen in richtsnoeren. Wanneer er geen afzonderlijke typebevoegdverklaring is vereist voor het luchtvaartuig, zijn de relevante elementen van operationele geschiktheidsgegevens niet vereist<sup>10</sup>.
  - Simulatoregegevens zijn alleen vereist wanneer het gebruik van volledige vluchtsimulators is opgenomen in het minimumopleidingsprogramma voor het verkrijgen van de typekwalificatie piloot. Dat is doorgaans niet het geval bij kleine luchtvaartuigen.
  - De typespecifieke gegevens voor de opleiding van cabinepersoneel is alleen vereist wanneer volgens de exploitatieregels cabinepersoneel is vereist voor de maximaal toelaatbare passagierscapaciteit<sup>11</sup>. Kleine luchtvaartuigen hebben niet zo veel passagiersstoelen.
  - De vereiste van het opstellen van een BMUL is van toepassing op alle luchtvaartuigen die kunnen worden gebruikt voor commerciële activiteiten,

<sup>9</sup> In het geval van aanvragers van buiten de EU is het Agentschap de bevoegde instantie.

<sup>10</sup> De aanvrager kan altijd vrijwillig een minimumsyllabus verstrekken voor de training voor typebevoegdverklaring die moet worden goedgekeurd voor operationele geschiktheidsgegevens.

<sup>11</sup> Thans voor een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie van meer dan 19.

aangezien de desbetreffende exploitanten minimumuitrustingslijsten voor die luchtvaartuigen moeten hebben. Dit betekent dat voor de meeste kleine luchtvaartuigen een BMUL is vereist. Het Agentschap zal echter algemene BMUL's voor de meeste categorieën niet-complexe luchtvaartuigen opstellen middels een specifieke CS. Zo wordt de last voor aanvragers van een typecertificaat tot een minimum beperkt. De aanvrager van een typecertificaat voor een luchtvaartuig in die categorieën hoeft dan enkel te bevestigen dat deze algemene BMUL geschikt is voor zijn ontwerp. De CS met algemene BMUL's wordt op dit moment ontwikkeld.

13. Op de sluitingsdatum, 13 juli 2011, had het Agentschap 69 reacties ontvangen van 23 nationale luchtvaartautoriteiten, beroepsorganisaties en particuliere ondernemingen.
14. Naar aanleiding van deze reacties zijn de volgende wijzigingen in de voorstellen aangebracht:
  - a. De overgangsbepaling voor lopende goedkeuringsprocedures voor aanvullende typecertificaten en wijzigingen in typecertificaten is toegevoegd aan de overkoepelende verordening. Deze bepaling ontbrak.
  - b. Verwijzingen naar operationele geschiktheidsgegevens in de punten 21A.3 en 21A.3B met betrekking tot de melding van voorvallen en luchtwaardigheidsrichtlijnen zijn geschrapt. Het Agentschap is het eens met de opmerkingen dat deze verwijzingen overbodig zijn omdat de bestaande formulering van de punten 21A.3 en 21A.3B al dusdanig kan worden geïnterpreteerd dat voorvallen en onveilige omstandigheden in verband met de operationele geschiktheidsgegevens hieronder vallen.
  - c. Het concept van richtlijnen ter verbetering van de veiligheid is terzijde geschoven. Daarom zijn de punten 21A.3C en 21A.3D uit het voorstel geschrapt. Het Agentschap heeft erkend dat het concept van richtlijnen ter verbetering van de veiligheid complex was en moeilijk ten uitvoer te leggen was, terwijl dezelfde doelstelling met andere regelgevingsinstrumenten kon worden bereikt. De doelstelling van het concept van richtlijnen ter verbetering van de veiligheid was tweeledig. Het Agentschap moest hiermee nieuwe luchtwaardigheidsvoorschriften kunnen opleggen voor bestaande ontwerpen, dat wil zeggen nieuw geproduceerde of in gebruik zijnde luchtvaartuigen, en correcties kunnen opleggen voor de elementen van operationele geschiktheid. Laatstgenoemde doelstelling zal worden bereikt met het bestaande instrument van luchtwaardigheidsrichtlijnen. Aangezien de operationele geschiktheidsgegevens deel zullen uitmaken van de typecertificering, zal de werkingssfeer van 21A.3B betreffende de uitgifte van luchtwaardigheidsrichtlijnen ook operationele geschiktheidsgegevens omvatten. Als er dus dringend een correctie moet worden aangebracht in reeds goedgekeurde operationele geschiktheidsgegevens, kan dit geschieden door middel van een luchtwaardigheidsrichtlijn.

Nieuwe luchtwaardigheidsvoorschriften voor bestaande ontwerpen zullen worden opgelegd middels specifieke uitvoeringsvoorschriften die worden ondersteund door certificeringsspecificaties. Dit houdt in dat een initiële versie van een nieuwe bijlage bij Verordening (EG) nr. 1702/2003, het zogeheten deel 26, zal worden opgesteld ter omzetting van de bestaande bepalingen van JAR-26<sup>12</sup>. Het voorschrift op hoog niveau, de toepasselijkheid en de inwerkingtreding zullen in dat deel 26 aan bod komen. De technische details over de manier waarop kan worden voldaan aan dit voorschrift op hoog niveau worden vastgelegd in een nieuwe certificeringsspecificatie: CS-26. De voorschriften van deel 26 kunnen van

---

<sup>12</sup> Op basis van de gezamenlijke luchtvaartvoorschriften JAR-26 hebben de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten een aantal aanvullende luchtwaardigheidsvoorschriften opgesteld voor activiteiten die verplicht zijn voor exploitanten die moesten voldoen aan JAR-OPS 1.

toepassing zijn op exploitanten, maar naargelang van de technische inhoud ook op houders van ontwerpgoedkeuringen. Iedere keer dat een nieuw luchtwaardigheidsvoorschrift moet worden opgelegd, wordt een wijziging in deel 26 voorgesteld. Voor de initiële versie van deel 26, CS-26 en alle daaropvolgende wijzigingen wordt het normale EASA-regelgevingsproces gevolgd.

- d. De mogelijkheid voor de aanvrager van een typecertificaat om aanvullende elementen van operationele geschiktheid vrijwillig te laten valideren, is in het voorstel tot wijziging van deel 21 verduidelijkt. Deze mogelijkheid bestond al, maar was verborgen onder de algemene term 'het soort gebruik van het luchtvaartuig'. In de tekst van de regelgeving wordt dit nu duidelijker vermeld.
- e. De verplichting voor houders van een typecertificaat voor motoren om gegevens te verstrekken aan de aanvrager van een typecertificaat voor het luchtvaartuig waarmee de operationele geschiktheidsgegevens kunnen worden aangevuld met motorgegevens, is geschrapt. Het Agentschap is het ermee eens dat bestaande afspraken tussen houders/aanvragers van een typecertificaat voor de motor en het luchtvaartuig kunnen worden uitgebreid met operationele geschiktheidsgegevens zonder een specifiek voorschrift in deel 21.
- f. De voorschriften met betrekking tot de classificatie van wijzigingen zijn vereenvoudigd. De formulering 'wijzigingen aan een typeontwerp' is gewijzigd in 'wijzigingen aan typecertificaten'. Aangezien de operationele geschiktheidsgegevens deel uitmaken van het typecertificaat, maar niet van het typeontwerp, wordt de verdere tekst zo vereenvoudigd. Het feit dat de regelgeving voor de classificatie van wijzigingen in het typeontwerp en de operationele geschiktheidsgegevens hetzelfde is, betekent niet dat deze in administratief opzicht deel uitmaken van dezelfde procedure. Ter benadrukking hiervan is voor het Agentschap een voorschrift vastgelegd in sectie B waarin wordt uitgelegd dat de classificatie van wijzigingen in het typeontwerp en de operationele geschiktheidsgegevens afzonderlijk geschiedt. Er zullen aanvaardbare middelen van naleving en richtsnoeren worden opgesteld om dit nader te verduidelijken (zie ook paragraaf g hieronder). Met bovenstaande wijziging in het voorschrift voor de classificatie van wijzigingen kunnen de mogelijke bevoegdheden voor houders van een erkenning als ontwerporganisatie (DOA) ook worden vereenvoudigd. De bestaande bevoegdheid voor de goedkeuring van kleine wijzigingen heeft betrekking op zowel wijzigingen in het typeontwerp als wijzigingen in de operationele geschiktheidsgegevens.
- g. De tenuitvoerlegging van het voorschrift om voor alle wijzigingen in het typeontwerp te beoordelen wat de gevolgen zijn voor de operationele geschiktheidsgegevens, is uitgesteld met drie jaar na de inwerkingtreding van de wijzigingsverordening. De luchtvaartsector heeft zich zeer bezorgd getoond over dit voorschrift, omdat het waarschijnlijk extra administratieve lasten met zich meebrengt voor het beheer van de wijzigingsclassificatie en de goedkeuringsprocedure, ook voor de meerderheid van de wijzigingen die geen invloed zouden hebben op de operationele geschiktheidsgegevens. Het Agentschap kan zich hierin vinden en is het ermee eens dat er extra richtsnoeren moeten worden opgesteld voor de classificatie van wijzigingen in operationele geschiktheidsgegevens en voor de effectbeoordeling van ontwerp wijzigingen voor deze gegevens. Deze richtsnoeren kunnen tijdens de overgangperiode van drie jaar worden opgesteld en kunnen ook worden gebaseerd op de ervaring met de goedkeuring van initiële operationele geschiktheidsgegevens. Tijdens de overgangperiode kan op vrijwillige basis goedkeuring worden aangevraagd voor wijzigingen in de operationele geschiktheidsgegevens.



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

#### A. Opstellen van operationele geschiktheidsgegevens door aanvragers van ontwerpgoedkeuring

15. Zoals hierboven uitgelegd, is het aanvankelijke concept van een afzonderlijke goedkeuring voor de operationele geschiktheid naast het typecertificaat losgelaten. Het is vervangen door het concept van operationele geschiktheidsgegevens in het typecertificaat. Het concept luidt samengevat als volgt:
16. Voor nieuwe typen<sup>13</sup> moet de aanvraag voor typecertificering worden aangevuld met de goed te keuren elementen van operationele geschiktheidsgegevens. De aanvrager van typecertificering moet aantonen dat de toepasselijke technische normen worden nageleefd. Deze normen zijn opgenomen in certificeringsspecificaties (CS) die door het Agentschap worden opgesteld volgens de regelgevingsprocedure. Voor ieder element wordt een CS opgesteld: CS-MMEL, CS-FC (training voor typebevoegdverklaring van piloten), CS-SIM (vluchttrainingstoestellen), CS-CC (training voor typebevoegdverklaring van cabinepersoneel) en CS-MCS (training voor typebevoegdverklaring van certificeringpersoneel voor onderhoud). Al deze certificeringsspecificaties worden thans ontwikkeld. Er zijn of worden specifieke NPA's gepubliceerd ter raadpleging.
17. Voor de afgifte van het typecertificaat moet de aanvrager aantonen dat de toepasselijke normen voor alle elementen van operationele geschiktheidsgegevens worden nageleefd. Het is mogelijk de naleving van een of meerdere elementen van operationele geschiktheidsgegevens pas na de uitreiking van het typecertificaat aan te tonen, maar dit moet wel vóór de exploitatie door een EU-exploitant geschieden.
18. Na goedkeuring worden een verwijzing naar de operationele geschiktheidsgegevens opgenomen in het gegevensblad voor het typecertificaat (TCDS), maar de gegevens zelf worden bewaard door de houder van het typecertificaat (cf. de instructies voor permanente luchtwaardigheid). Elementen van de operationele geschiktheidsgegevens moeten beschikbaar worden gesteld aan de exploitanten en op verzoek aan instanties die de inhoud moeten naleven.
19. De initiële operationele geschiktheidsgegevens worden aangevraagd door de houder van het typecertificaat. De houder van de operationele geschiktheidsgegevens of enige andere rechtspersoon mag onder de voorwaarden van deel 21, subdeel D of E, wijzigingen voorstellen. Dit betekent dat de bestaande bepalingen voor wijzigingen in het typeontwerp ook van toepassing zullen zijn op wijzigingen in de operationele geschiktheidsgegevens. Wanneer er een wijziging wordt aangebracht, moet de aanvrager nagaan of zij gevolgen heeft voor een of meerdere goedgekeurde elementen van operationele geschiktheidsgegevens. Indien de wijziging invloed heeft op de elementen van operationele geschiktheidsgegevens (bijvoorbeeld doordat de vluchtinstrumenten en de vliegtuigelektronica worden bijgewerkt en hierdoor aanvullende of gewijzigde training noodzakelijk is voor piloten), moet de aanvrager de vereiste wijzigingen in de operationele geschiktheidsgegevens opnemen in de aanvraag. Zoals hierboven uitgelegd in de bespreking van de wijzigingen in het voorstel naar aanleiding van de reacties op het CRD, is het voorschrift van effectbeoordeling van alle ontwerp wijzigingen voor operationele geschiktheidsgegevens met drie jaar uitgesteld.

#### B. Gebruik van operationele geschiktheidsgegevens door exploitanten en opleidingsorganisaties

20. De goedgekeurde operationele geschiktheidsgegevens moeten door exploitanten en opleidingsorganisaties worden gebruikt voor het opstellen van aangepaste typetrainingen en de minimumuitrustingslijst. De goedgekeurde simulatorgegevens worden gebruikt

---

<sup>13</sup> Met 'nieuw type' wordt een luchtvaartuigtype bedoeld waarvoor typecertificering wordt aangevraagd na de inwerkingtreding van de wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 die uit dit advies voortvloeit.

voor de evaluatie van simulatoren en zijn daarom noodzakelijk voor simulatorexploitanten. Zoals hierboven uitgelegd wordt een deel van de operationele geschiktheidsgegevens verplicht voor exploitanten en opleidingsorganisaties, en krijgt een ander deel de status van aanvaardbare wijzen van naleving (AMC). De regels en aanvaardbare wijzen van naleving betreffende typetraining en de minimumuitrustingslijst voor exploitanten en opleidingsorganisaties moeten daarom worden gekoppeld aan operationele geschiktheidsgegevens. In de uiteindelijke tekst van de verordening inzake vergunningen voor cockpitpersoneel<sup>14</sup> waren de meeste koppelingen met operationele geschiktheidsgegevens reeds opgenomen. Een aantal koppelingen ontbrak echter en bovendien was de overgangsbepaling er niet in opgenomen. In de ontwerpverordening inzake vluchtuitvoeringen<sup>15</sup> waren de meeste koppelingen slechts voorlopig opgenomen en niet nader omschreven. Deze bepalingen moeten dan ook nader worden geformuleerd. Voorts zijn de overgangsbepalingen er nog niet in opgenomen. In de recente wijziging van deel 66<sup>16</sup> zijn geen koppelingen met operationele geschiktheidsgegevens opgenomen. In dit advies zijn daarom de voorgestelde wijzigingen in deze verordeningen opgenomen om de noodzakelijke koppelingen met operationele geschiktheidsgegevens vast te stellen, te verbeteren of uit te werken en de noodzakelijke overgangsbepalingen op te nemen. Deze wijzigingen hebben uiteraard alleen betrekking op het verplichte deel van de operationele geschiktheidsgegevens, want de koppeling met het niet-verplichte deel van deze gegevens zal worden vastgelegd in aanvaardbare wijzen van naleving die door het Agentschap worden gepubliceerd.

### C. Uitzonderings- en overgangsmaatregelen

21. Voor een soepele tenuitvoerlegging van de nieuwe regelgeving zijn uitzonderings- en overgangsmaatregelen nodig. Hiermee moet de administratieve last voor de luchtvaartsector en voor instanties binnen de perken blijven en worden lopende activiteiten zo min mogelijk verstoord.
22. *Uitzonderingen voor typecertificaathouders:* Op alle verslagen van de JOEB en de OEB van EASA is automatisch een uitzonderingsclausule van toepassing voor de inhoud die overeenkomt met de operationele geschiktheidsgegevens zoals vereist en/of toegestaan door deel 21.
23. *Uitzonderingen voor exploitanten/opleidingsorganisaties:* Voor bestaande, op nationaal niveau goedgekeurde trainingen voor typebevoegdverklaring, simulatorkwalificaties en de MUL gelden uitzonderingen.

Wanneer operationele geschiktheidsgegevens (nieuw, met uitzondering of ingehaald) voor het type worden opgesteld, hebben exploitanten/opleidingsorganisaties minimaal 2 jaar na de goedkeuring van deze gegevens om hun cursussen aan te passen aan het verplichte deel van de elementen van operationele geschiktheidsgegevens. Wanneer een nieuwe<sup>17</sup> cursus wordt opgesteld, moeten operationele geschiktheidsgegevens worden gebruikt wanneer deze beschikbaar zijn. Wanneer deze niet beschikbaar zijn, moet de cursus worden opgesteld volgens de regels van respectievelijk deel FCL, deel OPS of deel 66.

Voor aanpassing van de MUL aan de strengere BMUL-bepalingen geldt een maximale termijn van 90 dagen. Dit is de standaardtermijn die in de huidige regelgeving al van toepassing is. Wanneer er geen BMUL bestaat die door EASA is goedgekeurd, kan de (nieuwe of gewijzigde) MUL gebaseerd blijven op de BMUL zoals deze is goedgekeurd door de bevoegde autoriteit van de exploitant.

<sup>14</sup> De nieuwe verordening bevindt zich in de goedkeuringsprocedure van de EC.

<sup>15</sup> De nieuwe verordening bevindt zich in de goedkeuringsprocedure van de EC.

<sup>16</sup> Opgenomen in Verordening (EU) nr. 1149/2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003.

<sup>17</sup> Nieuw voor de exploitant/opleidingsorganisatie.

De opstelling van operationele geschiktheidsgegevens heeft geen gevolgen voor de bestaande kwalificaties van simulatoren.

24. *Inhaalprocedure voor typecertificaathouders:* Met een inhaalprocedure kunnen goedgekeurde operationele geschiktheidsgegevens worden vastgesteld voor een luchtvaartuigtype dat reeds is gecertificeerd. De inhaalprocedure is een eenvoudige procedure in vergelijking met de initiële goedkeuring van operationele geschiktheidsgegevens voor een nieuw type.

De inhaalprocedure is verplicht voor luchtvaartuigmodellen die nog worden geproduceerd en aan EU-exploitanten worden geleverd<sup>18</sup>. De termijn voor het verkrijgen van goedkeuring bedraagt 2 jaar na de wijziging van deel 21. De inhaalprocedure is niet vereist voor het minimumopleidingsprogramma voor het verkrijgen van een certificaat voor vrijgave na onderhoud en de validatiebrongegevens van het luchtvaartuig ter ondersteuning van de objectieve kwalificatie van vluchtnabootsers, maar kan vrijwillig worden uitgevoerd. Wanneer een model na een periode van stillegging opnieuw wordt geproduceerd, moeten de operationele geschiktheidsgegevens worden goedgekeurd voordat het nieuwe luchtvaartuig door een EU-exploitant wordt gebruikt.

De inhaalprocedure is vrijwillig voor andere modellen die niet meer worden geproduceerd en voor de niet-vereiste elementen.

25. *Lopende certificeringen:* Voor luchtvaartuigtypen, varianten of aanvullende typecertificaten waarvoor de certificering lopende is op de datum van de wijziging in deel 21, wordt geen uitzondering gemaakt omdat er geen officieel document/certificaat is waarvoor een uitzondering mogelijk is. De desbetreffende aanvragers moeten dan ook operationele geschiktheidsgegevens opnemen in hun aanvraag voor typecertificering bij EASA. Als die aanvrager echter al een aanvraag had ingediend voor een evaluatie door de Operational Evaluation Board, worden de werkzaamheden die reeds zijn verricht in die OEB-procedure bij de overgang naar de procedure voor operationele geschiktheidsgegevens zonder nadere controle geaccepteerd. De aanvrager van een lopende typecertificering kan besluiten de aanvraag onmiddellijk na de inwerkingtreding van de gewijzigde verordening uit te breiden met de operationele geschiktheidsgegevens. De goedkeuring van de operationele geschiktheidsgegevens moet in ieder geval binnen 2 jaar na de invoering van de nieuwe regel worden verkregen, of voordat het luchtvaartuig door een EU-exploitant wordt ingezet als dat na deze termijn van 2 jaar geschiedt.

26. *Erkenningen als ontwerporganisatie (DOA):* Wanneer een typecertificaat operationele geschiktheidsgegevens bevat door uitzondering of door de inhaalprocedure, dient de typecertificaathouder binnen twee jaar na de inwerkingtreding van de regelgeving goedkeuring te verkrijgen van een uitbreiding van de werkingssfeer van zijn erkenning als ontwerporganisatie of alternatieve procedures voor een dergelijke erkenning met aspecten van operationele geschiktheid.

Aanvragers van een nieuw typecertificaat die operationele geschiktheidsgegevens in hun aanvraag moeten opnemen, moeten vóór de goedkeuring van deze gegevens een uitbreiding verkrijgen van de werkingssfeer van hun erkenning als ontwerporganisatie of alternatieve procedures voor een dergelijke erkenning.

27. *Overgangsbepalingen voor wijzigingen en aanvullende typecertificaten.* Zoals hierboven aangegeven is de tenuitvoerlegging van het voorschrift om voor alle wijzigingen in het typeontwerp te beoordelen wat de gevolgen zijn voor de operationele geschiktheidsgegevens, uitgesteld met drie jaar na de inwerkingtreding van de wijzigingsverordening. Tijdens de overgangperiode kan op vrijwillige basis goedkeuring worden aangevraagd voor wijzigingen in de operationele geschiktheidsgegevens.

---

<sup>18</sup> Dit betekent dat wanneer de productie is beëindigd maar op een later tijdstip is hervat, operationele geschiktheidsgegevens verplicht zijn.

#### IV. Effectbeoordeling van de regelgeving

28. Met deze effectbeoordeling van de regelgeving worden de belangrijkste gevolgen in kaart gebracht van de regelgeving zoals voorgesteld in dit advies en samengevat in sectie III hierboven.

#### Sectoren die gevolgen zullen ondervinden

29. De volgende sectoren van de burgerluchtvaart die binnen het toepassingsgebied van het Agentschap liggen, zullen gevolgen ondervinden:
- a. Gekwalificeerd personeel binnen de EU: piloten, cabinepersoneel en certificeringspersoneel voor onderhoud;
  - b. Houders van een typecertificaat voor een luchtvaartuig en aanvragers (binnen en buiten de EU);
  - c. Aanvragers van een aanvullend typecertificaat (binnen en buiten de EU);
  - d. Exploitanten en luchtvaartuigeigenaren binnen de EU;
  - e. Opleidingsorganisaties (binnen en buiten de EU);
  - f. Fabrikanten en exploitanten van simulatoren (binnen en buiten de EU);
  - g. Goedgekeurde onderhoudsorganisaties (binnen en buiten de EU);
  - h. Bevoegde instanties (EASA en nationale luchtvaartautoriteiten).

#### Gevolgen

##### Gevolgen voor de veiligheid

30. In de afgelopen tien jaar heeft zich een aantal voorvallen en ongelukken voorgedaan die deels of geheel te wijten bleken aan een tekortkoming in de opleiding van personeel of in de BMUL. De respectieve nationale instanties voor ongevalonderzoek hebben het Agentschap naar aanleiding daarvan aanbevelingen gedaan ter verbetering van de regels met betrekking tot opleiding en de BMUL. Met het concept van operationele geschiktheidsgegevens wordt gehoor gegeven aan deze veiligheidsaanbevelingen en de kloof tussen certificering, vluchtuitvoeringen en onderhoudsprocedures gedicht.
31. De belangrijkste en meest recente veiligheidsaanbevelingen worden hieronder genoemd.
- a. *1 juni 2009, vlucht 447 van Air France, A330, Atlantische Oceaan*  
Aanbeveling: 'De BEA beveelt EASA aan de inhoud van controle- en trainingsprogramma's te herzien en specifieke en reguliere oefeningen in te voeren voor handmatige bediening van het luchtvaartuig voor nadering van overtrekken en herstel van overtrekken, ook op hoge vlieghoogte.'
  - b. *25 februari 2009, vlucht 1951 van Turkish Airlines, B737, luchthaven Schiphol in Amsterdam*  
Aanbeveling: 'De DGCA, de ICAO, de FAA en EASA dienen hun regelgeving dusdanig aan te passen dat luchtvaartmaatschappijen en opleidingsorganisaties erop toezien dat in hun bijscholingsprogramma's oefeningen worden opgenomen voor herstel van overtreksituaties bij nadering.'
  - c. *27 november 2008, XL Airways, A320, Perpignan*  
Aanbeveling: 'De BEA beveelt EASA aan in samenwerking met fabrikanten opleidingsoefeningen en -technieken met betrekking tot nadering van overtrekken te verbeteren, zodat vleugelvliegtuigen in de hellingsas kunnen worden beheerst.'
  - d. *20 augustus 2008, vlucht 5022 van Spanair, MD-82, luchthaven Madrid-Barajas*

Aanbeveling: 'Aanbevolen wordt dat het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) item 30.8 van de basisminimumuitrustingslijst (BMUL) voor de series Boeing DC-9, MD-80, MD-90 en B-717 wijzigt om de mogelijkheid te overwegen om een luchtvaartuig niet te laten vliegen met een foutmelding inzake RAT-sondeverwarming aan de grond, en als het wel wordt vrijgegeven, dat er een duidelijke verwijzing wordt opgenomen naar de aanwijzingen voor onderhoud en gebruik, en naar andere items in de basisminimumuitrustingslijst die verband kunnen houden met de fout.'

Aanbeveling: 'Aanbevolen wordt dat het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) voorschriften vaststelt voor vluchtsimulatoren zodat in simulatoropleidingen aandacht wordt besteed aan langdurig overtrekken bij opstijgen waarbij situaties worden gereproduceerd waarin de normale operationele begrenzingen worden overschreden.'

e. *9 juli 2006, vlucht 778 van S7 Airlines, A310, luchthaven van Irkutsk*

Aanbeveling: 'EASA en andere certificerende instanties wordt tezamen met fabrikanten van grote luchtvaartuigen het volgende aanbevolen: herziening van de kwesties met betrekking tot menselijke factoren die verband houden met de omstandigheden tijdens het opstijgen en de operationele procedures wanneer een straalomkeermechanisme niet werkt, om te voorkomen dat de voorwaartse stuwkracht per ongeluk wordt toegepast.'

f. *21 september 2005, Robinson R22 F-GRIB*

Aanbeveling: 'EASA zou piloten moeten verplichten een training te volgen in de specifieke kenmerken van de R22 Mariner wanneer deze is uitgerust met een landingsgestel met vlotter.'

32. Uit de volgende onderzoeken in Europa en de VS is ook naar voren gekomen dat de kloof tussen certificering, vluchttuitvoeringen en onderhoudsprocedures moet worden gedicht:

- a. 'Commercial Airplane Certification Process Study, An Evaluation of Selected Aircraft Certification, Operations, and Maintenance Process, FAA, maart 2002.' Bevindingen en opmerkingen in de CPS (Certification Process Study) van de FAA in 2001 hebben betrekking op interfacekwesties op het gebied van certificering, vluchttuitvoeringen en onderhoudsprocedures.
- b. 'Federal Aviation Administration Human Factors Team Report on the Interfaces Between Flightcrews and Modern Flight Deck Systems, 18 juni 1996<sup>19</sup>.' Uit het FAA-verslag van het Human Factor Team uit 1996 komen ook problemen naar voren met de procedure voor het aanvullende typecertificaat (men is bijvoorbeeld niet noodzakelijkerwijs op de hoogte van de ontwerpfilosofie van de stuurhut, of van de aannames over de vluchttuitvoering).
- c. In het verslag van het Joint Safety Implementation Team van het Team voor de veiligheid van de commerciële luchtvaart (CAST) van 15 februari 2003 over het verlies van controle<sup>20</sup> is de volgende veiligheidsaanbeveling opgenomen: 'Er zouden betrouwbare procedures moeten worden ontwikkeld om te waarborgen dat personeel dat is belast met vluchttuitvoeringen en onderhoud tijdig op de hoogte wordt gebracht van essentiële vlucht- en luchtvaartuiginformatie en deze informatie verwerkt.'

33. Met de invoering van regels inzake typetraining voor personeel en BMUL in de vorm van operationele geschiktheidsgegevens als verplicht minimum voor alle exploitanten en opleidingsorganisaties, tezamen met normalisatieactiviteiten, zullen alle cursussen en minimumuitrustingslijsten volgens dezelfde norm worden goedgekeurd.

<sup>19</sup> [https://www.faa.gov/aircraft/air\\_cert/design\\_approvals/csta/publications/media/fltcrews\\_fltdeck.pdf](https://www.faa.gov/aircraft/air_cert/design_approvals/csta/publications/media/fltcrews_fltdeck.pdf).

<sup>20</sup> [http://www.cast-safety.org/pdf/jsit\\_loss%20-control.pdf](http://www.cast-safety.org/pdf/jsit_loss%20-control.pdf).

34. Verantwoordelijkheden zullen duidelijker worden gedefinieerd, zodat er geen kloof ontstaat tussen de verantwoordelijkheden in verband met minimale opleidingsprogramma's voor trainingen voor typebevoegdverklaring en BMUL:
- De verantwoordelijkheid voor het opstellen van de initiële operationele geschiktheidsgegevens met alle noodzakelijke elementen ligt bij de houder van het typecertificaat van het luchtvaartuig. Het Agentschap is van oordeel dat de typecertificaathouder deze elementen het beste kan ontwikkelen omdat hij beschikt over alle benodigde achtergrondinformatie die beschikbaar is naar aanleiding van het ontwerp en de luchtwaardigheid. Zo is voor een veilige BMUL inzicht vereist in de analyse van de systeemveiligheid van het luchtvaartuig. Daarom zal de bevestiging van de verantwoordelijkheid van de typecertificaathouder voor de elementen van operationele geschiktheidsgegevens naar verwachting ook positief uitwerken op de veiligheid.
  - Tegelijkertijd zal de expertise die ook werd gebruikt voor de luchtwaardigheidserkenning van het ontwerp, kunnen worden ingezet nu het Agentschap verantwoordelijk wordt voor de goedkeuring van de minimale opleidingsprogramma's en de BMUL.
  - Er zal een proactieve benadering worden gevolgd voor veiligheidsaspecten van typetraining en de BMUL door de invoering van het concept 'permanente operationele geschiktheid': De opsteller van de operationele geschiktheidsgegevens is verantwoordelijk voor de permanente geldigheid van de goedgekeurde elementen van operationele geschiktheidsgegevens. Het zal duidelijk zijn dat deze verantwoordelijke instantie de ontwikkelingen volgt aan de hand van de goedgekeurde elementen en zal moeten reageren wanneer zich veiligheidsvoorvallen voordoen. In het ergste geval, wanneer er sprake is van onmiddellijke veiligheidsproblemen, kan het Agentschap luchtwaardigheidsrichtlijnen opstellen waarmee tekortkomingen in de operationele geschiktheidsgegevens die op het niveau van de exploitant ten uitvoer moeten worden gelegd, worden rechtgezet. Tot slot worden externe partijen die wijzigingen in het ontwerp aanbrengen (aanvullend typecertificaat) verplicht om de effecten van die ontwerpwijziging voor de operationele geschiktheidsgegevens in overweging te nemen en indien nodig wijzigingen aan te brengen in de elementen van operationele geschiktheidsgegevens.
35. In het algemeen bezien zal met de operationele geschiktheidsgegevens een uniforme, hoge standaard worden gewaarborgd voor de opleiding van cabinepersoneel en de BMUL, en zullen de verantwoordelijkheden voor deze procedures worden verduidelijkt. Dit zal de veiligheid naar verwachting zeer ten goede komen en bijdragen tot een uniform, hoog veiligheidsniveau.

#### Economische gevolgen voor de luchtvaartsector

De invoering van de operationele geschiktheidsgegevens zal naar verwachting extra kosten met zich meebrengen voor houders en aanvragers van een (aanvullend) typecertificaat. Het is mogelijk dat deze kosten in de prijs van hun producten of gegevens deels of geheel worden doorberekend aan de klanten.

Dat zal echter geen gevolgen hebben voor de totale kosten voor de luchtvaartsector. Er kunnen drie soorten kosten worden onderscheiden voor houders of aanvragers van een (aanvullend) typecertificaat:

- de kosten voor de ontwikkeling van operationele geschiktheidsgegevens plus certificering;
- de kosten voor het onderhouden van de operationele geschiktheidsgegevens; en
- de kosten voor uitbreiding van hun erkenningen als ontwerporganisatie (DOA).

De kosten voor de ontwikkeling van operationele geschiktheidsgegevens en certificering kunnen weer worden opgesplitst in de kosten voor nieuwe aanvragen en de kosten voor de verplichte inhaalprocedure. Voor alle kostenposten dient voor ogen te worden gehouden dat de bestaande, vrijwillige OEB-procedure thans al door de meeste houders van een (aanvullend) typecertificaat ten uitvoer wordt gelegd. In de analyse van kosteneffecten dient dus te worden gekeken naar de *extra* kosten die het voorstel inzake operationele geschiktheidsgegevens in dit advies met zich meebrengt ten opzichte van de bestaande OEB-procedure.

36. Er worden beperkte kosteneffecten verwacht voor de gebruikers van de operationele geschiktheidsgegevens (d.w.z. exploitanten en opleidingsorganisaties). Zij zullen in plaats van gegevens uit de OEB-verslagen, andere bronnen of gegevens die zij zelf hebben gegenereerd, gebruik gaan maken van de operationele geschiktheidsgegevens. De beschikbaarheid van de operationele geschiktheidsgegevens kan zelfs positieve economische gevolgen voor hen hebben. Zij kunnen nieuwe cursussen en minimumuitrustingslijsten baseren op de operationele geschiktheidsgegevens, waardoor de ontwikkelingskosten lager uitvallen. Er zullen enige extra kosten ontstaan bij de aanpassing van de bestaande cursussen en de minimumuitrustingslijst aan de operationele geschiktheidsgegevens. De overgangperiode bedraagt echter 4 jaar, dus deze aanpassing zal waarschijnlijk samenvallen met de natuurlijke aanpassingscyclus van de gegevens.

Voor een indicatie van de verwachte kosteneffecten worden de belangrijkste bovengenoemde onderdelen in de volgende secties nader besproken.

#### Ontwikkeling van operationele geschiktheidsgegevens en certificeringskosten voor nieuwe aanvragen voor typecertificering

37. *Grote vleugelvliegtuigen en complexe draagschroefvliegtuigen.* De huidige praktijk bestaat erin dat alle aanvragers van een EASA-typecertificaat voor een groot vleugelvliegtuig of een complex draagschroefvliegtuig op vrijwillige basis tevens een aanvraag indienen voor een OEB-evaluatie. Deze OEB-evaluaties omvatten doorgaans<sup>21</sup> het opleidingsprogramma voor het verkrijgen van de typekwalificatie piloot, voor training van cabinepersoneel, de simulatorgegevens en de BMUL. Daarom zullen de extra kosten voor de invoering van het verplichte concept van operationele geschiktheidsgegevens beperkt blijven tot de kosten voor het minimumopleidingsprogramma voor het verkrijgen van een certificaat voor vrijgave na onderhoud en voor typespecifieke gegevens voor training van cabinepersoneel, in een aantal gevallen van grote vleugelvliegtuigen waarbij training van cabinepersoneel niet in de OEB-evaluatie was meegenomen. De meeste complexe draagschroefvliegtuigen hebben een maximaal toegestane passagierscapaciteit van minder dan 20 stoelen. Hiervoor is dan ook geen cabinepersoneel vereist en hoeven geen trainingsgegevens te worden ontwikkeld.
38. *Niet-complexe draagschroefvliegtuigen.* Thans dienen de meeste aanvragers voor een EASA-typecertificaat voor een niet-complex draagschroefvliegtuig ook op vrijwillige basis een aanvraag in voor een OEB-evaluatie van het opleidingsprogramma voor het verkrijgen van de typekwalificatie piloot. Wanneer operationele geschiktheidsgegevens ten uitvoer worden gelegd, moeten zij daarnaast een aanvraag indienen voor goedkeuring van de BMUL. Vanwege het complexe karakter van de meeste nieuwe, niet-complexe draagschroefvliegtuigen is het niet praktisch om een algemene BMUL op te stellen die door iedereen kan worden gebruikt. Niet-complexe helikopters bevinden zich echter in een groepsbevoegdverklaring voor wat betreft certificeringpersoneel voor onderhoud en daarom hoeft er geen opleidingsprogramma voor typebevoegdverklaring te worden ontwikkeld. Niet-complexe draagschroefvliegtuigen hebben maximaal 9

---

<sup>21</sup> Er zijn weinig luchtvaartuigen die niet in het westen zijn ontworpen en geen volle OEB-evaluatie hebben ondergaan, maar in die gevallen worden de evaluaties uitgevoerd door de nationale luchtvaartautoriteiten. Het effect op de totale kosten voor de luchtvaartsector is marginaal.

passagiers en hebben geen cabinepersoneel nodig. De extra kosten voor nieuwe aanvragen zullen daarom beperkt zijn tot de kosten voor ontwikkeling en certificering van een BMUL.

39. *Overige niet-complexe luchtvaartuigen (kleine luchtvaartuigen, zeer lichte luchtvaartuigen, lichte sportvliegtuigen, zweefvliegtuigen en luchtballonnen).* Met uitzondering van kleine luchtvaartuigen met hoge prestaties wordt thans voor geen van de luchtvaartuigen in deze categorie een OEB-evaluatie uitgevoerd. Voor de kleine luchtvaartuigen met hoge prestaties is de OEB beperkt tot de training voor typebevoegdverklaring van piloten. Wanneer operationele geschiktheidsgegevens ten uitvoer worden gelegd, is de BMUL het enige extra element dat moet worden opgesteld ten opzichte van de huidige praktijk. Voor deze categorie luchtvaartuigen kan de BMUL worden gebaseerd op een algemene BMUL die door het Agentschap is ontwikkeld. De aanvrager van typecertificering hoeft derhalve niet veel inspanningen te leveren.
40. Aangezien er geen voorbeelden zijn van de ontwikkeling en certificering van de elementen van operationele geschiktheidsgegevens, worden de schattingen voor de verwachte kosten gebaseerd op ervaring met de tenuitvoerlegging van de OEB. Een aantal fabrikanten heeft kale gegevens verstrekt met betrekking tot tenuitvoerlegging van de OEB, die zijn gebruikt voor een schatting van de ontwikkelingskosten van operationele geschiktheidsgegevens.
41. De kosten voor goedkeuring van de operationele geschiktheidsgegevens door het Agentschap zijn gelijk aan de vergoedingen en rechten voor de activiteit. Overeenkomstig de Verordening betreffende vergoedingen en rechten<sup>22</sup> zal het Agentschap een uurtarief in rekening brengen voor goedkeuring van de operationele geschiktheidsgegevens.
42. Voor een schatting van de kosten is een schatting gemaakt van het aantal werkuren dat noodzakelijk is voor de ontwikkeling en certificering van de belangrijkste elementen van operationele geschiktheidsgegevens: training voor typebevoegdverklaring van cockpitpersoneel (OSD-FC), training voor typebevoegdverklaring van certificeringspersoneel voor onderhoud (OSD-M), typespecifieke gegevens voor cabinepersoneel (OSD-CC) en de basisminimumuitrustingslijst (BMUL) (zie Tabel 1).

**Tabel 1: Ontwikkeling van operationele geschiktheidsgegevens en certificering - schattingen van werkuren per luchtvaartuigcategorie per nieuwe aanvraag van een typecertificaat**

Luchtvaartuig-categorie	Training voor typebevoegdverklaring van vluchtbemanning (uren)	Training voor typebevoegdverklaring van certificeringspersoneel voor onderhoud		Typespecifieke gegevens voor cabinepersoneel		Basisminimum-uitrustingslijst	
		Ontwikkeling (uren)	Certificering (uren)	Ontwikkeling (uren)	Certificering (uren)	Ontwikkeling (uren)	Certificering (uren)
Grote vleugelvliegtuigen <sup>1</sup>	-	3 200	1 050	2 000	750	-	-
Complexe kleine vleugelvliegtuigen <sup>2</sup>	-	1 200	600	n.v.t.	n.v.t.	1 600	900
Complexe draagschroefvliegtuigen	-	1 600	800	n.v.t.	n.v.t.	-	-
Niet-complexe draagschroefvliegtuigen	-	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	800	400

<sup>22</sup> Verordening (EG) nr. 593/2007 van 31 mei 2007 betreffende de door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart geheven vergoedingen en rechten (PB L 140 van 1.6.2007, blz. 3). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1356/2008 van 23 december 2008 (PB L 350 van 30.12.2008, blz. 46).



Overige complexe luchtvaartuigen	niet- -	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8	4
--	---------	--------	--------	--------	--------	---	---

**Opmerkingen:**

1 MTOW meer dan 5,7 t.

2 MTOW minder dan 5,7 t, tweemotorige luchtvaartuigen of luchtvaartuigen met één turbine resp. met hoge prestatie.

-: dit OSD-element maakt al deel uit van de OEB-evaluatie.

n.v.t.: niet van toepassing aangezien dit OSB-element normaliter voor deze luchtvaartuigcategorieën niet vereist is.

43. Op basis van deze gegevens en aannames over het uurtarief voor de luchtvaartsector en het Agentschap is een schatting gemaakt van de ontwikkelings- en certificeringskosten per type. Deze zijn opgenomen in Tabel 2 hieronder.
44. De totale jaarlijkse kosten voor de ontwikkeling van operationele geschiktheidsgegevens en certificering voor aanvragers van een nieuw typecertificaat worden berekend door de aannames over het aantal nieuwe typecertificaten dat ieder jaar kan worden verwacht, erbij op te tellen. Deze aannames zijn gebaseerd op gemiddelde cijfers uit het verleden. De kosten voor elementen in de goedkeuring van operationele geschiktheidsgegevens die op verzoek van de aanvrager van een typecertificaat worden toegevoegd, worden niet opgenomen. De totale jaarlijkse kosten inclusief ontwikkeling en goedkeuring voor de luchtvaartsector worden dan ook geschat op circa 2,6 miljoen EUR.

**Tabel 2: Schatting van de kosten voor ontwikkeling van operationele geschiktheidsgegevens en certificering voor nieuwe aanvragen voor typecertificering**

Luchtvaartuig- categorie	Aantal typecertificeringen per jaar	Kosten per typecertificering (€)	Jaarlijkse kosten (€)
Grote vleugelvliegtuigen	1,5	952 000	1 428 000
Complexe kleine vleugelvliegtuigen	1	640 000	640 000
Complexe draagschroefvliegtuigen	1	352 000	352 000
Niet-complexe draagschroefvliegtuigen	1	176 000	176 000
Overige niet-complexe luchtvaartuigen	14	1 760	24 640
<b>Totaal</b>			<b>2 620 640</b>

Kosten voor ontwikkeling van operationele geschiktheidsgegevens en certificering voor de inhaalprocedure

45. *Complexe motoraangedreven vleugelvliegtuigen en draagschroefvliegtuigen.* De inhaalprocedure is vereist voor luchtvaartuigmodellen die nog worden geproduceerd en wordt beperkt tot training voor typebevoegdverklaring van vluchtbemanning, typespecifieke gegevens voor cabinepersoneel en de BMUL. De ontwikkelingskosten zijn minimaal, aangezien de basis voor de inhaalprocedure een cursus kan zijn die is goedgekeurd voor een bepaalde exploitant en een BMUL die door één nationale luchtvaartautoriteit is goedgekeurd. De typecertificaathouder hoeft het Agentschap slechts naar één van deze goedgekeurde elementen te verwijzen. De inspanning van het

Agentschap wordt geschat op 28 manuren per type voor ieder element. Voor de luchtvaartsector worden 8 uren aangenomen. In het geheel bezien leidt dit tot een schatting van 7500 EUR voor iedere ingehaalde certificering. Aangenomen wordt dat de inhaalprocedure binnen twee jaar zal zijn afgerond.

46. Op basis van de aannames van het Agentschap voor het aantal ingehaalde certificeringen wordt in onderstaande Tabel 3 een algemene kostenschatting van 700 000 EUR vermeld.
47. *Vleugelvliegtuigen die geen complexe motoraangedreven vleugelvliegtuigen en luchtballonnen zijn.* De inhaalprocedure is vereist voor luchtvaartuigmodellen die nog worden geproduceerd. Het enige toepasselijke element is echter de BMUL. Voor deze categorieën luchtvaartuigen wordt een algemene BMUL opgesteld door het Agentschap die volledig kan worden overgenomen, eventueel op vrijwillige basis aangevuld met andere onderdelen. De kosten voor ontwikkeling en goedkeuring zijn daarom verwaarloosbaar.

**Tabel 3: Schatting van de kosten voor ingehaalde certificeringen van operationele geschiktheidsgegevens (eenmalige kosten)<sup>23</sup>**

Luchtvaartuig-categorie	Kosten per ingehaalde certificering (€)	Training voor typebevoegd-verklaring van vluchtbemanning (FCTRT)		Typespecifieke gegevens voor cabinepersoneel (TSD)		Basisminimum-uitrustingslijst (BMUL)		Totale kosten (€)
		Aantal ingehaalde certificeringen	Totale kosten van de FCTRT-inhaal-procedure (€)	Aantal ingehaalde certificeringen	Totale kosten van de TSD-inhaal-procedure (€)	Aantal ingehaalde certificeringen	Totale kosten BMUL-inhaal-procedure (€)	
Grote vleugelvliegtuigen en complexe kleine vleugelvliegtuigen	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Draagschroefvliegtuigen	7 520	10	75 200	n.v.t.	n.v.t.	10	75 200	150 400
<b>Totaal</b>			<b>360 960</b>		<b>82 720</b>		<b>293 280</b>	<b>736 960</b>

Kosten voor ontwikkeling van operationele geschiktheidsgegevens en certificering voor houders/aanvragers van aanvullende typecertificering

48. Er is geen verplichte inhaalprocedure voor bestaande aanvullende typecertificaten, dus er zijn geen gevolgen voor houders van aanvullende typecertificaten. Er kunnen gevolgen zijn voor ontwerpers van nieuwe aanvullende typecertificaten na de aanvullende overgangperiode van drie jaar als het aanvullende typecertificaat invloed heeft op bestaande operationele geschiktheidsgegevens.
49. Alle aanvragers van nieuwe aanvullende typecertificaten moeten nagaan wat de mogelijke effecten van het aanvullende typecertificaat zijn voor elementen van operationele geschiktheidsgegevens. Alleen als er een effect is, moeten zij noodzakelijke aanvullingen ontwikkelen op de goedgekeurde elementen van de

<sup>23</sup> Deze tabel bevat geen niet-complexe vleugelvliegtuigen omdat de inhaalprocedure voor deze luchtvaartuigen enkel bestaat uit een bevestiging van de toepasselijkheid van de algemene BMUL die door het Agentschap wordt ontwikkeld.

operationele geschiktheidsgegevens als deel van het aanvullende typecertificaat. De kosten bestaan uit de kosten voor ontwikkeling van de aanvullingen op de operationele geschiktheidsgegevens, permanente geldigheid van die elementen en vergoedingen en rechten voor goedkeuring door het Agentschap. Al deze kosten vormen een proportioneel deel van de kosten die verband houden met de initiële operationele geschiktheidsgegevens en sluiten aan bij de grootte van het aanvullende typecertificaat en de gevolgen voor training en de BMUL. Zoals hierboven aangegeven is het voorschrift om voor alle wijzigingen en het aanvullende typecertificaat te beoordelen wat de gevolgen zijn voor de operationele geschiktheidsgegevens, uitgesteld met drie jaar zodat er nadere aanvaardbare middelen van naleving en richtsnoeren kunnen worden opgesteld. Deze periode zal ook worden gebruikt voor een beoordeling van de exacte gevolgen van dit voorschrift. Op basis van berekeningen van één fabrikant zal mogelijk slechts 5 procent van alle wijzigingen gevolgen hebben voor de operationele geschiktheidsgegevens, dus de extra kosten zullen betrekkelijk laag zijn.

Kosten voor het onderhouden van de geldigheid van de elementen van operationele geschiktheidsgegevens

50. De typecertificaathouder moet voorvallen onderzoeken en zorgen voor follow-up als deze zijn veroorzaakt door mogelijke tekortkomingen in de elementen van operationele geschiktheidsgegevens. Op dit moment hebben de typecertificaathouders al dezelfde verantwoordelijkheid met betrekking tot voorvallen die zijn veroorzaakt door tekortkomingen in het ontwerp. Vóór de analyse van een voorval kan de oorzaak moeilijk worden vastgesteld, dus met het bestaande systeem voor de behandeling van voorvalmeldingen kunnen voorvallen die verband houden met operationele geschiktheidsgegevens ook worden uitgefilterd. Wanneer uit de eerste analyse blijkt dat de oorzaak verband houdt met operationele geschiktheidsgegevens, kunnen de kosten voor verdere analyse en ontwikkeling van verbeteringen worden toegekend aan de kosten voor permanente geldigheid van operationele geschiktheidsgegevens. Op basis van ervaring met OEB verwacht het Agentschap dat het aantal gevallen waarin voorvallen verband houden met operationele geschiktheidsgegevens, betrekkelijk laag zal zijn. De extra kosten worden daarom als volgt ingeschat:

**Tabel 4: Schatting van de kosten voor permanente geldigheid van operationele geschiktheidsgegevens<sup>24</sup>**

Luchtvaartuigcategorie	Uren per typecertificaathouder (A)	Tarief uurloon (€) (B)	Aantal typecertificaathouders (C)	Totale kosten (€) (AXBXC)
Grote vleugelvliegtuigen	800	100	15	1 200 000
Complexe kleine vleugelvliegtuigen	400	100	9	360 000
Complexe draagschroefvliegtuigen	600	100	6	360 000
Niet-complexe	200	100	6	120 000

<sup>24</sup> De schattingen voor de jaarlijkse uren in verband met operationele geschiktheidsgegevens zijn gebaseerd op de behoudende aanname van 1500 voorvallen per jaar per typecertificaathouder voor grote vleugelvliegtuigen, waarvan 5 procent betrekking heeft op operationele geschiktheidsgegevens. Voor ieder voorval met een potentiële onveilige omstandigheid wordt uitgegaan van gemiddeld 10-11 werkuren.

draagschroefvliegtuigen

Overige niet-complexe luchtvaartuigen	0	100	0	0
--	---	-----	---	---

<b>Totaal</b>			<b>36</b>	<b>2 040 000</b>
---------------	--	--	-----------	------------------

Kosten van uitbreiding van de erkenning als ontwerporganisatie met operationele geschiktheidsgegevens

51. De typecertificaathouder met nieuwe of ingehaalde operationele geschiktheidsgegevens moet de werkingssfeer van zijn erkenning als ontwerporganisatie uitbreiden met operationele geschiktheidsgegevens. Dit is van toepassing op organisaties met een erkenning als ontwerporganisatie waarvoor een uitzondering geldt voor de operationele geschiktheidsgegevens of die een inhaalprocedure moeten volgen en organisaties die een nieuw typecertificaat aanvragen. Dit geldt voor circa 40 organisaties. De extra kosten voor het verkrijgen van goedkeuring voor uitbreiding van erkenning als ontwerporganisatie zijn moeilijk te schatten, aangezien deze uiterst afhankelijk zijn van de mate waarin de organisatie in het verleden betrokken is geweest bij OEB-activiteiten. De meeste organisaties die grote luchtvaartuigen ontwerpen, hebben al procedures ingevoerd voor de behandeling van de meeste elementen van operationele geschiktheidsgegevens. Deze activiteiten hoeven dan enkel in de structuur van erkenning als ontwerporganisatie te worden opgenomen. Ontwerpers van niet-complexe luchtvaartuigen hebben mogelijk geen ervaring met OEB, maar in de uitbreiding van hun erkenning als ontwerporganisatie hoeft alleen de BMUL aan bod te komen en het Agentschap zal algemene BMUL's opstellen die door die organisaties kunnen worden gebruikt. Voor deze organisaties is dus een minimale inspanning nodig.

De vergoedingen en rechten voor de uitbreiding van de erkenning als ontwerporganisatie worden gedekt door de bestaande toezichtskosten, en er zullen geen extra vergoedingen en rechten worden opgelegd.

Totale kosten voor de luchtvaartsector

52. De totale kosten voor de luchtvaartsector kunnen worden opgesplitst in eenmalige inhaalkosten en jaarlijkse gemiddelde kosten voor de uitgezonderde, ingehaalde en nieuwe operationele geschiktheidsgegevens. De eenmalige inhaalkosten worden geschat op circa 740 000 EUR (zie Tabel 3).

De jaarlijkse gemiddelde kosten bedragen circa 4,6 miljoen EUR (zie Tabel 5). Beide kostelementen vormen extra kosten die het voorstel voor operationele geschiktheidsgegevens met zich meebrengt naast de huidige kosten.

**Tabel 5: Samenvatting van de geschatte jaarlijkse kosten voor tenuitvoerlegging van operationele geschiktheidsgegevens**

Luchtvaartuigcategorie	Nieuwe typecertificaat-aanvragen (€)	Permanente geldigheid (€)	Totaal (€)
Grote vleugelvliegtuigen	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Complexe kleine vleugelvliegtuigen	640 000	360 000	1 000 000
Complexe draagschroefvliegtuigen	352 000	360 000	712 000
Niet-complexe	176 000	120 000	296 000

draagschroefvliegtuigen			
Overige niet-complexe luchtvaartuigen	24 640	0	24 640
<b>Totaal</b>	<b>2 620 640</b>	<b>2 040 000</b>	<b>4 660 640</b>

#### Kosten voor het Agentschap en nationale luchtvaartautoriteiten

53. Het Agentschap heeft aanvullende middelen nodig voor de goedkeuring van de elementen van operationele geschiktheidsgegevens tijdens de typecertificeringsprocedure. Alle tijd die door personeel wordt besteed aan de goedkeuring van operationele geschiktheidsgegevens zal echter op basis van een uurtarief in rekening worden gebracht bij de aanvrager. De kosten voor toezicht op de permanente geldigheid van operationele geschiktheidsgegevens worden gedekt door de jaarlijkse kosten voor typecertificaten. De kosten voor het Agentschap zullen gelijk zijn aan de extra inkomsten door vergoedingen en rechten. Het effect is daarom budgetneutraal.
54. Nationale luchtvaartautoriteiten zullen aangepaste cursussen en de minimumuitrustingslijst blijven goedkeuren. De OEB-verslagen worden niet meer als referentie gebruikt. In plaats daarvan vormen de operationele geschiktheidsgegevens de basis voor goedkeuring. Het systeem van operationele geschiktheidsgegevens zal geen gevolgen hebben voor het aantal goedkeuringen en de inhoud van de werkzaamheden. Er worden dan ook geen extra kosten verwacht voor nationale luchtvaartautoriteiten.

#### Overige gevolgen: Harmonisering met luchtvaartregelgeving uit landen buiten de EU

55. In alle reglementaire stelsels wordt een operationele evaluatie van nieuwe typen uitgevoerd. In de VS wordt dit bijvoorbeeld uitgevoerd in de Flight Standardization Board (FSB), die onder toezicht staat van de FAA. Een dergelijke FSB-evaluatie wordt niet rechtstreeks opgelegd in de regels, maar ten uitvoer gelegd middels beleid. De resultaten van de FSB worden door de FAA ten uitvoer gelegd bij de goedkeuring van cursussen en de minimumuitrustingslijst. De operationele geschiktheidsgegevens vormen dan ook een ander instrument met dezelfde doelstelling en worden in nauwe samenwerking met de FAA ten uitvoer gelegd.
56. Aanvragers van (aanvullende) typecertificering uit landen buiten de EU moeten ook voldoen aan de voorschriften voor operationele geschiktheidsgegevens. Thans wordt de OEB-evaluatie van nieuwe typen in samenwerking met de FSB-evaluatie van de FAA uitgevoerd. Uiteindelijk stellen de instanties afzonderlijk hun eigen bevindingen op. Het Agentschap is voornemens de gezamenlijke evaluaties na de tenuitvoerlegging van operationele geschiktheidsgegevens voort te zetten. Er zullen dan ook geen gevolgen zijn voor de bestaande praktijk. Alleen de regelgevingsgrondslag voor de evaluatie is anders. In de bestaande bilaterale afspraken met derde landen komen operationele geschiktheidsgegevens niet aan bod. Het Agentschap kan de bevindingen van autoriteiten in derde landen inzake elementen van operationele geschiktheidsgegevens daarom niet zonder nadere controle accepteren. Dat is echter reeds het geval voor de OEB-evaluaties van producten uit landen buiten de EU. Thans wordt niet onderzocht of operationele geschiktheidsgegevens moeten worden opgenomen in toekomstige wijzigingen in bilaterale overeenkomsten.
57. Aanvragers uit landen binnen de EU die goedkeuring hebben verkregen voor operationele geschiktheidsgegevens, zullen hiervan naar verwachting enigszins profiteren wanneer zij hun producten of aanvullende typecertificaten exporteren. In sommige landen is een bepaalde vorm van operationele geschiktheidsgegevens al verplicht bij de invoer van nieuwe luchtvaartuigen. Verwacht wordt dat lokale goedkeuringen die nodig zijn voor elementen van operationele geschiktheidsgegevens door de EASA-goedkeuring worden vergemakkelijkt.

## Samenvatting

58. Het Agentschap is van oordeel dat de aanzienlijke veiligheidsvoordelen van het voorstel voor operationele geschiktheidsgegevens, waarin een aantal veiligheidsaanbevelingen zijn opgenomen, opwegen tegen de kosten die het met zich meebrengt voor de luchtvaartsector. De kosten voor de tenuitvoerlegging van operationele geschiktheidsgegevens worden ruwweg geschat op 4,6 miljoen EUR per jaar, en er zijn eenmalige inhaalkosten van circa 740 000 EUR.

Keulen, 13 december 2011

P. GOUDOU

Directeur