



**ADVIES NR. 06/2012**

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

**van 27 november 2012**

**voor een verordening van de Commissie tot wijziging van 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**

**en**

**voor een verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad**

**'Afstemming van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie op Verordening (EG) nr. 216/2008 en op het vereiste van ICAO-bijlage 6 voor het in aanmerking nemen van beginselen inzake menselijke factoren bij het ontwerp en de toepassing van het onderhoudsprogramma voor luchtvaartuigen'**

## Samenvatting

Door de vaststelling van de basisverordening is het noodzakelijk geworden Verordening (EG) nr. 2042/2003 houdende uitvoeringsvoorschriften voor permanente luchtwaardigheid te herzien om na te gaan of beide verordeningen onderling consistent zijn en om ervoor te zorgen dat Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie de juiste middelen bevat om de in de basisverordening neergelegde essentiële eisen ten uitvoer te leggen.

Dit advies bevat wijzigingen op de uitvoeringsvoorschriften voor het management van de permanente luchtwaardigheid van in een EU-lidstaat geregistreerde luchtvaartuigen (deel M) en een nieuwe reeks eisen voor het management van de permanente luchtwaardigheid van in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die door EU-exploitanten worden gebruikt (deel T). Daarnaast bevat dit advies wijzigingen van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie inzake vluchtuitvoering.

De wijzigingen van deel M betreffen:

- de vervanging van het begrip 'groot luchtvaartuig' door het begrip 'complex motoraangedreven luchtvaartuig'; en
- de introductie van vereisten voor vluchtuitvoering voor commerciële doeleinden. Wat dit aspect betreft, erkent het Agentschap het standpunt van de European General Aviation Safety Strategy Group en het feit dat de maatregelen die in het strategisch document van die groep worden aanbevolen van invloed kunnen zijn op de inhoud van dit advies.

De eisen in deel T hebben tot doel te bewerkstelligen dat de permanente luchtwaardigheid van in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die door EU-exploitanten of in de EU verblijvende exploitanten worden gebruikt, voldoet aan de essentiële eisen van de basisverordening. De belangrijkste kenmerken van dit nieuwe deel T zijn als volgt:

- De eisen zijn uitsluitend van toepassing op in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die worden gebruikt:
  - door exploitanten die uit hoofde van deel ORO of deel ORA certificaatplichtig zijn, met uitzondering van luchtvaartuigen die onder een wet-lease-in-overeenkomst of een overeenkomst voor gedeeld gebruik van vluchtcodes worden gebruikt, of
  - voor vluchten naar, binnen of vanuit de EU door exploitanten die in de EU gevestigd zijn of er verblijven.
- De eisen voor elk afzonderlijk luchtvaartuig gelden naast de eisen van het land van registratie.

De wijzigingen van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie inzake vluchtuitvoering zijn nodig om consistentie met de wijzigingen van deel M en met deel T te waarborgen. Deze wijzigingen hebben in het bijzonder betrekking op:

- de bepalingen voor in derde landen geregistreerde luchtvaartuigen die op basis van een dry-lease-in-overeenkomst zijn gehuurd, in zowel ARO.OPS.100 als ORO.AOC.110; en
- de inhoud van de verklaring voor NCC als vastgelegd in aanhangsel I bij deel ORO.

## I. Algemeen

1. Het doel van dit advies is de Commissie voorstellen voor te leggen voor wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003<sup>1</sup> van de Commissie en Verordening (EU) nr. 965/2012<sup>2</sup> van de Commissie inzake vluchtuitvoering. De reikwijdte van deze regelgevingsactiviteit is uiteengezet in Terms of Reference (ToR) RMT.0244 MDM.047 en wordt hieronder nader beschreven.
2. Dit advies is goedgekeurd volgens de door de raad van beheer van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna 'het Agentschap') vastgestelde procedure<sup>3</sup>, in overeenstemming met artikel 19 van Verordening (EG) nr. 216/2008<sup>4</sup> (hierna 'de basisverordening' genoemd).
3. Voor de voorgestelde regelgeving is rekening gehouden met de ontwikkeling van de Europese en internationale wetgeving (ICAO) en met afstemming op de voorschriften van andere autoriteiten van de belangrijkste partners van de Europese Unie, zoals bepaald in de doelstellingen van artikel 2 van de basisverordening.

## II. Raadpleging

4. Notice of Proposed Amendment (NPA) 2010-10<sup>5</sup>, die het ontwerpadvies voor een verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie bevatte, werd op 10 augustus 2010 op de website van het Agentschap gepubliceerd.
5. Op de sluitingsdatum, 10 december 2010, had het Agentschap 131 opmerkingen ontvangen van 34 nationale autoriteiten, beroepsorganisaties en particuliere ondernemingen.
6. NPA 2010-10 betrof vier kwesties:
  - Kwestie 1: wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie om deze in overeenstemming te brengen met de aanvullende eisen inzake permanente luchtwaardigheid van de basisverordening wat betreft complexe motoraangedreven luchtvaartuigen;
  - Kwestie 2: wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie om deze in overeenstemming te brengen met de aanvullende eisen inzake permanente luchtwaardigheid van de basisverordening wat betreft vluchtuitvoering voor commerciële doeleinden;

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1). Verordening als laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 593/2012 van de Commissie van 5 juli 2012 (PB L 176 van 6.7.2012, blz. 38).

<sup>2</sup> Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 296 van 25.10.2012, blz.1-148).

<sup>3</sup> EASA-besluit MB 01-2012 van 13 maart 2012 tot wijziging en vervanging van besluit MB 08-2007 betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificatiespecificaties en richtsnoeren ('regelgevingsprocedure').

<sup>4</sup> Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1).

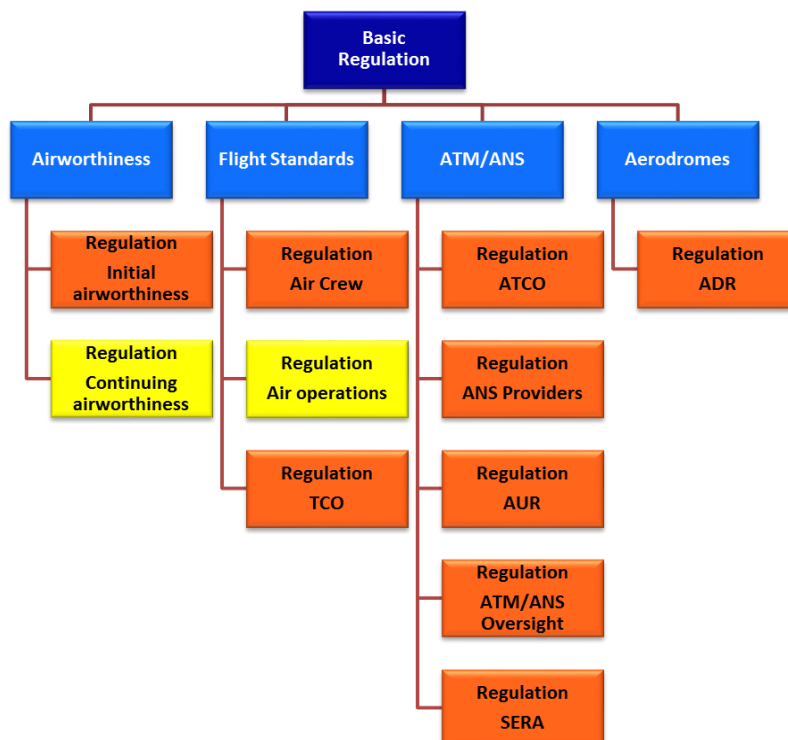
<sup>5</sup> Zie onder 'Rulemaking Archives' op [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

- Kwestie 3: wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie met het oog op opneming van eisen voor de in artikel 4, lid 1, onder c), van de basisverordening bedoelde luchtvaartuigen;
  - Kwestie 4: wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie met het oog op opneming van eisen voor beginselen inzake menselijke factoren die bij het ontwerp en de toepassing van het onderhoudsprogramma voor luchtvaartuigen in aanmerking moeten worden genomen.
7. Alle ontvangen commentaren zijn in aanmerking genomen en in twee Comment Response Documents (CRD's) verwerkt, en wel als volgt:
- CRD-1 voor opmerkingen omtrent de kwesties 1, 2 en 4;
  - CRD-2 voor opmerkingen omtrent kwestie 3.
8. CRD-1 werd op 15 december 2011 en CRD-2 op 20 maart 2012 op de website van het Agentschap gepubliceerd. Deze CRD's bevatten een overzicht van alle personen en/of organisaties die opmerkingen hebben ingediend, inclusief de antwoorden van het Agentschap.

### III. Overzicht van de reacties

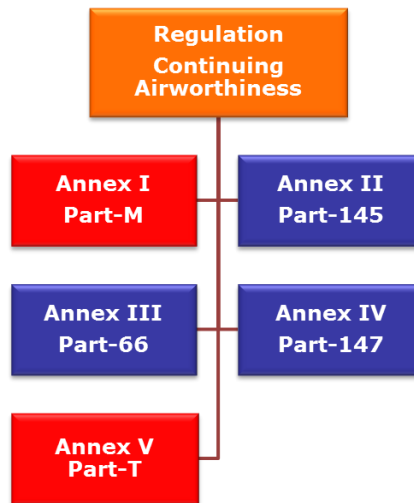
#### a) Inleiding

9. Dit advies bevat voorstellen voor wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/23003 van de Commissie betreffende permanente luchtwaardigheid en Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie inzake vluchtuitvoering.

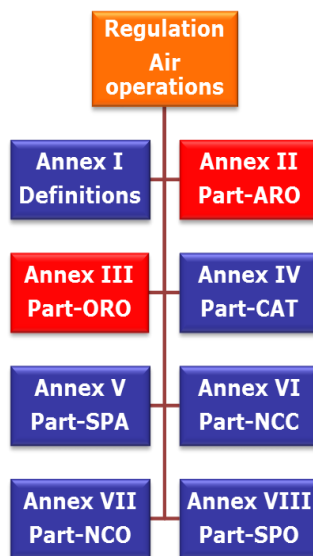


10. Wat de verordening inzake permanente luchtwaardigheid betreft, bevat dit advies:
- wijzigingen van bijlage I (deel M), en

- een nieuwe bijlage V (deel T).



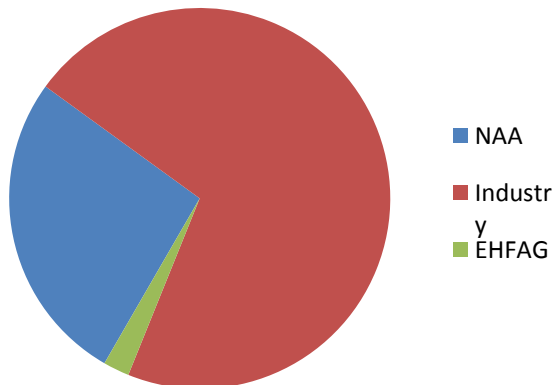
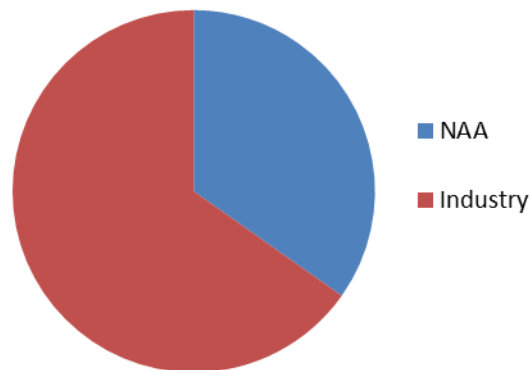
11. Wat de verordening inzake vluchtuitvoering betreft, bevat dit advies wijzigingen van deel ORO en deel ARO.



### b) Overzicht van de reacties

Het Agentschap heeft in totaal 67 reacties ontvangen van verschillende belanghebbenden en bevoegde autoriteiten. Daarnaast heeft de European Human Factors Advisory Group (EHFAG) een aanvullende reactie op CRD-1 ingediend wat betreft de eisen inzake menselijke factoren die in het voorstel waren opgenomen.

De reacties waren als volgt over de verschillende groepen verdeeld:

**CRD-1 total: 44****CRD-2 total: 23****c) Reacties op CRD-1**

Via de Comment Response Tool (CRT) werden 44 reacties ingediend, afkomstig van de volgende 14 belanghebbenden en bevoegde autoriteiten: Aero-Club der Schweiz (AeCS), de Europese producenten van zweefvliegtuigen, LAMA Europe, de Tsjechische vereniging voor lichte luchtvaartuigen, de heer Ralf Keil, Europe Air Sports, de heer Graham Hallet, SVFB/SAMA, de heer Werner Scholz, AOPA Zweden, de British Balloon and Airship Club, DGAC-France, het Zweeds vervoersagentschap en de Britse Civil Aviation Authority (CAA). Daarnaast werd één reactie door de EHFAG ingediend.

De reacties zijn als volgt naar thema ingedeeld:

**1. Commerciële vluchtuitvoering en commercieel luchtvervoer**

De meeste reacties op CRD-1 bij NPA 2010-10 betroffen de definitie van commerciële vluchtuitvoering, met als strekking dat vluchten met bepaalde categorieën luchtvaartuigen niet als commerciële vluchtuitvoering zouden moeten worden aangemerkt. Dergelijke reacties zijn voor kennisgeving aangenomen, daar de vraag of een activiteit als commercieel of niet-commercieel moet worden aangemerkt buiten het bestek van dit advies valt. De term 'commerciële vluchtuitvoering' is gedefinieerd in artikel 3 van de basisverordening en kan niet via een - daaraan ondergeschikt - uitvoeringsvoorschrift worden gewijzigd.

Voorts heeft het Agentschap kennis genomen van de paper van de European General Aviation Safety Strategy Group en de daarin aanbevolen maatregelen, met name maatregel A.1, die een oproep bevat aan de lidstaten om feedback te geven over activiteiten die in hun huidige systeem niet als commerciële vluchtuitvoering worden aangemerkt, en aan het Agentschap en de Commissie om naar aanleiding van dergelijke feedback eventueel wijzigingen van de definitie in de basisverordening voor te stellen.

In één reactie werd gesteld dat de definitie van commercieel luchtvervoer in dit voorstel zou moeten worden afgestemd op de definitie in de binnenkort vast te stellen verordening inzake vluchtuitvoering. Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen. Zoals uiteengezet in CRD-1 zou een wijziging van de definitie van commercieel luchtvervoer gevolgen hebben voor de versoepelingen die bij Verordening (EG) nr. 1056/2008<sup>6</sup> van de Commissie voor de algemene luchtvaartsector zijn geïntroduceerd.

## **2. Kwaliteitssysteem voor kleine managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid**

Diverse reacties op CRD-1 bij NPA 2010-10 betroffen de eis inzake een kwaliteitssysteem voor kleine managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid (CAMO's) die de permanente luchtwaardigheid beheren van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen of luchtvaartuigen die voor commerciële vluchtuitvoeringen worden gebruikt. Deze reacties zijn aanvaard.

In punt 8.a.4 van bijlage IV bij de basisverordening wordt een beheersysteem voorgeschreven voor organisaties die toezicht houden op de permanente luchtwaardigheid van of onderhoud uitvoeren aan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen of luchtvaartuigen die bij commerciële vluchtuitvoeringen worden gebruikt. Een dergelijke beheersysteem kan niet door een kwaliteitssysteem worden vervangen.

De elementen van het beheersysteem zullen in Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie worden geïntroduceerd via taak MDM.055<sup>7</sup>, waarvoor naar verwachting vóór eind 2012 een NPA zal worden uitgebracht.

In principe zullen de elementen van sectie II van ORO.GEN en met name ORO.GEN.200 de basis vormen voor het opstellen van de wijzigingen van Verordening (EG) nr. 2042/2003. Zo kan worden gewaarborgd dat eenzelfde benadering zal worden gevolgd voor de implementatie van veiligheidsbeheersystemen voor erkende organisaties voor de opleiding van piloten, luchtvaartgeneeskundige centra, exploitanten en onderhoudsorganisaties (deel M, subdeel F en deel 145, CAMO's en onderhoudsopleidingsorganisaties die in overeenstemming met deel 147 zijn goedgekeurd).

Voor de tenuitvoerlegging van de met deel ORO voorgestelde eisen inzake het beheersysteem zullen de bestaande eisen omtrent beheersysteem, kwaliteitssysteem, organisatiestructuur, organisatorische herziening, enzovoort, tegen het licht gehouden en aangepast moeten worden. Zo zullen eisen moeten worden geïntroduceerd voor een beheersysteem dat onder meer veiligheidsbeheer en conformiteitscontrole omvat. Wat het specifieke punt van conformiteitscontrole binnen de kleinste organisaties betreft wordt gedacht aan een proportioneel conformiteitscontroleprogramma waarbij het beginsel van onafhankelijkheid intact blijft (bijv. door de controles extern te laten uitvoeren).

De voorgestelde wijziging van M.A.712(f) is ingetrokken.

## **3. Onderhoudscontract**

In diverse reacties op CRD-1 bij NPA 2010-10 werd gewezen op de noodzaak te verduidelijken wanneer een contract tussen de CAMO of de exploitant en een onderhoudsorganisatie vereist is en aan welke eisen een dergelijk contract moet voldoen. In het bijzonder werd aangevoerd dat:

- de bepalingen waarin is vastgelegd wanneer een schriftelijk contract met de onderhoudsorganisatie vereist is, verduidelijking behoeven;

<sup>6</sup> [Verordening \(EG\) nr. 1056/2008 van de Commissie](#) van 27 oktober 2008 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 (PB L 283 van 28.10.2008, blz. 5).

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php#MDM>

- het goedkeuren van contracten tussen CAMO's en onderhoudsorganisaties door de bevoegde autoriteit een onnodige belasting betekent.

Beide reacties zijn in aanmerking genomen, en de voorgestelde tekst is dienovereenkomstig gewijzigd. De technische specificaties van het contract tussen de CAMO en de onderhoudsorganisatie zouden in de beschrijving van het management van de permanente luchtwaardigheid moeten worden opgenomen. Dat betekent dat het contract tegelijk met die beschrijving wordt goedgekeurd en dat afzonderlijke goedkeuring door de bevoegde autoriteit niet nodig is.

#### **4. Technisch logboek**

In twee reacties op CRD-1 werd betoogd dat het vereiste van een technisch logboek voor bepaalde soorten commerciële vluchtuitvoering een belasting betekent. Het Agentschap is evenwel van oordeel dat het systeem van technische logboeken een gestructureerd middel vormt voor het verzamelen en verspreiden van bepaalde informatie die voor de vluchtuitvoering en het management van de permanente luchtwaardigheid noodzakelijk is, zoals informatie over gebruikstijden, vrijgave voor gebruik en nog niet verholpen defecten. Dit systeem hoeft niet complex te zijn en moet op het soort luchtvaartuig en het soort vluchtuitvoering toegesneden zijn.

#### **5. Menselijke factoren bij het onderhoudsprogramma**

De EHFAG merkte op dat de opneming van bepalingen omtrent menselijke factoren in deel M op geconsolideerde basis zou moeten plaatsvinden en stelde voor de invoering van eisen op dit vlak te verschuiven naar regelgevingstaak MDM.055. Naar aanleiding van dit commentaar is de voorgestelde wijziging van M.A.302(h) ingetrokken.

#### **d) Reacties op CRD-2**

Via de CRT werden 23 reacties ingediend, door de volgende vijf belanghebbenden en bevoegde autoriteiten: IACA, CAA-NL, DGAC-France, het Zweeds vervoersagentschap en de Britse CAA. In sommige van deze reacties werd het voorstel in CRD-2 gesteund. De belangrijkste kwesties die in de reacties naar voren kwamen waren:

##### **1. Toepasselijkheid van de regelgeving**

Twee reacties op CRD-2 betroffen de toepasselijkheid van de regelgeving voor in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die worden gebruikt door exploitanten met hoofdvestiging in de EU. In één reactie werd steun voor de voorgestelde voorschriften uitgesproken, terwijl in de andere aangevoerd werd dat de regelgeving niet van toepassing zou moeten zijn op in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die buiten de EU worden gebruikt door EU-exploitanten, zoals organisaties voor de opleiding van piloten die buiten de EU opleidingen met in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen verzorgen of exploitanten van commercieel luchtvervoer die buiten de EU in het buitenland geregistreerde luchtvaartuigen exploiteren.

Laatstgenoemde reactie is niet aanvaard. De toepasselijkheid van deze regelgeving berust op de toepasselijkheid als bepaald in artikel 4, lid 1, onder c), van de basisverordening en op de bepalingen inzake wet-lease-in-overeenkomsten en gedeeld gebruik van vluchtcodes van bijlage III (deel ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012. Dit betekent dat het toepassingsgebied van de regelgeving het volgende omvat:

- in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen gebruikt door een exploitant die valt onder de certificeringsplicht van bijlage III (deel ORO) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 of bijlage VII (deel ORA) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011, met uitzondering van luchtvaartuigen die op wet-lease-in-basis of op basis van overeenkomsten voor gedeeld gebruik van vluchtcodes worden gebruikt, ongeacht de plaats waar zij worden geëxploiteerd; en



- in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die worden gebruikt voor vluchten naar, binnen of vanuit de EU door een exploitant die in de EU gevestigd is of er verblijft. Uitgesloten zijn dus in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die uitsluitend buiten de EU worden gebruikt door exploitanten die in de EU gevestigd zijn of er verblijven.

## **2. Tenuitvoerlegging van de regelgeving**

In één reactie op CRD-2 werd gesteld dat het toezicht op de tenuitvoerlegging van de regelgeving voor in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen problematisch zal zijn, aangezien exploitanten niet verplicht zijn hun activiteit aan de bevoegde autoriteit te melden. Bovendien zou dit voor de bevoegde autoriteiten economische gevolgen hebben die niet in verhouding staan tot het veiligheidsvoordeel. De commentator stelde voor het programma voor de veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen (SAFA) te gebruiken voor het toezicht op dergelijke luchtvaartuigen.

Deze reactie is deels aanvaard. De regelgeving is bedoeld om uitvoering te geven aan het bepaalde in de basisverordening omtrent de noodzaak de veiligheid van in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die in de EU worden geëxploiteerd daadwerkelijk te waarborgen. De SAFA-inspecties mogen als onderdeel van het toezichtprogramma voor dergelijke luchtvaartuigen worden gebruikt.

## **3. In een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die op dry-lease-in-basis worden gehuurd**

Er zijn drie reacties op CRD-2 ingediend die betrekking hadden op in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die op dry-lease-in-basis door EU-exploitanten worden gehuurd.

In een van deze reacties sprak de commentator zijn steun uit voor het feit dat het voorstel de mogelijkheid laat bestaan dat in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen op basis van een dry-lease-in-overeenkomst door EU-exploitanten van commercieel luchtvervoer worden gehuurd. Van deze reactie is nota genomen.

De tweede reactie behelsde een voorstel tot wijziging van de tekst van ARO.OPS.110(c) om uit te sluiten dat luchtvaartuigen die geregistreerd zijn in een land waarvan alle exploitanten krachtens Verordening (EG) nr. 2111/2005 van de Commissie een exploitatieverbod opgelegd hebben gekregen, op dry-lease-in-basis door EU-exploitanten worden gehuurd. Deze reactie is aanvaard.

In de derde reactie werd verzocht om verduidelijking van de bepalingen van T.A.205(1) voor EU-exploitanten van commercieel luchtvervoer die op dry-lease-in-basis in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen huren. Van deze reactie is nota genomen. Deze verduidelijking zal in de aanvaardbare wijzen van naleving/richtsnoeren worden opgenomen.

## **4. De verklaring van de exploitant**

Eén reactie op CRD-2 betrof de verklaringplicht voor exploitanten van in derde landen geregistreerde complexe motoraangedreven luchtvaartuigen die niet voor commerciële vluchtuitvoeringen worden gebruikt. Volgens de commentator zou de verklaring voor dergelijke exploitanten een belasting vormen ten opzichte van exploitanten van in de EU geregistreerde luchtvaartuigen. Deze reactie is aanvaard, daar advies nr. 04/2011 al heeft voorzien in:

- voorschriften voor de verklaring van exploitanten van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen die niet voor commerciële vluchtuitvoeringen worden gebruikt (ORO.DEC.100); en
- een model voor de verklaring aan de bevoegde autoriteit (aansluitend I bij deel ORO).

In het onderhavige advies wordt een wijziging van het model voorgesteld met het oog op vermelding van voor de permanente luchtwaardigheid relevante informatie.

## **5. Overeenstemming met de verplichte informatie van het Agentschap**

Diverse reacties op CRD-2 hadden betrekking op de bepalingen van T.A.201(1)(g), die voor in derde landen geregistreerde luchtvaartuigen overeenstemming voorschrijven met alle toepasselijke bindende eisen van het land van registratie en de verplichte veiligheidsinformatie die door het Agentschap wordt verstrekt, waaronder luchtwaardigheidsrichtlijnen. Het Agentschap erkent dat er in bepaalde gevallen sprake kan zijn van strijdigheid tussen de bindende eisen van het land van registratie en de verplichte veiligheidsinformatie van het Agentschap. In dergelijke gevallen zou de exploitant alternatieve middelen moeten overwegen om de strijdigheid op te heffen.

#### IV. Overzicht van de belangrijkste wijzigingen van de regelgeving als vervat in dit advies

##### **Wijzigingen van Mantelverordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie**

Artikel 1 is gewijzigd om het toepassingsgebied van de verordening in overeenstemming te brengen met de vereisten van artikel 8, lid 1, van de basisverordening.

In artikel 2 is een definitie toegevoegd die duidelijk maakt wat in het kader van Verordening (EG) nr. 2042/2003 onder 'commercieel luchtvervoer' wordt verstaan.

Artikel 3 is gewijzigd in verband met de wijzigingen van artikel 1 en maakt nu duidelijk welke bepalingen op iedere categorie luchtvaartuigen van toepassing zijn. Verder is de verwijzing in lid 3 geactualiseerd in verband met de intrekking van Verordening (EG) nr. 1702/2003 bij Verordening (EU) nr. 748/2012.

Artikel 4, lid 1, is gewijzigd om te verduidelijken welke bepalingen gelden voor de afgifte van goedkeuringen van onderhoudsorganisaties.

##### **Wijzigingen van deel M**

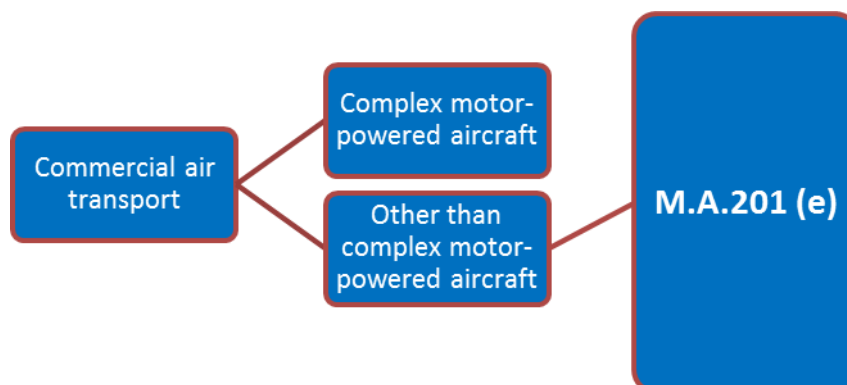
###### **M.1 Bevoegde autoriteit**

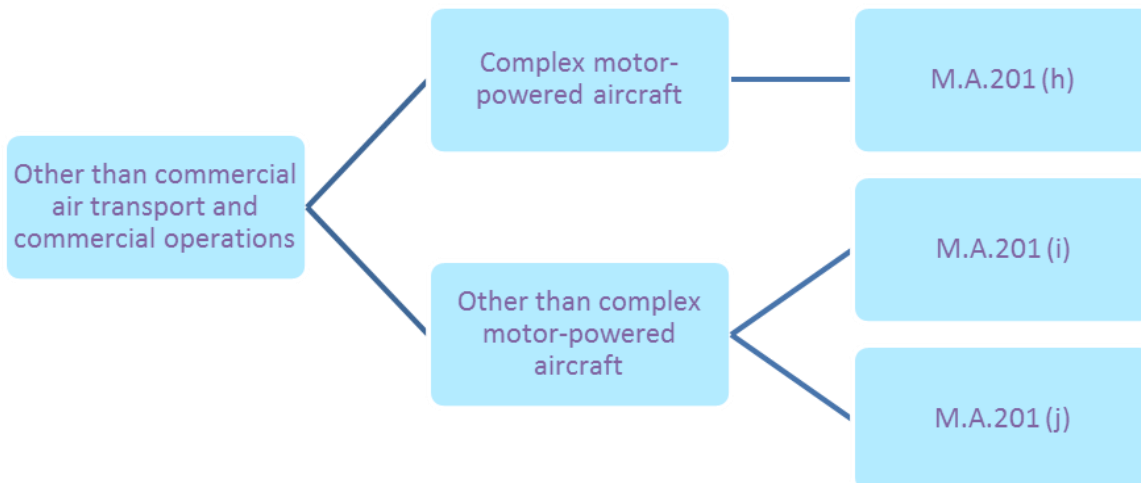
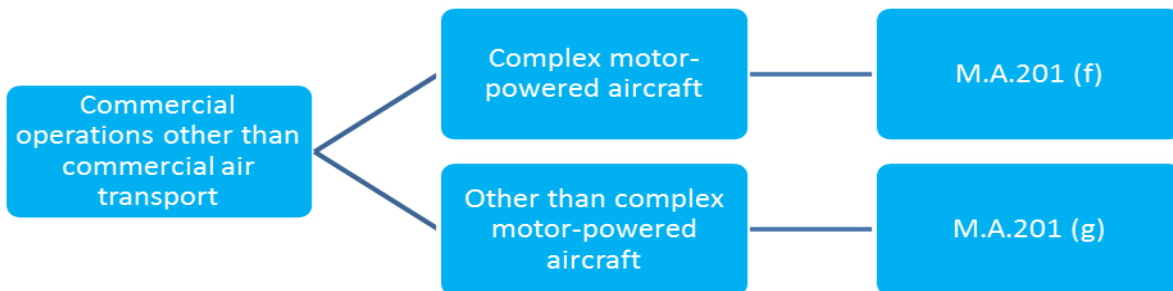
M.1(4) is gewijzigd om de bepalingen omtrent de aanwijzing van de bevoegde autoriteit voor de goedkeuring van het onderhoudsprogramma eenvoudiger te maken.

###### **M.A.201 Verantwoordelijkheden**

In M.A.201(e)-(k) is:

- de term 'grote luchtvaartuigen' vervangen door 'complexe motoraangedreven luchtvaartuigen';
- het begrip 'commerciële vluchtuitvoeringen' geïntroduceerd;
- voor elke categorie luchtvaartuigen en elk soort activiteiten gespecificeerd wanneer een CAMO en een contract tussen de CAMO en de exploitant/eigenaar, en wanneer een onderhoudsorganisatie en een contract met een dergelijke organisatie vereist zijn.





### **M.A.301 Taken met betrekking tot de permanente luchtwaardigheid**

M.A.301(2) is gewijzigd om de bepaling te laten aansluiten op de mogelijkheid om voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen met anders dan complexe motoraangedreven vliegtuigen op vrijwillige basis een MUL op te stellen, zoals voorzien in de uitvoeringsvoorschriften voor vluchtuitvoering (NCO.GEN.155).

In M.A.302(4) en M.A.302(7) is 'grote luchtvaartuigen' vervangen door 'complexe motoraangedreven luchtvaartuigen'.

### **M.A.302 Onderhoudsprogramma voor luchtvaartuigen**

M.A.302(c) is gewijzigd in verband met de wijzigingen van M.1.

In M.A.302(f) is 'grote luchtvaartuigen' vervangen door 'complexe motoraangedreven luchtvaartuigen'.

**M.A.305 Registratiesysteem voor de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen**

M.A.305(b) is gewijzigd in verband met de wijzigingen van M.A.306(a).

**M.A.306 Het systeem van technische logboeken van de exploitant**

De titel van dit punt is gewijzigd in 'Het systeem van technische logboeken van het luchtvaartuig' met het oog op consistentie met de terminologie die in andere subdelen van deze verordening en in de verordening inzake vluchtuitvoering wordt gebruikt.

M.A.306(a) is gewijzigd om de toepasselijkheid van de eisen inzake technische logboeken te verruimen tot luchtvaartuigen die voor commerciële vluchtuitvoeringen worden gebruikt. Het Agentschap is van oordeel dat de exploitant in geval van commerciële vluchtuitvoeringen moet voorzien in een technisch logboek van het luchtvaartuig voor het verzamelen en verspreiden van bepaalde informatie die voor de vluchtuitvoering en het management van de permanente luchtwaardigheid noodzakelijk is, zoals informatie over gebruikstijden, vrijgave voor gebruik en nog niet verholpen defecten.

**M.A.403 Verhelpen van defecten**

M.A.403(b) is aangepast aan de bepalingen van NCO.GEN.155, die voorzien in de mogelijkheid om op vrijwillige basis een MUL op te stellen waarvoor geen goedkeuring van de bevoegde autoriteit vereist is. Verder zijn wijzigingen doorgevoerd om:

- te verduidelijken dat ook bevoegd certificeringspersoneel de MUL kan gebruiken om het verhelpen van defecten uit te stellen, en
- de bepaling 'luchtvaartuigdefecten [die] aanvaardbaar geacht worden door de bevoegde instantie' te schrappen.

M.A.403(c) is gewijzigd om te verduidelijken dat corrigerende acties voor nog niet verholpen defecten moeten plaatsvinden binnen de grenzen die in de onderhoudsgegevens of de MUL zijn gespecificeerd.

**M.A.504 Controle van onbruikbare onderdelen**

In M.A.504(b) is 'grote luchtvaartuigen' vervangen door 'complexe motoraangedreven luchtvaartuigen'.

**M.A.708 Management van de permanente luchtwaardigheid**

M.A.708(c) is opgesplitst, zodat de eisen nu zijn verdeeld over M.A.708(c) en M.A.708(d).

In M.A.708(c) wordt gespecificeerd dat voor complexe motoraangedreven luchtvaartuigen en luchtvaartuigen die voor commerciële vluchtuitvoeringen worden gebruikt, waaronder commercieel luchtvervoer, een contract tussen de CAMO en een passende onderhoudsorganisatie moet worden opgesteld. Deze wijziging sluit aan op de wijzigingen van M.A.201.

M.A.708(d) bevat een bepaling die in bepaalde gevallen afwijkingen van M.A.708(c) in toestaat.

**M.A.801 Bewijs van vrijgave voor gebruik voor luchtvaartuigen**

In M.A.801(c) is 'commercieel luchtvervoer' vervangen door 'commerciële vluchtuitvoeringen'.

**M.A.803 Toelating piloot-eigenaar**

M.A.803(b) is gewijzigd met het oog op consistentie met de elders in de verordening gebruikte terminologie.

### **M.A.901(g) Herbeoordeling van de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig**

M.A.901(g) is gewijzigd in verband met de wijzigingen van M.A.201.

### **M.B.105 Onderlinge informatie-uitwisseling**

In M.B.105 is de verwijzing naar de basisverordening geactualiseerd (nu artikel 15).

### **Aanhangsel I Contract betreffende permanente luchtwaardigheid**

In aanhangsel I zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

- de term 'regeling' is vervangen door de term 'contract';
- het acroniem 'CAMO' is geïntroduceerd om te verwijzen naar een krachtens deel M, subdeel G erkende managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid;
- de verwijzingen naar Verordening (EG) nr. 1702/2003 zijn vervangen door verwijzingen naar Verordening (EU) nr. 748/2012;
- punt 3 is gewijzigd om aan te geven dat ook het soort activiteit in het contract moet worden vermeld;
- punt 4 is gewijzigd ter correctie van de terminologie waarmee naar de bevoegde autoriteit worden verwezen;
- in punt 4 is in de Engelse versie het woord 'certifies' vervangen door het woord 'declares', omdat het gebruik van het begrip 'certificering' in deze zin niet strookt met de definitie in artikel 3, lid e, van de basisverordening;
- in punt 5.1 is de formulering van item 7 gewijzigd om de verantwoordelijkheden van de gecontracteerde CAMO wat betreft de herbeoordeling van de luchtwaardigheid te verduidelijken.

### **Aanhangsel VI Erkenning van managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid**

Blad 1 van het erkenningscertificaat is gewijzigd om naleving van de vereisten van bijlage V (deel T) verplicht te stellen voor organisaties die beschikken over door de bevoegde autoriteit goedgekeurde procedures voor het beheren van de permanente luchtwaardigheid van in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen.

### **Inhoud van het nieuwe deel T**

Deel T is opgesteld om eisen voor permanente luchtwaardigheid te introduceren voor in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die door EU-exploitanten worden gebruikt. Zoals uiteengezet in NPA 2010-10 is voor de opzet van deel T zoveel mogelijk de structuur van deel M aangehouden, met een sectie A en een sectie B.

Hieronder volgt een beschrijving van het doel van de belangrijkste eisen van deel T en de wijzigingen die na CRD-2 2010-10 in de tekst zijn doorgevoerd.

#### **T.1 Bevoegde autoriteit**

Deze paragraaf is in deel T opgenomen om aan te geven welke de bevoegde autoriteiten zijn die zijn belast met de controle van de naleving van de eisen in dit deel.

## **Sectie A**

Sectie A bevat de technische vereisten voor luchtvaartuigen, exploitanten, managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid en onderhoudsorganisaties, die als volgt zijn onderverdeeld:

### **Subdeel A**

Dit subdeel legt het toepassingsgebied vast van deze bijlage, die is gericht op in derde landen geregistreerde luchtvaartuigen die door EU-exploitanten worden geëxploiteerd.

### **Subdeel B**

Dit subdeel bevat twee punten: T.A.201, met de gemeenschappelijke vereisten voor alle onder dit deel vallende luchtvaartuigen, en T.A.205, met de aanvullende vereisten voor luchtvaartuigen die voor commerciële vluchtuitvoeringen worden gebruikt en voor de exploitatie van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen.

T.A.205 is gewijzigd naar aanleiding van een ontvangen reactie op CRD-2 2010-10; de eisen inzake een verklaring zijn geschrapt.

### **Subdeel C Onderhoudsprogramma**

Dit subdeel legt de vereisten vast die moeten worden nageleefd waar het gaat om het onderhoudsprogramma voor luchtvaartuigen die onder het toepassingsgebied van deze bijlage vallen.

### **Subdeel E Onderhoudsorganisatie**

In dit subdeel zijn de vereisten vastgelegd voor organisaties die onderhoud verrichten aan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen of luchtvaartuigen die voor commerciële vluchtuitvoeringen worden gebruikt. Punt T.A.501 is gewijzigd naar aanleiding van enkele reacties die op CRD-2 2010-10 zijn ontvangen; de bepalingen omtrent het systeem voor voorvalmelding zijn verduidelijkt, en ook wordt gespecificeerd welke zaken door de managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid moeten worden gecontroleerd.

### **Subdeel G – Aanvullende vereisten voor krachtens bijlage I (deel M), subdeel G erkende managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid**

Voor complexe motoraangedreven luchtvaartuigen en luchtvaartuigen die voor commerciële vluchtuitvoeringen worden gebruikt eist de basisverordening onder 8, punt g), van bijlage IV dat voor het beheren van de permanente luchtwaardigheid van een organisatie gebruik wordt gemaakt. Een dergelijke organisatie is een CAMO, die behalve aan de vereisten van deel M, subdeel G ook aan de vereisten van dit subdeel G moet voldoen.

Dit subdeel specificeert de vereisten voor specifieke procedures die in de beschrijving van het management van de permanente luchtwaardigheid moeten worden vermeld, de vereisten inzake het kennisniveau van het personeel van de organisatie, de vereisten inzake het kwaliteitssysteem en de vereisten inzake documentatie. Ook zijn er de bevoegdheden in vastgelegd die een organisatie kan hebben als aan de vereisten van deel T wordt voldaan.

Daarnaast worden in punt T.A.708 de door de organisatie uit te voeren taken gespecificeerd. Dit punt is gewijzigd naar aanleiding van enkele reacties op CRD-2 2010-10; er is een bepaling toegevoegd die voorschrijft dat een contract overeenkomstig bijlage I bij deel T moet worden opgesteld wanneer een managementorganisatie voor permanente luchtwaardigheid wordt gecontracteerd voor het beheren van de permanente luchtwaardigheid van het luchtvaartuig.

## **Sectie B Aanvullende procedures voor bevoegde autoriteiten**

Sectie B bevat de aanvullende administratieve vereisten voor de bevoegde autoriteiten.

**Wijzigingen van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie inzake vluchtuitvoering****Wijzigingen van bijlage II (deel ARO)****ARO.OPS.110 Lease-overeenkomsten**

In ARO.OPS.110(c) is een bepaling opgenomen die de bevoegde autoriteit ertoe verplicht een dry-lease-in-overeenkomst op te schorten of in te trekken wanneer het luchtvaartuig is geregistreerd in een land waarvan alle exploitanten een exploitatieverbod opgelegd hebben gekregen.

**Wijzigingen van bijlage III (deel ORO)**

ORO.AOC.100(c), ORO.AOC.110(b) en ORO.AOC.110(d) zijn gewijzigd in verband met de wijzigingen van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie wat betreft in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen.

In ORO.AOC.130(a) en (b) is de term 'systeem voor vluchtgegevenscontrole' vervangen door de term 'programma voor vluchtgegevenscontrole' met het oog op consistentie met de terminologie in de aanvaardbare wijzen van naleving en de richtsnoeren bij ORO.AOC.130 en ORO.FC.A.245. De term 'programma voor de controle van de vluchtgegevens' kwam al voor in OPS 1037(a)(4) in de bijlage bij Verordening (EU) nr. 859/2008 (EU OPS) en in Temporary Guidance Leaflet nr. 44 (JAR OPS 1, sectie 2). De term wordt veel gebruikt in richtsnoeren voor de controle van vluchtgegevens, bijvoorbeeld in CAP739 van de Britse Civil Aviation Authority, en is voor alle belanghebbenden duidelijk.

Aanhangsel I, 'Verklaring van de exploitant' is gewijzigd met het oog op vermelding van voor de permanente luchtwaardigheid relevante informatie.



## V. Inwerkingtreding

Voor de inwerkingtreding en het van toepassing worden van de wijzigingen van zowel Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie als Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie wordt een tijdschema voorgesteld dat rekening houdt met het gegeven dat de luchtvaartsector en de autoriteiten van de lidstaten voldoende tijd geboden moet worden om zich aan het nieuwe regelgevingskader aan te passen en dat de toepassing moet samenvallen met die van de verordening inzake vluchtuitvoering en de reeds voorgestelde wijzigingen daarvan wat betreft deel NCC. Derhalve wordt het volgende schema van toepassingsdata voorgesteld:

- voor de wijzigingen van deel M, voor deel T wat betreft luchtvaartuigen die voor commercieel luchtvervoer worden gebruikt en voor de wijzigingen van ARO.OPS.110(c), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 en ORO.AOC.130 van Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt toepassing met ingang van 28 oktober 2014 voorgesteld. Zo wordt gewaarborgd dat deze wijzigingen van kracht zijn wanneer Verordening (EU) nr. 965/2012 in alle lidstaten van toepassing is;
- voor deel T wat betreft luchtvaartuigen die niet voor commercieel luchtvervoer worden gebruikt, wordt toepassing met ingang van 28 oktober 2015 voorgesteld;
- de datum van toepassing van de wijzigingen van aanhangsel I bij bijlage III bij Verordening (EU) nr. 965/2012 moet worden afgestemd op het proces voor de vaststelling van de verordening inzake vluchtuitvoering wat betreft complexe motoraangedreven luchtvaartuigen die niet voor commerciële vluchtuitvoeringen worden gebruikt (advies nr. 04/2011).

Keulen, 27 november 2012

P. GOUDOU  
Directeur