



ADVIES NR. 02/2008

VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

van 15 mei 2008

betreffende een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie 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 van de Commissie betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

"Herziene vereisten van Deel M voor luchtvaartuigen die niet worden gebruikt in het commercieel luchtvervoer en voor piloot-eigenaaronderhoud"

I. Algemeen

1. Dit advies heeft tot doel de Commissie de wijziging voor te stellen van de Verordeningen (EG) nr. 1702/2003¹ (Deel 21) en nr. 2042/2003². De redenen voor deze regelgevende activiteit worden hieronder nader omschreven.
2. Het advies is vastgesteld overeenkomstig de procedure die is vastgelegd door de raad van beheer van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (het Agentschap)³, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 19 van Verordening (EG) nr. 216/2008⁴ (de basisverordening).

II. Raadpleging

3. Voor het opstellen van een evaluatie van de consequenties van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 2042/2003 (Deel M), zoals vereist op grond van artikel 7, lid 6, van Verordening (EG) nr. 2042/2003, organiseerde het Agentschap in 2004 twee bijeenkomsten met vertegenwoordigers van de commerciële en niet-commerciële luchtvaartsector, waarbij werd onderkend dat de gevolgen van Deel M voor commerciële luchtvervoeractiviteiten minimaal waren en dat de effectbeoordeling op andere activiteiten moest worden gericht.
4. Voor de uitvoering van bovengenoemde effectbeoordeling heeft het Agentschap op 21 september 2004 een contract gesloten met het adviesbureau Air EuroSafe. Het resultaat hiervan was het rapport van de effectbeoordeling van de regelgeving met nummer 2004/S 122-102598, dat op 21 februari 2005 door Air EuroSafe werd uitgebracht en als aanhangsel II werd opgenomen in de hieronder beschreven NPA 07/2005.
5. Dit rapport werd door het Agentschap gebruikt om een wijziging voor te stellen in Deel M voor luchtvaartuigen die niet worden gebruikt voor commercieel luchtvervoer (taak M.007 voor het ontwikkelen van regelgeving). Dit voorstel werd gepubliceerd als bekendmaking van wijzigingsvoorstel 07/2005 (Notice of Proposed Amendment – NPA), die op 23 juni 2005 werd uitgebracht en waarvoor op verzoek van een meerderheid van de belanghebbenden een periode van openbare raadpleging van 5 maanden gold. Op de sluitingsdatum, 24 november 2005, had het Agentschap 441 reacties ontvangen van nationale autoriteiten, beroepsorganisaties en particulieren.

¹ 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. 287/2008 van de Commissie van 28 maart 2008 (PB L 87 van 29.3.2008, blz. 3).

² Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 376/2007 van de Commissie van 30 maart 2007 (PB L 94 van 4.4.2007, blz. 18).

³ Besluit van de raad van beheer met betrekking tot de door het Agentschap toe te passen procedure voor de opstelling van adviezen, certificeringsspecificaties en richtsnoeren. Besluit 08-2007 van 11.6.2007 van de RvB van EASA ("Regelgevingsprocedure").

⁴ 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).

6. Op basis van de ontvangen op- en aanmerkingen en de conclusies van een studiebijeenkomst die plaatsvond om het voorstel te bespreken en toe te lichten, oordeelde het Agentschap dat de beoogde wijzigingen geen kans maakten als het Agentschap niet tegelijkertijd het startsein zou geven voor een andere regelgevingstaak (M.017) voor het opstellen van het bijbehorende verklarend materiaal (aanvaardbare wijzen van naleving (AMC's) en richtsnoeren (GM's)), verdere wijzigingen in de regeling zou voorstellen en beide voorstellen gelijktijdig zou indienen om een volledig overzicht van de beoogde wijzigingen te geven. Najaar 2005 is dit uitvoerig besproken met vertegenwoordigers van de algemene luchtvaart, die hun steun aan dat proces toezegden. De uitkomst hiervan was dat de regelgevende activiteit ook het volgende zou gaan omvatten:
 - het evalueren van en reageren op de 441 naar aanleiding van NPA 07/2005 ontvangen op- en aanmerkingen, ter voorbereiding van het desbetreffende Comment Response Document (CRD);
 - het bespreken en voorstellen van verdere wijzigingen in Deel M;
 - het opstellen van het bijbehorende AMC/GM-materiaal.Voorts werd de zeer specifieke materie van het "piloot-eigenaaronderhoud" ondergebracht in een afzonderlijke taak (M.005).
7. Het werk werd gedaan door twee regelgevende groepen (M.005 en M.017), die bestonden uit vertegenwoordigers van het Agentschap, de nationale luchtvaartautoriteiten, de productiesector en de onderhoudssector en de eigenaren/exploitanten. Op basis van hun inbreng legde het Agentschap de volgende documenten voor ter openbare raadpleging:
 - CRD 07/2005 op 26 april 2007 (naar aanleiding van de op- en aanmerkingen over NPA 07/2005);
 - NPA 2007-08 op 28 juni 2007 (met voorstellen voor extra wijzigingen in Deel M, en voor de bijbehorende AMC's/GM's).
8. Om de inhoud van deze documenten te promoten en toe te lichten organiseerde het Agentschap één studiebijeenkomst in Keulen op 4 juli 2007, zes studiebijeenkomsten in Zwitserland, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Denemarken, Duitsland en Tsjechië tussen 28 augustus 2007 en 13 september 2007 en één studiebijeenkomst in Oostenrijk op 13 november 2007.
9. Om de goedkeuring door de Commissie gemakkelijker te maken en het geheel inzichtelijker te maken voor alle betrokkenen, besloot het Agentschap dat zijn definitieve advies alle drie de taken moest omvatten (M.007, M.005 en M.017) en nam het de taak op zich een gemeenschappelijk CRD op te stellen, evenals één gewijzigde tekst van Deel M.
10. Het Agentschap ontving 10 reacties op CRD 07/2005 en 661 op- en aanmerkingen over NPA 2007-08, die in hoofdzaak op het volgende neerkwamen:
 - er bestond twijfel over de noodzaak om bestaande nationale regelingen te vervangen door Europese verordeningen;
 - een specifieke, afzonderlijke verordening opstellen betreffende een "Deel M Light", gericht op de permanente luchtwaardigheid van de algemene luchtvaart;
 - integreren van de resultaten van regelgevingstaak MDM.032 betreffende betere regulering van de algemene luchtvaart;

- combineren van goedkeuringen in het kader van M.A., subdeel F, en M.A., subdeel G, betreffende managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid (CAMO's);
 - aanvaarden van AC43-13 van de FAA voor reparaties en wijzigingen;
 - rechtstreeks aanvaarden (d.w.z. geen tweevoudige vrijgave) van Amerikaanse (FAA 8130-3) en Canadese (TCCA 24-0078) vrijgavedocumenten voor te onderhouden onderdelen;
 - het toepassingsgebied van piloot-eigenaaronderhoud uitbreiden en zelfbeoordeling afschaffen;
 - veel rompslomp met zich meebrengende toezichtsvereisten verlichten (kwaliteitssystemen/organisatorische aanpassingen);
 - eerste erkenning van een CAMO mogelijk maken bij ontbreken van een goedgekeurd onderhoudsprogramma;
 - duidelijkheid scheppen in voorwaarden voor onderdelenonderhoudstaken en complexe onderhoudstaken;
 - overdracht van onbruikbare onderdelen aan de eigenaar mogelijk maken;
 - zorgen voor een nieuw, eenvoudiger bewijs van onderhoudsbevoegdheid voor luchtvaartuigonderhoudspersoneel;
 - de eisen voor personeel voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid verlichten en eenvoudiger procedures opstellen voor deze herbeoordelingen en de afgifte van certificaten van herbeoordeling van de luchtwaardigheid (ARC's);
 - meer tijd geven om de beoogde wijzigingen door te voeren.
11. Voor de beoordeling van deze op- en aanmerkingen richtte het Agentschap twee groepen op (M.005 en M.017), die elk bestonden uit de leden van de respectieve werkgroep plus een vertegenwoordiger van Approvals & Standardisation (Agentschap) en een vertegenwoordiger uit de sector die afwijzend had geadviseerd over NPA 2007-08. Naar aanleiding van deze beoordeling publiceerde het Agentschap op 6 maart 2008 CRD 2007-08, met daarin de antwoorden op elke op- of aanmerking, het tekstvoorstel voor de regeling en de AMC's/GM's, een toelichting op de aanpak van bovengenoemde belangrijkste punten en een leidraad voor eigenaren van privévluchtvaartuigen met een maximale startmassa 2 730 kg of minder (met inbegrip van ballonnen van welke omvang dan ook), waarin een overzicht wordt gegeven van de meest vereenvoudigde procedures die op grond van de beoogde regels zijn toegestaan.
12. In het kader van de externe raadpleging over CRD 2007-08, die eindigde op 6 mei 2008, ontving het Agentschap reacties van:
- 6 bevoegde instanties: AustroControl-Oostenrijk, CAA-Nederland, CAA-Verenigd Koninkrijk, DGAC-Frankrijk, ENAC-Italië, FOCA-Zwitserland;
 - 12 organisaties en verenigingen: Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Royal Danish Aeroclub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European Gliding Union, European Sailplane Manufacturers, Alitalia Servizi, French Gliding Union (Franse zeilvliegsportbond – FFVV), Norges Luftsportsforbund (Noorse luchtvaartbond), European Microlight Federation;
 - 27 individuele personen.

Op deze reacties wordt uitvoerig ingegaan in het aanhangsel. Ze laten de kern van de conclusies van het Agentschap in het CRD intact. Dit neemt niet weg dat de meeste reacties

interessante verbeteringen inhouden van de tekst van onderhavig advies. Sommige vallen buiten het bestek van onderhavige regelgevende activiteit, aangezien zij een passende open raadpleging vergen; ze zullen dan ook worden meegenomen in toekomstige regelgeving.

III. Inhoud van het advies van het Agentschap

13. In voorliggend advies wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de suggesties van de talrijke belanghebbenden die een bijdrage hebben geleverd aan de raadpleging en hebben gereageerd op het CRD. Het doet een voorstel voor een Europese aanpak van de permanente luchtwaardigheid van niet in het commercieel luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen. Die aanpak is gebaseerd op bestaande nationale systemen die voorzien in gelijkwaardige methoden om een passend veiligheidsniveau te waarborgen, zodat een aantal daarvan vrijwel zonder merkbare overgang kunnen worden gecontinueerd. Op die manier kunnen alle Europese burgers profiteren van systemen die hun doelmatigheid hebben bewezen.
14. De noodzaak om parallel hieraan vereisten op te stellen en aan te geven hoe daaraan kan worden voldaan, evenals de noodzaak om alle belanghebbenden naar behoren bij het proces te betrekken en te raadplegen, verklaren waarom aan deze regelgevingstaken, die al in 2005 afgerond hadden moeten zijn, pas nu de laatste hand gelegd kon worden, luttele maanden voor het einde van de voorlopige rapportage over de inwerkingtreding van de bepalingen van Deel M die van toepassing zijn op de permanente luchtwaardigheid van niet in het commercieel luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen. Dit gaf uiteraard aanleiding tot legitieme bezorgdheid bij de betrokken belanghebbenden. Onderhavig advies houdt dan ook terdege rekening met die bezwaren en stelt overgangsmaatregelen voor om die te ondervangen.
15. Gezien de hiërarchie van de EASA-regels wordt in het voorliggende advies alleen ingegaan op de door het Agentschap voorgestelde wijzigingen in de toepasselijke verordeningen van de Commissie (Deel M, Deel 145 en Deel 21); de bijbehorende wijzen van naleving (AMC's) en richtsnoeren (GM's), die in het CRD uiteengezet werden, kunnen en zullen pas door het Agentschap worden vastgesteld zodra bovengenoemde verordeningen zijn aangenomen door de Commissie. Het moge echter duidelijk zijn dat de in dit advies gepresenteerde maatregelen moeten worden gelezen in samenhang met genoemde wijzen van naleving en richtsnoeren als onderdeel van een afgesproken pakket.

a) Noodzaak van gemeenschappelijke regels

16. Hoewel tal van personen en organisaties vraagtekens hebben gezet bij de noodzaak van verandering en zich voorstander toonden van de voortzetting van de huidige nationale systemen, is het een feit dat het Europees Parlement en de Raad al hebben besloten dat voor de permanente luchtwaardigheid van alle in de lidstaten geregistreerde luchtvaartuigen gemeenschappelijke regels moeten gelden, zodat de burger profiteert van twee van de belangrijkste voordelen die het EASA-systeem zou moeten bieden:

a) Veiligheid

Een van de voornaamste doelstellingen is de harmonisatie van het veiligheidsniveau. Er zijn weliswaar geen aanwijzingen voor een veiligheidsprobleem binnen de huidige nationale systemen, maar dit betekent nog niet dat de veiligheid niet voor verbetering vatbaar is. Het veiligheidsniveau van de diverse systemen verschilt in feite van land tot land, en het opstellen van een reeks gemeenschappelijke regels met passende normen zou de algehele veiligheid in Europa naar een hoger plan tillen.

b) Gemeenschappelijke markt

Een andere doelstelling die de Gemeenschap met de totstandbrenging van het EASA-systeem nastreefde, was een soepeler werking van de interne markt. Vrij verkeer van goederen, diensten en personen vereist het vaststellen van gemeenschappelijke regels om te waarborgen dat gebruikte luchtvaartuigen overal op de gemeenschappelijke markt kunnen worden verkocht, dat onderhoudsorganisaties en managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid hun diensten in alle lidstaten kunnen verlenen en dat EU-burgers vrij met hun luchtvaartuigen kunnen vliegen in elke lidstaat.

17. Het is dan ook geen optie Deel M voor de algemene luchtvaart te schrappen. Niets doen is evenmin een optie, aangezien dit zou betekenen dat Deel M in zijn huidige vorm van toepassing zou gaan worden vanaf 28 september 2008. Het enige alternatief binnen de huidige wettelijke context is dan ook de wijziging van Deel M om beter aan te sluiten bij de behoeften van de verschillende categorieën en grootten van luchtvaartuigen en de verschillende vormen van exploitatie. Hierbij heeft het Agentschap zich geconcentreerd op de belangrijkste punten die bij de raadpleging naar voren zijn gekomen.

b) De vorm van de permanenteluchtwaardigheidseisen voor de algemene luchtvaart

18. Een aantal personen en organisaties waren van mening dat de huidige vereisten te ingewikkeld en moeilijk leesbaar zijn; ze riepen daarom op tot een afzonderlijk, specifiek voor de algemene luchtvaart bedoeld Deel M (het zogeheten "Deel M Light"). Het Agentschap betwist niet dat wetsteksten niet altijd even toegankelijk zijn voor personen waarop de regelgeving van toepassing is, ook al is alles in het werk gesteld om ze in begrijpelijke taal op te stellen en ze zodanig te schikken dat ze gemakkelijker te gebruiken zijn. De oorzaak hiervan is dat wetsteksten niet worden opgesteld om rechtstreeks te worden gebruikt als handleiding voor dagelijkse activiteiten; het hoofddoel van wetsteksten is rechtszekerheid te scheppen wanneer er meningsverschillen ontstaan. Bovendien scheppen dergelijke teksten rechten voor de gereguleerde personen, die die rechten zoveel mogelijk ten eigen voordele mogen uitleggen. Veel van de vereisten van Deel M hebben immers een algemeen karakter en kunnen door elke aanvrager worden toegesneden op omvang en soort van de organisatie en exploitatie.

19. In dit verband moet ook in aanmerking worden genomen dat Deel M van toepassing is op een breed scala van luchtvaartuigen die voor uiteenlopende doelen worden gebruikt:

- grote luchtvaartuigen (zoals reeds gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 2042/2003);
- andere dan grote luchtvaartuigen met een maximale startmassa van meer dan 2 730 kg;
- luchtvaartuigen met een maximale startmassa van 2 730 kg of minder, en ballonnen;
- ELA1-luchtvaartuigen (zoals bedoeld in onderhavig advies, vooruitlopend op NPA 2008-07 betreffende "ELA process, Standard Changes and Repairs and Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes" (ELA-procedure, standaardwijzigingen en -reparaties en certificeringsvoorschriften voor lichte sportvliegtuigen); en
- CS-VLA-, CS-22- en LSA-luchtvaartuigen (LSA – Light Sport Aeroplane, licht sportvliegtuig, zoals bedoeld in onderhavig advies, vooruitlopend op NPA 2008-07).

Binnen de logica van een afzonderlijk, specifiek voor de algemene luchtvaart bedoeld Deel M zouden er in plaats van één meerdere versies van "Deel M Light" opgesteld moeten worden om elke luchtvaartuigcategorie en mogelijk ook elke vorm van exploitatie te dekken. Gelet op

de jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen zou dit veel verwarring zaaien aangezien elke tekst puur op zich geïnterpreteerd zou moeten worden, zodat een identieke tekst tot onderling afwijkende eisen zou kunnen leiden.

20. Wettelijke eisen moeten dan ook worden ingevuld op basis van adequate interpretaties van de hand van de regelgevers en de gereguleerde personen zelf. In het geval van laatstgenoemden kan dergelijk materiaal worden opgesteld door vakorganisaties waarbij zij aangesloten zijn.
21. Desalniettemin begrijpt het Agentschap dat belanghebbenden in de algemene luchtvaart ondersteuning behoeven bij het doorgronden en toepassen van de voor hen geldende eisen. Daarom zal het Agentschap al het mogelijke doen om gebruikershandleidingen samen te stellen, zoals het aanhangsel bij zijn CRD voor eigenaren van ballonnen en privévluchtvaartuigen met een maximale startmassa van 2 730 kg of minder. Het zal ook de inhoud en de bedoeling van de regeling bekendmaken aan bevoegde instanties en personen en organisaties waarop de regeling van toepassing is door middel van toelichtingen, brieven, workshops, enz.

c) Integreren van de resultaten van regelgevingstaak MDM.032 betreffende betere regulering van de algemene luchtvaart

22. Een aantal personen en organisaties stelden voor rekening te houden met de vereenvoudigde procedures voor lichte luchtvaartuigen, het onderwerp van regelgevingstaak MDM.032. Hoewel erop gewezen moet worden dat deze taak voornamelijk gericht is op vereisten voor luchtvaartactiviteiten, vergunningen voor piloten en initiële luchtwaardigheid, is het juist dat er samenhang moet bestaan tussen permanenteluchtwaardigheidseisen en eisen betreffende de certificering van wijzigingen en reparaties, evenals eisen die van toepassing zijn op de certificering van vervangingsonderdelen en uitrustingsstukken. De werkzaamheden binnen de context van die taak zijn voldoende gevorderd voor de publicatie van NPA 2008-07, die de aanzet geeft voor de nieuwe procedure "Europees licht luchtvaartuig" met 2 subcategorieën (ELA1 en ELA2) en die een nieuw certificeringsvoorschrift (CS) voorstelt voor LSA (Light Sport Aeroplanes, lichte sportvliegtuigen). Vooruitlopend op deze ontwikkeling bevat onderhavig advies verdere versoepelingen die specifiek voor deze luchtvaartuigen zijn bedoeld:

- a) de mogelijkheid om onderdelen te installeren waarvoor geen vrijgave voor gebruik is afgegeven, mits toegestaan door Deel 21 (zie M.A.501(a)). Hiermee wordt vooruitgelopen op de door MDM.032 voorgestelde mogelijkheid voor de eigenaar om bepaalde onderdelen te fabriceren zonder een vrijgave voor gebruik;
- b) de mogelijkheid dat onafhankelijk certificeringspersoneel onderdelenonderhoudstaken en complexe onderhoudstaken uitvoert op ELA1-luchtvaartuigen (zie M.A.502(d) en M.A.801(c));
- c) de mogelijkheid dat onafhankelijk certificeringspersoneel aanbevelingen doet voor de afgifte van een ARC voor ELA1-luchtvaartuigen (zie M.A.901(g)).

d) Combineren van goedkeuringen in het kader van M.A., subdeel F, en M.A., subdeel G, betreffende managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid (CAMO's).

23. Voorgesteld is de goedkeuringen in het kader van M.A., subdeel F, en M.A., subdeel G, te combineren om dubbele handboeken, dubbel onderzoek, dubbele audits en dubbele kosten te voorkomen. Het Agentschap is er echter niet van overtuigd dat uitvoering van het voorstel de gehoopte voordelen zal opleveren. Ten eerste is het duidelijk dat er afzonderlijke certificaten moeten blijven bestaan om situaties te ondervangen waarin organisaties slechts één

goedkeuring willen. En ook al zouden deze certificaten gecombineerd kunnen worden, dan nog zou dit geen garantie zijn voor één enkele certificeringsprocedure, omdat de bevoegde instantie in afzonderlijke gevallen altijd tot audits kan besluiten en verschillende afdelingen kan hebben voor onderhoud resp. permanente luchtwaardigheid. Lagere kosten zijn evenmin gegarandeerd, omdat de instantie de vergoedingen kan aanpassen aan de omvang van het vereiste onderzoek, die groter is bij een gecombineerde goedkeuring dan bij een afzonderlijke. De kosten die in dit verband door bevoegde instanties in rekening worden gebracht, vallen sowieso buiten de invloedssfeer van het Agentschap.

24. Daarom heeft het Agentschap afgezien van een gecombineerde goedkeuring en voor de volgende oplossing gekozen:

- a) In AMC M.A.602 en AMC M.A.702 zal worden verduidelijkt dat een organisatie die een aanvraag voor beide goedkeuringen indient, daarvoor gebruik kan maken van één EASA-formulier 2.
- b) In AMC M.B.604(b) en AMC M.B.704(b) zal worden aanbevolen dat de bevoegde instantie de audits zo organiseert dat ze beide goedkeuringen tezamen bestrijken, om dubbele bezoeken aan een bepaalde locatie te voorkomen.
- c) In AMC M.A.704 zal een voorbeeld van een gecombineerde beschrijving worden opgenomen voor een organisatie die houdster is van beide goedkeuringen (M.A. subdeel F en CAMO).

Naar verwachting zal dit de grondslag verschaffen voor de aanpassing van de vergoedingen aan de omvang van het vereiste onderzoek, ongeacht of het gaat om één gecombineerd certificaat dan wel om twee afzonderlijke certificaten.

e) Aanvaarden van AC43-13 van de FAA voor reparaties en wijzigingen

25. Een aantal personen en organisaties verzochten om aanvaarding van de toepassing van AC43-13 van de FAA voor reparaties en wijzigingen. Hoewel het Agentschap het ermee eens is dat er eenvoudiger methoden moeten komen voor wijzigingen en reparaties aan lichte luchtvaartuigen, acht het Agentschap directe toepassing van het FAA-voorschrift niet mogelijk, omdat het tot stand is gekomen in een andere regelgevende omgeving waar andere criteria gelden voor het aanmerken van reparaties als "groot" of "klein", en waar de regelgevingsrollen anders zijn verdeeld.

Sommigen stelden daarom voor de krachtens AC43-13 van de FAA ingestelde procedure voor de goedkeuring van reparaties over te nemen in het EASA-systeem. Dit wordt momenteel bekeken in het kader van regelgevingstaak MDM.032, aangezien het hier niet om onderhoud gaat, maar om een onderwerp dat te maken heeft met permanente luchtwaardigheid zoals behandeld in Deel 21, subdelen D en M, die de vereisten omvatten waar wijzigingen en reparaties aan moeten voldoen. Daarom is het Agentschap bezig met passende certificeringseisen zoals beschreven in NPA 2008-07, die dezelfde flexibiliteit bieden als die in AC43-13, maar dan in EASA-verband.

f) Rechtstreeks aanvaarden van Amerikaanse en Canadese vrijgavedocumenten voor onderdelen waaraan onderhoud is uitgevoerd

26. Tal van organisaties en eigenaren van luchtvaartuigen houden momenteel onderdelen in voorraad die na onderhoud zijn vrijgegeven met de corresponderende FAA 8130-3- of TCCA 24-0078-formulieren; deze formulieren zijn echter niet afgegeven door organisaties die overeenkomstig de Gemeenschapswetgeving zijn erkend, zodat de onderdelen in kwestie na

28 september 2008 niet meer mogen worden geïnstalleerd. Bovendien lijken onderhoudsorganisaties in de VS en Canada die onderhoud verrichten aan onderdelen in luchtvaartuigen voor de algemene luchtvaart, niet geïnteresseerd in een Europese erkenning. Dit zou ertoe kunnen leiden dat er te weinig erkende onderhoudsorganisaties zijn om te voorzien in de behoeften van de Europese algemene luchtvaart.

27. Het Agentschap zal dan ook in AMC M.A.613(a) verduidelijken dat onderhoudsorganisaties die vallen onder M.A., subdeel F, of Deel 145 (niet geclassificeerd voor onderdelen), na passende controles en verificaties een formulier 1 mogen afgeven voor onderdelen die na onderhoud zijn vrijgegeven met een FAA 8130-3-formulier (VS) of een TCCA 24-0078-formulier (Canada), om tweevoudige vrijgave te voorkomen. Deze soepeler procedure is gebaseerd op de technische deskundigheid van deze organisaties en het vertrouwen dat we kunnen hebben in het toezicht van de Amerikaanse en Canadese bevoegde instanties. Dit vertrouwen is gebaseerd op de beoordelingen die zijn verricht in het kader van de onderhandelingen over de bilaterale luchtvaartveiligheidsvereenkomsten met deze landen.

g) Het toepassingsgebied van piloot-eigenaaronderhoud uitbreiden en zelfbeoordeling afschaffen

28. Wat het piloot-eigenaaronderhoud betreft is het Agentschap het ermee eens dat de ervaring in sommige lidstaten en binnen de context van andere regelgevende systemen leert dat er meer kan worden gedaan door de eigenaar van het luchtvaartuig, aangezien hij/zij het grootste belang heeft bij de werkzaamheden ten behoeve van de veiligheid van het luchtvaartuig dat hij/zij gebruikt. Daarom heeft het Agentschap besloten tot een volledige herziening van de lijst van onderhoudstaken voor de piloot-eigenaar, die per categorie luchtvaartuig zullen worden vastgesteld en ondergebracht zullen worden in het AMC-materiaal (nieuwe AMC in aanhangsel VIII van Deel M). Het moge duidelijk zijn dat veiligheidskritische punten niet op dergelijke lijsten voorkomen. Omgekeerd specificeert aanhangsel VIII ten behoeve van een grotere rechtszekerheid categorieën onderhoudstaken die niet voor uitvoering door de piloot-eigenaar in aanmerking komen.

29. Om ervoor te zorgen dat er voldoende vertrouwen bestaat in de deskundigheid van de piloot-eigenaar om dergelijke onderhoudstaken te verrichten, omvat aanhangsel VIII de basiscriteria waaraan de piloot-eigenaar moet voldoen met betrekking tot:

- o deskundigheid en verantwoordelijkheden;
- o uitvoering van het onderhoud en vastlegging van gegevens.

Deze bepalingen zijn gebaseerd op het concept van "zelfbeoordeling door de piloot". De risico's in dit verband worden beperkt door de omstandigheid dat de taken die door een particuliere piloot-eigenaar worden uitgevoerd, expliciet moeten worden genoemd in het onderhoudsprogramma. Wanneer het luchtvaartuig wordt beheerd door een CAMO, zal deze organisatie nagaan of het onderhoud naar behoren wordt uitgevoerd; wordt het niet beheerd door een CAMO, dan vindt een soortgelijke kwaliteitscontrole plaats door de bevoegde instantie bij de periodieke herbeoordelingen van de luchtwaardigheid. In dezelfde lijn zal de doeltreffendheid van het piloot-eigenaaronderhoud worden geëvalueerd en het onderhoudsprogramma worden gewijzigd om de taken van de piloot-eigenaar zo nodig af te stemmen op zijn/haar werkelijke capaciteiten.

h) Veel rompslomp met zich meebrengende toezichtsvereisten verlichten (kwaliteitssystemen/organisatorische aanpassingen)

30. Eisen betreffende de erkenning van CAMO's, met name de noodzaak van interne/externe kwaliteitsaudits of interne organisatorische aanpassingen, worden door sommigen als buitenproportioneel gezien omdat CAMO's naar hun mening alleen administratieve taken vervullen zonder concrete werkzaamheden aan/met/in luchtvaartuigen. Daarom opperden zij dat de audits die door de bevoegde instantie worden uitgevoerd, volstaan. Het Agentschap wil in de eerste plaats stellen dat het management van de permanente luchtwaardigheid van het luchtvaartuig even belangrijk is voor de veiligheid ervan als het feitelijke onderhoud dat aan het luchtvaartuig wordt verricht. Als de taken in verband met de permanente luchtwaardigheid niet naar behoren worden uitgevoerd, is overduidelijk het risico aanwezig dat niet al het vereiste onderhoud plaatsvindt. Die taken moeten dus serieus worden genomen en degenen die hiermee belast zijn, mogen op dat vlak geen bevoegdheden krijgen zonder dat grondig is nagegaan of zij deze taken wel aankunnen.

31. Alleen afgaan op de audits van de bevoegde instantie wordt dan ook onaanvaardbaar geacht om de volgende redenen:

- Alle aan een CAMO verleende bevoegdheden (dezelfde als de bevoegdheden die worden verleend aan organisaties die vallen onder M.A., subdeel F, Deel 145 en Deel 147) zijn gebaseerd op het feit dat er een interne procedure bestaat die de naleving van de verordeningen bewaakt. Afhankelijk van de omvang van de organisatie zal er concreet invulling aan die procedure worden gegeven via organisatorische aanpassingen of een kwaliteitssysteem.
- Het kwaliteitssysteem is van fundamenteel belang wanneer de organisatie een complex karakter krijgt, omdat er in dat stadium tal van werkprocedures bestaan en goede communicatie tussen de verschillende afdelingen en functies een vereiste is.
- De organisatie heeft als enige voortdurend inzicht in de bestaande problemen, moeilijkheden en gevallen van niet-naleving, zodat alleen zij voor passende corrigerende maatregelen en follow-up kan zorgen.

32. Niettemin erkent het Agentschap dat de vereisten inzake de erkenning van organisaties in verhouding moeten staan tot de omvang en de complexiteit van de organisatie. Het Agentschap zal aanhangsel VIII bij AMC M.A.616 dan ook in die geest wijzigen en een nieuw aanhangsel XIII bij AMC M.A.712(f) opstellen om de bepalingen af te stemmen op de geringere mate van complexiteit van kleine organisaties die onder M.A., subdeel F, en M.A., subdeel G, vallen. In dit verband wil het Agentschap er tevens aan herinneren dat, anders dan vele belanghebbenden lijken te denken, de verordening niet vereist dat personeel voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid onafhankelijk is, ook niet voor organisaties die groter zijn dan een eenmans-CAMO.

i) Eerste erkenning van een CAMO mogelijk maken bij ontbreken van een goedgekeurd onderhoudsprogramma

33. De eerste erkenning van onafhankelijke, niet aan een VTV-houder (VTV – vergunning tot vluchtuitvoering) verbonden CAMO's geldt als een kwestie waarbij mogelijk sprake is van een vicieuze cirkel: als zij geen contracten met klanten hebben, kunnen zij ook niet de noodzakelijke erkenning krijgen om hun diensten te mogen aanbieden. Dit probleem kan worden veroorzaakt doordat:

- in formulier 14, dat momenteel is opgenomen in aanhangsel VI van Deel M, wordt verwezen naar het onderhoudsprogramma, en
- er geen leidraad of AMC bestaat waarin wordt toegelicht wat aanvaardbaar is als referentie voor een onderhoudsprogramma op formulier 14.

Als gevolg hiervan achten sommige bevoegde instanties het noodzakelijk dat formulier 14 specifieke onderhoudsprogramma's omvat voor elk specifiek luchtvaartuig dat onder toezicht van de aanvrager staat. Deze interpretatie houdt geen rekening met de mogelijkheid om te verwijzen naar "algemene onderhoudsprogramma's" die betrekking hebben op verschillende luchtvaartuigtypen en -modellen.

34. Het Agentschap wil er in de eerste plaats op wijzen dat deze interpretatie niet wordt ondersteund door de regeling of de AMC's. Bovendien is het niet zijn bedoeling om onafhankelijke CAMO's de verplichting op te leggen dat zij een contract met een mogelijke klant gesloten moeten hebben voordat zij een erkenning kunnen aanvragen. Het Agentschap is immers de mening toegedaan dat elke organisatie de erkenning moet kunnen verkrijgen om contact te kunnen opnemen met een klant die een contract met een andere organisatie heeft, zodat eigenaren/exploitanten meerdere opties hebben. Daarom:

- wordt M.A.709 aldus gewijzigd dat het concept van "baseline" en "generieke" onderhoudsprogramma's daarin wordt opgenomen, waarmee duidelijk wordt gemaakt dat het de bedoeling is de erkenning van onafhankelijke CAMO's mogelijk te maken zonder dat zij klanten moeten hebben. AMC M.A.709 zal worden aangepast om dit concept te verduidelijken;
- wordt aanhangsel VI van Deel M gewijzigd om:
 - de verwijzing naar het onderhoudsprogramma in formulier 14 te schrappen. De desbetreffende bepalingen worden ondergebracht in het handboek voor permanent luchtwaardigheidsmanagement (CAME);
 - de opname van luchtvaartuigtypen, -series of -groepen in formulier 14 mogelijk te maken. Dit zal worden verduidelijkt in AMC M.B.703;
 - formulier 14 beter te kunnen afstemmen op de situatie waarin een commerciële luchtvervoerexploitant zich ook bezighoudt met permanent luchtwaardigheidsmanagement voor luchtvaartuigen die niet worden gebruikt in het commercieel luchtvervoer.

j) Duidelijkheid scheppen in voorwaarden voor onderdelenonderhoudstaken en complexe onderhoudstaken

35. Volgens de huidige regeling moet het onderdelenonderhoud worden verricht door erkende onderhoudsorganisaties die beschikken over de desbetreffende classificatie voor onderdelen. De enige uitzondering is de situatie waarin onderhoud aan een onderdeel plaatsvindt terwijl het op het luchtvaartuig is gemonteerd of, mits uitdrukkelijk toegestaan door het luchtvaartuigonderhoudshandboek, wanneer het tijdelijk wordt gedemonteerd om de onderhoudshandelingen te vergemakkelijken, in welke situatie het onderhoud kan worden gefiatteerd door onafhankelijk certificeringspersoneel. Daarnaast moeten complexe onderhoudstaken (aanhangsel VII) worden uitgevoerd door een erkende onderhoudsorganisatie.

36. Deze bepalingen geven aanleiding tot vele vragen en evenzovele zorgen onder gereguleerde personen en bevoegde instanties. Hierbij gaat het vooral om het volgende:

- Er wordt in het midden gelaten of het onderhoud moet worden uitgevoerd volgens onderhoudsgegevens betreffende het luchtvaartuig dan wel betreffende onderdelen. Hieruit zou kunnen worden opgemaakt dat elke vorm van onderdelenonderhoud kan worden verricht door een onafhankelijk certificeerder, indien het onderdeel op het luchtvaartuig gemonteerd blijft (voorbeeld: inspectie van opwarmende delen van een turbinemotor).
- De tekst vermeldt niet over welke soort vergunning of kwalificatie (luchtvaartuig of onderdeel) onafhankelijk certificeringspersoneel moet beschikken voor het uitvoeren van onderdelenonderhoud.
- De tekst maakt niet duidelijk welke soort vrijgave voor gebruik wordt afgegeven in welke situatie (formulier 1 of vrijgave luchtvaartuig).
- Er wordt geen onderscheid gemaakt naargelang de mate van complexiteit van het luchtvaartuig in kwestie.

37. Om deze problemen te ondervangen worden M.A.502, M.A.613(a), M.A.802(a)&(b), Deel M aanhangsel IV "Classificaties van erkenning" en Deel 145 aanhangsel II "Klasse- en classificatiesysteem erkenning organisaties" gewijzigd om:

- de mogelijkheid te creëren voor onderdelenonderhoud door voor luchtvaartuigen geclassificeerd onafhankelijk certificeringspersoneel en voor luchtvaartuigen geclassificeerde onderhoudsorganisaties (Categorie A-organisaties), terwijl het onderdeel aan het luchtvaartuig is gemonteerd of tijdelijk is gedemonteerd, zolang het onderhoud wordt uitgevoerd volgens de luchtvaartuigonderhoudsgegevens of, indien specifiek overeengekomen met de instantie, volgens onderdelenonderhoudsgegevens (voor eenvoudig onderdelenonderhoud). Voor dit onderhoud, dat niet in aanmerking komt voor afgifte van een formulier 1, zullen vereisten inzake de vrijgave van luchtvaartuigen gelden;
- de mogelijkheid te creëren voor onderdelenonderhoud door voor motoren/APU's (hulpaggregaten) geclassificeerde onderhoudsorganisaties (Categorie B-organisaties), terwijl het onderdeel aan de motor/het APU is gemonteerd of tijdelijk is gedemonteerd, zolang het onderhoud wordt uitgevoerd volgens de onderhoudsgegevens voor motoren/APU's of, indien specifiek overeengekomen met de instantie, volgens onderdelenonderhoudsgegevens (voor eenvoudig onderdelenonderhoud);
- voor ELA1-luchtvaartuigen toe te staan dat voor luchtvaartuigen geclassificeerd onafhankelijk certificeringspersoneel overgaat tot het uitvoeren van:
 - onderdelenonderhoud volgens onderdelenonderhoudsgegevens, terwijl het onderdeel aan het luchtvaartuig is gemonteerd of tijdelijk is gedemonteerd. Dit is niet van toepassing op revisie van onderdelen;
 - de in aanhangsel VII genoemde complexe taken, waarvoor een voorafgaande overeenkomst nodig is tussen de eigenaar en de bevoegde instantie;
- voor CS-VLA-, CS-22- en LSA-luchtvaartuigen toe te staan dat voor luchtvaartuigen geclassificeerd onafhankelijk certificeringspersoneel de revisie van motoren uitvoert, onder voorbehoud van een voorafgaande overeenkomst daarover tussen de eigenaar en de bevoegde instantie. Dit is alleen van toepassing op motoren die tijdelijk worden gedemonteerd voor de revisie, daarna worden teruggeplaatst en samen met het luchtvaartuig worden vrijgegeven voor gebruik. Er kan geen EASA-formulier 1 worden afgegeven.

k) Overdracht van onbruikbare onderdelen aan de eigenaar mogelijk maken

38. Op grond van de huidige regeling moeten onbruikbare onderdelen onder controle van een onderdelenonderhoudsorganisatie blijven tot een beslissing is genomen over reparatie of afdanking. Deze eis is niet consistent met de flexibiliteit die met onderhavig advies wordt beoogd. Het recht op bewaring moet dan ook worden uitgebreid tot alle erkende onderhoudsorganisaties (erkend voor onderdelen of luchtvaartuigen) en de eigenaar van het luchtvaartuig. In dit laatste geval moet het onderdeel eerst onbruikbaar worden verklaard en moet de overdracht aan de eigenaar tot uiting komen in het desbetreffende logboek. Deze wijziging is aangebracht in M.A.504(b).

l) Zorgen voor een nieuw, eenvoudiger bewijs van onderhoudsbevoegdheid voor luchtvaartuigonderhoudspersoneel

39. Uit de feedback die het Agentschap heeft ontvangen, blijkt dat de kwalificatievereisten voor het bewijs van onderhoudsbevoegdheid voor subcategorie B1.2 te zwaar zijn voor het (qua complexiteit) lagere spectrum van vleugelvliegtuigen met zuigermotoren. Bovendien bestaat er geen Europees onderhoudsbevoegdheidsbewijs voor zweefvliegtuigen en ballonnen. Deze noodzaak van een Europees bewijs dat aansluit bij de behoeften van de algemene luchtvaart, was ook al vastgesteld in A-NPA 14/2006.

Dit is een van de aandachtspunten van regelgevingstaak 66.022, waarbij momenteel een externe raadpleging plaatsvindt over een NPA 2008-03.

m) De eisen voor personeel voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid verlichten en eenvoudiger procedures opstellen voor deze herbeoordelingen en de afgifte van certificaten van herbeoordeling van de luchtwaardigheid (ARC's)

40. Er moet meer duidelijkheid worden geschapen in de situatie van in EU-lidstaten geregistreerde luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd onder toezicht van een derde land, waarbij het wettelijke veiligheidstoezicht niet aan het derde land is gedelegeerd. Aangezien het hierbij meestal gaat om grote luchtvaartuigen, moeten zij worden beheerd door een CAMO, doorgaans uit een derde land; op grond van de huidige bepalingen van Deel M mogen dergelijke CAMO's geen ARC's afgeven. Hoewel het Agentschap zich, gelet op het WTO-verdrag, buigt over de mogelijkheid om deze beperking te herzien, was dit onderwerp geen onderdeel van de lopende regelgevingstaak en zal het te zijner tijd in een afzonderlijke regelgevingstaak aan bod komen. Als voorlopige oplossing wordt M.A.901 gewijzigd om het volgende mogelijk te maken:

- De CAMO die het luchtvaartuig beheert, kan een door een andere CAMO of door de bevoegde instantie afgegeven ARC verlengen zolang het luchtvaartuig zich in een gecontroleerde omgeving bevindt. Dit geldt ook als de CAMO geen bevoegdheden heeft om herbeoordelingen van de luchtwaardigheid uit te voeren en ARC's af te geven. Dit is gebaseerd op het feit dat voor de verlenging van een ARC geen herbeoordeling van de luchtwaardigheid en personeel daarvoor vereist is. Deze wijziging is geïntroduceerd middels M.A.711(a)4 en M.A.901(f).
- Deze maatregel is gebaseerd op het feit dat voor de verlenging van een ARC geen herbeoordeling van de luchtwaardigheid vereist is, maar dat hiervoor slechts hoeft te worden nagegaan of het luchtvaartuig in een gecontroleerde omgeving is gebleven. Er is dan ook geen personeel voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid vereist.
- De bevoegde instantie kan de herbeoordeling van de luchtwaardigheid uitvoeren en het ARC afgeven voor niet in het commercieel luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen die

worden beheerd door een CAMO uit een derde land. Deze wijziging is geïntroduceerd middels M.A.901(i).

Met deze maatregelen kan de bevoegde instantie van de lidstaat van registratie de herbeoordeling van de luchtwaardigheid uitvoeren en het ARC afgeven. Bovendien hoeven ze dit slechts eenmaal in de drie jaar te doen, omdat de buitenlandse CAMO het door deze bevoegde instantie afgegeven ARC kan verlengen als het luchtvaartuig zich in een gecontroleerde omgeving bevindt.

Voorts is artikel 7, lid 3, onder a), van Verordening (EG) nr. 2042/2003 gewijzigd, waarmee de mogelijkheid is geschapen om de verplichting tot het sluiten van een contract met een CAMO voor bovengenoemde (door exploitanten uit derde landen gebruikte) grote luchtvaartuigen pas op 28 september 2009 te laten ingaan.

41. Het Agentschap merkt op dat de in M.A.711(a)4 en M.A.901(f) opgenomen bepaling, zoals hierboven omschreven, van toepassing is op alle luchtvaartuigen, dus ook op die welke worden gebruikt in het commercieel luchtvervoer. Doel hiervan is mogelijk te maken dat de CAMO die het luchtvaartuig beheert, overgaat tot verlenging van het ARC dat door de bevoegde instantie is afgegeven op het moment van de afgifte van het initiële bewijs van luchtwaardigheid voor een in de EU ingevoerd luchtvaartuig.
42. De verduidelijking en vereenvoudiging van de bepalingen voor de uitvoering van herbeoordelingen van de luchtwaardigheid en de afgifte van certificaten van herbeoordeling van de luchtwaardigheid (ARC's) vloeit noodzakelijkerwijs voort uit de grotere flexibiliteit die Deel M nu kenmerkt voor wat betreft niet-commerciële luchtvaartuigen, met name kleine. In onderhavig advies worden derhalve de volgende wijzigingen geïntroduceerd:
 - Voor nieuwe in de EU geproduceerde luchtvaartuigen zal het initiële certificaat van herbeoordeling van de luchtwaardigheid samen met het initiële bewijs van luchtwaardigheid worden afgegeven, mits is voldaan aan 21A.183, paragraaf 1. Herbeoordeling van de luchtwaardigheid is niet vereist. Deze wijziging is geïntroduceerd middels M.A.901(k).
 - Voor niet in het commercieel luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen anders dan grote luchtvaartuigen kan de eigenaar de ontwikkeling en niet-rechtstreekse goedkeuring van het onderhoudsprogramma aan welke CAMO dan ook uitbesteden, zelfs als de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig niet wordt beheerd door een CAMO. Deze wijziging is aangebracht in M.A.201(e).
 - Voor luchtvaartuigen met een maximale startmassa van 2 730 kg of minder en ballonnen die niet in het commercieel luchtvervoer worden gebruikt:
 - Lichtere eisen betreffende de kwalificaties van personeel voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid, zowel voor de CAMO als voor de bevoegde instantie. Voorbeelden hiervan zijn minder strenge ervaringseisen en de mogelijkheid om formele training te vervangen door beoordelingen van kennis en vaardigheden. Deze wijziging is aangebracht in M.A.707(a)2 en M.A.902(b)2.
 - De eigenaar kan besluiten om de herbeoordeling van de luchtwaardigheid te laten uitvoeren, en het ARC te laten afgeven, door de bevoegde instantie of door een ter zake erkende CAMO, ongeacht of het luchtvaartuig zich in een gecontroleerde omgeving bevindt. Deze bepaling is geïntroduceerd middels M.A.901(h)2.
 - Voor ELA1-luchtvaartuigen:

- o Door de bevoegde instantie aanvaard onafhankelijk certificeringspersoneel mag aanbevelingen doen voor een ARC. Deze bepaling is geïntroduceerd middels M.A.901(g).

n) Overgangsbepalingen

43. De hierboven beschreven regelwijzigingen worden pas van kracht na goedkeuring ervan door de Commissie. Aangezien echter:

- de huidige uiterste termijn voor de implementatie van Deel M voor luchtvaartuigen die niet worden gebruikt in het commercieel luchtvervoer, 28 september 2008 is,
- de meeste organisaties wachten met hun aanvraag voor erkenningen overeenkomstig M.A., subdeel F, en M.A., subdeel G, totdat zij een helder beeld hebben van de wijzigingen die voor de algemene luchtvaart in Deel M worden opgenomen, en
- de bevoegde instanties niet in staat zullen zijn om vóór die uiterste datum 28 september 2008 de betreffende onderzoeken af te ronden en erkenningscertificaten af te geven,

achtte het Agentschap het nodig om passende overgangsregelingen te treffen voor bepalingen waarvan de uitvoering vóór 28 september 2008 redelijkerwijze niet haalbaar is, zodat de betrokken organisaties en instanties daar meer tijd voor hebben, terwijl de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen in de tussentijd geregeld mag blijven worden door de nationale bepalingen op dit vlak.

44. Deze overgangsmaatregelen, die zijn opgenomen in het voorstel voor de verordening tot wijziging van de overgangsbepalingen van Verordening (EG) nr. 2042/2003, voorzien:

- a) voor luchtvaartuigen die niet in het commercieel luchtvervoer worden gebruikt,
 - o in de mogelijkheid, voor bevoegde instanties en nationale CAMO's, om het certificaat van herbeoordeling van de luchtwaardigheid overeenkomstig de nationale voorschriften na 28 september 2008 af te geven/te verlengen voor ten hoogste tweemaal een jaar (in geval van een nationale luchtvaartautoriteit) of slechts eenmaal een jaar (in geval van een nationale CAMO) (zie artikel 3, lid 5, van Verordening (EG) nr. 2042/2003, als gewijzigd);
 - o in de mogelijkheid, voor de lidstaat in kwestie, om de verplichting tot het sluiten van een contract met een CAMO (voor grote luchtvaartuigen die door exploitanten uit derde landen worden gebruikt) pas op 28 september 2009 te laten ingaan (zie artikel 7, lid 3, onder a), van Verordening (EG) nr. 2042/2003, als gewijzigd);
- b) voor niet in het commercieel luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen anders dan grote luchtvaartuigen, tot 28 september 2009:
 - o in de mogelijkheid dat managementtaken op het gebied van permanente luchtwaardigheid worden uitgevoerd door een CAMO die overeenkomstig de nationale voorschriften is erkend (zie artikel 3, lid 4, van Verordening (EG) nr. 2042/2003, als gewijzigd);
 - o in de mogelijkheid dat onderhoud en vrijgave voor gebruik van luchtvaartuigen en onderdelen verricht kunnen worden door een onderhoudsorganisatie die overeenkomstig de nationale voorschriften is erkend (zie artikel 4, lid 4, van Verordening (EG) nr. 2042/2003, als gewijzigd);

- o in de mogelijkheid, voor de lidstaat in kwestie, om af te zien van de verplichting tot het sluiten van een contract met een CAMO of een erkende onderhoudsorganisatie (voor luchtvaartuigen waarop M.A.201(i) betrekking heeft) (zie artikel 7, lid 3, onder a), van Verordening (EG) nr. 2042/2003, als gewijzigd);
- o in de mogelijkheid om gelijkwaardige nationale onderhoudsprogramma's toe te passen (zie artikel 3, lid 6, van Verordening (EG) nr. 2042/2003, als gewijzigd);
- o in de mogelijkheid om certificeringspersoneel te blijven inzetten dat overeenkomstig de nationale voorschriften is gekwalificeerd. (zie artikel 5, lid 1, van Verordening (EG) nr. 2042/2003, als gewijzigd);
- o bewijzen van vrijgave voor gebruik afgegeven door onderhoudsorganisaties die overeenkomstig de nationale voorschriften zijn erkend, worden beschouwd als gelijkwaardig aan de bewijzen die worden afgegeven overeenkomstig M.A.801 en M.A.802 (zie artikel 4, lid 4, van Verordening (EG) nr. 2042/2003, als gewijzigd).

Het Agentschap wijst erop dat eigenaren/exploitanten van grote luchtvaartuigen die niet in het commercieel luchtvervoer worden gebruikt (met uitzondering van exploitanten uit derde landen) met ingang van 28 september 2008 gebruik moeten maken van de diensten van een CAMO, waarmee zij een contract moeten sluiten.

45. In de periode waarin commentaar kon worden geleverd op de NPA, verzocht een bepaalde lidstaat om een overgangperiode van 3 jaar waarin certificeringspersoneel dat overeenkomstig de nationale voorschriften is gekwalificeerd zijn taken zou kunnen blijven uitoefenen, om de gevolgen van de pensionering van huidige personeelsleden op te vangen en het probleem op te lossen dat de B3- en ELA-vergunning enige tijd niet beschikbaar zal zijn. Omdat het Agentschap van mening is dat zo'n specifiek probleem niet door regelgeving moet worden opgelost, stelt het in plaats daarvan voor de flexibiliteitsregeling van artikel 14 van de basisverordening toe te passen.

IV. Effectbeoordeling van de regelgeving

46. Zoals vermeld in hoofdstuk II werd de eerste effectbeoordeling van de regelgeving betreffende de uitvoering van Deel M verricht door het adviesbureau Air EuroSafe. Het resultaat hiervan was het rapport van de effectbeoordeling van de regelgeving met nummer 2004/S 122-102598, dat op 21 februari 2005 door dit bureau werd uitgebracht en als aanhangsel II werd opgenomen in NPA 07/2005. Dit rapport bestond onder meer uit een lijst met te wijzigen paragrafen en een analyse van de effecten die die wijzigingen waarschijnlijk teweeg zullen brengen. Omdat de conclusie luidde dat de beoogde wijzigingen gunstig zouden uitpakken voor de gereguleerde personen zonder afbreuk te doen aan het veiligheidsniveau, werden ze als onderdeel van NPA 07/2005 (regelgevingstaak M.007) aanbevolen.

47. Aangezien deze taak werd aangevuld door de taken M.005 en M.017 om aanvullende wijzigingen voor te stellen in Deel M en AMC/GM-materiaal op te stellen, werden ook effectbeoordelingen van de regelgeving uitgevoerd op de volgende terreinen:

- kwalificaties van personeel voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen met een maximale startmassa van 2 730 kg of minder die niet worden gebruikt in het commercieel luchtvervoer (voor organisaties die vallen onder M.A., subdeel G, en voor bevoegde instanties);
- afgifte en verlenging van het certificaat van herbeoordeling van de luchtwaardigheid;

- uitbesteding van gespecialiseerde diensten door organisaties die vallen onder M.A., subdeel F;
- piloot-eigenaaronderhoud.

48. Na een uitvoerige beoordeling van deze effecten in NPA 2007-08 luidde de conclusie dat de beoogde wijzigingen geen dan wel positieve effecten hadden op alle betrokken sectoren, behalve voor wat betreft de "Afgifte en verlenging van het certificaat van herbeoordeling van de luchtwaardigheid".

49. Op dat vlak werd ervoor gekozen om de eigenaar te laten beslissen of de herbeoordeling van de luchtwaardigheid en de afgifte van het ARC gedaan moet worden door een CAMO of door de bevoegde instantie. Hierbij zou het dan gaan om luchtvaartuigen met een maximale startmassa van 2 730 kg die niet worden gebruikt in het commercieel luchtvervoer. Deze optie genoot duidelijk de voorkeur van alle vertegenwoordigers van de sector. De meeste vertegenwoordigers van bevoegde instanties voerden daarentegen aan dat dit een niet te kwantificeren last op hun schouders zou leggen, daar zij niet in de positie verkeerden om goed te kunnen inschatten of gereguleerde personen de verlenging van de ARC's aan hen zouden opdragen, of juist aan de CAMO's; hierdoor bestond het risico dat zij te weinig of juist te veel extra personeel zouden inhuren. Toch heeft het Agentschap hiervoor gekozen, omdat deze optie de eigenaar meer flexibiliteit biedt en bevorderlijk is voor de algemene luchtvaart. Bovendien denkt het Agentschap dat de markt zich snel zodanig zal reguleren dat de bevoegde instanties hun personeelsbehoeften goed kunnen inschatten.

50. Voor wat betreft de permanente luchtwaardigheid van in EU-lidstaten geregistreerde luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd onder toezicht van een derde land, waarbij het wettelijke veiligheidstoezicht niet aan het derde land is gedelegeerd, kwam het Agentschap tot de bevinding dat de overgrote meerderheid van de betrokken luchtvaartuigen in Frankrijk is geregistreerd. Volgens informatie van DGAC-Frankrijk die ons op 16 mei 2007 bereikte, ging het om 66 grote luchtvaartuigen die werden geëxploiteerd door 19 exploitanten uit derde landen in 16 landen buiten de EU.

Deze kwestie is ondervangen door de wijzigingen die zijn voorgesteld in M.A.711(a)4, M.A.901(f), M.A.901(i) en artikel 7, lid 3, onder a), van Verordening (EG) nr. 2042/2003.

Keulen, 15 mei 2008

P. GOUDOU
Uitvoerend directeur

AANHANGSEL: Reacties op CRD 2007-08

Algemene reacties:

- (1) "European Sailplane Manufacturers" en één individuele persoon drongen aan op de mogelijkheid voor eigenaren om vrij te kunnen kiezen tussen Deel M en nationale voorschriften, waarvoor als argument werd gegeven dat de nationale voorschriften moeten worden gehandhaafd voor bijlage II-luchtvaartuigen, waarvan er tamelijk veel zijn.

Naast de antwoorden die al zijn gegeven in CRD 2007-08, wil het Agentschap erop wijzen dat het bestaan van bijlage II op zich nog geen reden vormt voor de toepassing van nationale regels op luchtvaartuigen die niet in deze, of een soortgelijke, bijlage zijn opgenomen.

Bovendien luidt overweging (5) van de basisverordening als volgt: *"Er moeten echter passende maatregelen worden genomen om het algemene veiligheidsniveau in de recreatieve luchtvaart te verbeteren. Daarbij moet met name aandacht worden besteed aan vleugelvliegtuigen en helikopters met een lage maximumstartmassa en waarvan de prestaties zijn toegenomen, waarvan het vliegbereik de hele Gemeenschap kan omvatten en die industrieel worden vervaardigd. Zij kunnen beter aan communautaire regelgeving worden onderworpen om het vereiste uniforme niveau van veiligheid en milieubescherming tot stand te brengen."*

Daarom kan niet worden gegarandeerd dat deze bijlage II-luchtvaartuigen altijd onder die bijlage zullen blijven vallen.

- (2) Hoewel zij buiten de werkingssfeer van de huidige EU-verordeningen valt, heeft de "European Microlight Federation" (EMF) te kennen gegeven dat zij het oneens is met de argumenten die het Agentschap in CRD 2007-08 aanvoert ter onderbouwing van de beoogde wijziging van de verordeningen.

Afgezien van het feit dat zij niet tevreden is over het beoogde Deel M, is de EMF bezorgd over de uitkomst van regelgevingstaak MDM.032. De EMF heeft er dan ook sterk op aangedrongen dat luchtvaartuigen met een maximumstartmassa van minder dan 450 kg, net zoals nu het geval is onder bijlage II blijven vallen.

Het Agentschap merkt nogmaals op dat niet gegarandeerd kan worden dat alle luchtvaartuigen die momenteel onder bijlage II vallen, die status zullen blijven behouden.

Het Agentschap is al met al toch van mening dat de praktijk wel eens zou kunnen gaan uitwijzen dat de regeling die in dit advies voor Deel M wordt voorgesteld, aantrekkelijk is voor de microlightsector. Bovendien zijn de werkzaamheden met betrekking tot MDM.032 nog gaande en zal alles in het werk worden gesteld om de regels af te stemmen op de lagere complexiteit van de algemene luchtvaart.

Het Agentschap zal de EMF rechtstreeks een uitvoerig antwoord op haar reactie doen toekomen.

- (3) Eén individuele persoon merkte op dat de raadplegingsfase van het CRD volgens hem samenvalt met fase 5 van het regelgevingsproces zoals weergegeven op de website van het Agentschap, en daarom 3 maanden zou moeten duren.

Het Agentschap merkt op dat de "Comments and review period" van fase 5 (Commentaar en aanpassing) samenvalt met de periode tussen het einde van de externe raadpleging over de NPA en de publicatie van het CRD.

De periode voor reacties op het CRD valt samen met fase 6, "Adoption and publication" (Goedkeuring en publicatie). Omdat er genoeg tijd moet zijn voor reacties, kan het Agentschap het definitieve advies/besluit niet eerder publiceren dan 2 maanden na de publicatie van het CRD. Dit is aangegeven in paragraaf 6 (bladzijde 3) van CRD 2007-08 en houdt een extra stap in die veel regelgevingsprocessen niet kennen.

- (4) Eén individuele persoon vroeg waar de lijst van overeenkomstig Deel M erkende organisaties te vinden is.

Het Agentschap merkt op dat de erkenning van binnen de EU gevestigde organisaties die vallen onder M.A., subdeel F, en M.A., subdeel G, geheel en al onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten valt, die als zodanig ook verantwoordelijk zijn voor de betreffende lijsten van erkende organisaties.

Wat organisaties uit derde landen betreft is het EASA verantwoordelijk en zal de lijst van erkende organisaties op de website van het Agentschap worden gepubliceerd.

Reacties op Verordening (EG) nr. 2042/2003 en uitvoeringsvoorschriften:

- (1) CAA-UK en ENAC-Italië hebben voorgesteld om Verordening (EG) nr. 2042/2003 gelijk te trekken met de basisverordening voor wat betreft de toepasselijkheidsbepalingen, het verordeningnummer en de verwijzing naar "*complexe motoraangedreven luchtvaartuigen*" in plaats van "*grote luchtvaartuigen*".

Het Agentschap merkt op dat deze gelijktrekking zal plaatsvinden in het kader van regelgevingstaak MDM.044, inclusief de passende raadplegingsfasen. Omdat de effecten van sommige van die aanpassingen geëvalueerd moeten worden, kunnen zij op dit moment nog niet, als onderdeel van dit advies, worden doorgevoerd.

Desalniettemin heeft het Agentschap de verwijzing naar Verordening (EG) nr. 1592/2002 in formulier 15a en formulier 15b vervangen door de verwijzing naar Verordening (EG) nr. 216/2008.

Voor de andere verwijzingen naar Verordening (EG) nr. 1592/2002 bestaat er een voorlopige oplossing in de vorm van artikel 69, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008, waarin wordt gesteld dat verwijzingen naar de ingetrokken Verordening (EG) nr. 1592/2002 gelden als verwijzingen naar Verordening (EG) nr. 216/2008 en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage VI van die verordening.

- (2) FOCA-Zwitserland verzocht het EASA duidelijkheid te verschaffen over de vraag of ballonnen ook voor commercieel luchtvervoer ingezet kunnen worden, om helder te krijgen aan welke bepalingen van Verordening (EG) nr. 2042/2003 moet worden voldaan.

Het Agentschap huldigt het standpunt dat de belangrijkste kwestie niet is of ballonnen al dan niet voor commercieel luchtvervoer kunnen worden ingezet, maar of de bepalingen van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende "commercieel luchttransport" al dan niet op die ballonnen van toepassing zijn.

In artikel 1, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2042/2003 is het volgende bepaald: "*De bepalingen van deze verordening met betrekking tot commercieel luchttransport zijn van*

toepassing op luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een vliegvergunning zoals gedefinieerd in de Gemeenschapswetgeving."

De toepasselijke verordening is dus Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen.

Ballonnen zijn uitgesloten van Verordening 2407/92 op grond van artikel 1, lid 2 daarvan, zodat de bepalingen van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende "commercieel luchttransport" voorsnog niet voor ballonnen gelden.

Dit kan echter veranderen in de nabije toekomst, wanneer er uitvoeringsvoorschriften komen betreffende operationele vereisten voor luchtvaartuigen die worden gebruikt voor commerciële vluchtuitvoeringen. Dit kan ertoe leiden dat Verordening (EG) nr. 2042/2003 moet worden gewijzigd.

- (3) AustroControl heeft voorgesteld de definities van "ELA1-luchtvaartuig" in CRD 2007-08, NPA 2008-03 en NPA 2008-07 gelijk te trekken. Verder stelden "European Sailplane Manufacturers", "British Balloon and Airship Club" en twee individuele personen enkele wijzigingen voor in de definitie van "ELA1-luchtvaartuig".

Het Agentschap merkt op dat de definitie van "ELA1-luchtvaartuig" die volgens dit advies zal worden opgenomen in artikel 2 van Verordening (EG) nr. 2042/2003, dezelfde is als voorgesteld in NPA 2008-07, "ELA process, Standard Changes and Repairs and Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes" (ELA-procedure, standaardwijzigingen en -reparaties en certificeringsvoorschriften voor lichte sportvliegtuigen). In NPA 2008-03 heeft het begrip "ELA licence" (ELA-vergunning) echter niet alleen betrekking op ELA1-luchtvaartuigen, maar ook op sommige ELA2-luchtvaartuigen.

Het Agentschap adviseert om deze op- en aanmerkingen opnieuw in te zenden tijdens de raadplegingsfase van NPA 2007-08, die op 18 juli 2008 eindigt.

- (4) AustroControl, CAA-UK, DGAC-Frankrijk, ENAC-Italië en "Deutscher Aero Club" hebben enkele redactionele aanpassingen en verduidelijkingen voorgesteld in de vrijstellingen M.A.302(i) en M.A.901(k).

Daarnaast stelde DGAC-Frankrijk wijzigingen voor in de vrijstellingen M.A.606(h) en M.A.801(d) om zeker te stellen dat zij betrekking hebben op alle niet in het commercieel luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen anders dan grote luchtvaartuigen, ongeacht de soort organisatie of persoon die het onderhoud verricht.

Het Agentschap heeft de formulering van deze vrijstellingen dienovereenkomstig aangepast. Om de tekst te verduidelijken zijn bovendien ook alle voorgestelde vrijstellingen als volgt overgebracht van Deel M naar andere plaatsen in Verordening (EG) nr. 2042/2003:

- o M.A.904(f) is ondergebracht in artikel 3, lid 4.
- o M.A.901(k) en M.A.903(c) zijn ondergebracht in artikel 3, lid 5.
- o M.A.302(i) is ondergebracht in artikel 3, lid 6.
- o M.A.802(c) is ondergebracht in artikel 4, lid 4.
- o M.A.606(h) en M.A.801(d) zijn ondergebracht in artikel 5, lid 1.

- (5) "Royal Danish Aeroclub", "Europe Air Sports" en "Norges Luftsportsforbund" hebben verzocht om verlenging van de overgangperiode tot 28 september 2010.

Het Agentschap is van mening dat een overgangperiode tot 28 september 2009 voldoende ruimte biedt voor een adequate uitvoering van de voorgestelde wijzigingen.

- (6) AustroControl heeft voorgesteld in Verordening (EG) nr. 2042/2003 een definitie te geven van de in M.A.201(i) geïntroduceerde term "*commerciële vluchtuitvoeringen*", alsmede om die definitie te beperken tot luchtvaartuigen boven de categorie van zweefvliegtuigen en motorzweefvliegtuigen.

Het Agentschap merkt op dat de term "*commerciële vluchtuitvoering*" al in de basisverordening is gedefinieerd. Bovendien heeft deze term ook betrekking op zweefvliegtuigen en motorzweefvliegtuigen.

- (7) Met betrekking tot niet in het commercieel luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen anders dan grote luchtvaartuigen heeft DGAC-Frankrijk, net zoals in NPA 2007-08, voorgesteld dat het onderhoudsprogramma niet hoeft te worden goedgekeurd en dat het volstaat als het aanvaardbaar is voor de bevoegde instantie. De bedoeling van het voorstel is dat de inhoud van het onderhoudsprogramma voor deze luchtvaartuigen, met uitzondering van luchtwaardigheidsbeperkingen (Airworthiness Limitations – ALI's), luchtwaardigheidsrichtlijnen en andere verplichte informatie, een zaak van de eigenaar zelf is en niet hoeft te worden goedgekeurd door de bevoegde instantie.

Het Agentschap is van mening dat de bevoegde instantie eerst moet hebben vastgesteld dat de inhoud voldoet aan de eisen van M.A.302, en met name M.A.302(d) en (h), voordat het onderhoudsprogramma als "goedgekeurd" of "aanvaardbaar" kan worden aangemerkt. Bovendien moet die goedkeuring/aanvaarding altijd worden aangemeld.

Aangezien het Agentschap geen verschil ziet tussen de termen "goedgekeurd" en "aanvaard", is de voorgestelde tekst niet gewijzigd.

- (8) Eén individuele persoon gaf als commentaar dat de uiteindelijke tekst van M.A.302(g) in CRD 2007-08 anders is dan in CRD 2007-01, en verzocht om een geconsolideerde versie van deze tekst.

Het Agentschap merkt op dat M.A.302(g) in CRD 2007-01 correspondeert met M.A.302(h) in CRD 2007-08.

Het Agentschap aanvaardt dit commentaar en wijzigt M.A.302(h) in dit advies om dit punt h gelijk te trekken met het voorstel in CRD 2007-01. Het Agentschap wijst erop dat er in de inmiddels verstreken periode voor het leveren van commentaar op CRD 2007-01 geen negatieve reacties op de voorgestelde tekst waren gekomen.

Deze wijziging maakt overname van het voorstel van CAA-UK, namelijk het verzoek om in M.A.302(h) de woorden "*the modification approval holder*" (de houder van de wijzigingsgoedkeuring) te vervangen door "*the minor change approval holder*" (de houder van de goedkeuring van kleine wijzigingen), overbodig.

- (9) "Deutscher Aero Club" en "Europe Air Sports" hebben verzocht om wijziging van M.A.403(b) om de piloot-eigenaar voor wat betreft de in aanhangsel VIII genoemde taken zelf te laten bepalen of een luchtvaartuigdefect een ernstig gevaar oplevert voor de vliegveiligheid, en hem derhalve zelf te laten beslissen wanneer en welke corrigerende actie vóór een volgende vlucht moet worden genomen en welke corrigerende acties voor defecten mogen worden uitgesteld. Als argument hiervoor wordt aangevoerd dat er een

tekort aan certificeringspersoneel zal zijn om deze taken uit te voeren tot het moment waarop het door NPA 2008-03 voorgestelde bewijs van onderhoudsbevoegdheid voor ELA-luchtvaartuigen wordt ingevoerd.

Het Agentschap staat op het standpunt dat er geen garantie bestaat dat de piloot-eigenaar voldoende deskundig is om te bepalen of een defect al dan niet uitstel verdraagt. Indien het aangetroffen defect kan worden verholpen via een aanhangsel VIII-taak, mag de piloot-eigenaar die taken zelf uitvoeren vóór de vlucht, maar deze mogen niet worden uitgesteld.

Bovendien is het Agentschap het niet eens met het argument dat in de reactie wordt aangevoerd, omdat niets erop wijst dat het toekomstige aantal houders van ELA-vergunningen groter zal worden dan het huidige certificeringspersoneelsbestand dat volgens de nationale voorschriften is gekwalificeerd. Totdat het bewijs van onderhoudsbevoegdheid voor ELA-luchtvaartuigen er is, kan het certificeringspersoneel voor zweefvliegtuigen en ballonnen worden aangemerkt als gekwalificeerd als het, net zoals nu, voldoet aan de nationale voorschriften.

- (10) AustroControl en DGAC-Frankrijk hebben opmerkingen gemaakt over de specifieke bepalingen voor niet in het commercieel luchtvervoer gebruikte ELA1-luchtvaartuigen die beoogd worden in M.A.502(d) en M.A.801(c) betreffende complexe onderhoudstaken. Zij waren met name bezorgd over de mogelijk zware last op de schouders van de bevoegde instantie omdat er een overeenkomst moet zijn tussen de eigenaar en die instantie, en omdat de instantie enerzijds moet controleren of het onafhankelijk certificeringspersoneel beschikt over geschikte kwalificaties en recente ervaring, de toepasselijke onderdelenonderhoudsgegevens, gereedschappen, uitrusting en materialen, en anderzijds of het toegang heeft tot gepaste faciliteiten:
- o Met betrekking tot M.A.801(c) stelde AustroControl voor de eisen inzake kwalificatie, ervaring, onderhoudsgegevens, gereedschappen, uitrusting, materialen en faciliteiten voor het onafhankelijk certificeringspersoneel te handhaven, maar die met betrekking tot de controle hierop door de bevoegde instantie te schrappen.
 - o DGAC-Frankrijk stelde voor:
 - om in M.A.502(d) de bepalingen uit te sluiten op basis waarvan onafhankelijk certificeringspersoneel complex onderdelenonderhoud en revisie van motoren en propellers mag uitvoeren;
 - om M.A.801(c) te schrappen en in M.A.801(b)2 te voorzien in de mogelijkheid voor onafhankelijk certificeringspersoneel om complex onderhoud aan ELA1-luchtvaartuigen uit te voeren zonder specifieke eisen op het gebied van kwalificatie, ervaring, onderhoudsgegevens, gereedschappen, uitrusting, materialen en faciliteiten.

Het Agentschap vindt het voorstel van DGAC-Frankrijk inconsistent omdat het niet voorziet in complex onderhoud aan onderdelen, maar wel in complex onderhoud aan luchtvaartuigen, zonder enige aanvullende eis.

Bovendien is het Agentschap het niet eens met de opmerking van DGAC-Frankrijk dat deze erkenningen per individueel geval niet steunen op gedetailleerde eisen en kunnen leiden tot aansprakelijkheidskwesties en ongelijke behandeling van gebruikers, terwijl DGAC-Frankrijk tegelijkertijd voorstelt om in deze gevallen de flexibiliteitsregeling van artikel 14 van de basisverordening toe te passen.

Ook het voorstel van het Agentschap omvat eisen en ongelijke behandeling moet door de bevoegde instantie worden voorkomen via passende procedures, of het nu gaat om een

erkenning voor een afzonderlijk geval op basis van het voorstel van het Agentschap of om het verlenen van een vrijstelling krachtens artikel 14.

De mening van het Agentschap over het voorstel van AustroControl is dat het schrappen van de eis inzake de controle door de bevoegde instantie neerkomt op het compleet elimineren van de compenserende maatregel, omdat de eis inzake het beschikken over de juiste kwalificatie, ervaring, onderhoudsgegevens, gereedschappen, uitrusting, materialen en faciliteiten immers al gesteld wordt aan alle onderhoud dat door enige persoon of organisatie wordt verricht aan enig luchtvaartuig en onderdeel.

Het Agentschap zal niettemin zorgen voor AMC-materiaal om duidelijk te maken dat de overeenkomst tussen de eigenaar en de bevoegde instantie een aantal complexe taken over een langere periode kan inhouden, als zo'n overeenkomst een beschrijving geeft van de te gebruiken gegevens, gereedschappen, uitrusting, materialen en faciliteiten, en de bevoegde instantie steekproefsgewijze nalevingscontroles verricht.

- (11) AustroControl en CAA-UK hebben opmerkingen gemaakt over de in M.A.901(g) beoogde specifieke bepalingen voor niet in het commercieel luchtvervoer gebruikte ELA1-luchtvaartuigen.
- o AustroControl stelde voor om in M.A.901(g) te voorzien in de mogelijkheid dat onafhankelijk certificeringspersoneel gedurende twee opeenvolgende jaren niet alleen een aanbeveling ter zake mag doen, maar het ARC ook mag afgeven en verlengen. Daarnaast stelde AustroControl voor de eis inzake de beoordeling en aanvaarding van dit certificeringspersoneel door de bevoegde instantie te schrappen.
 - o CAA-UK stelde voor om M.A.901(g) aldus te wijzigen dat deze bepaling niet van toepassing is op ELA1-luchtvaartuigen die worden gebruikt voor commerciële vluchtuitvoeringen. Als argument hiervoor werd aangevoerd dat voor deze luchtvaartuigen een contract met een CAMO moet worden gesloten.

Het Agentschap is van mening dat er in het voorstel van AustroControl geen sprake meer is van enige vorm van controle op het proces van de luchtwaardigheidsherbeoordeling en de kwalificatie van het personeel. Bovendien is het afgeven van een ARC geen privilege van de houder van een Deel 66-kwalificatie.

Het Agentschap stemt in met het voorstel van CAA-UK, maar in plaats van naar "commerciële vluchtuitvoeringen" zal worden verwezen naar luchtvaartuigen die onder M.A.201(i) vallen, omdat voor sommige vormen van "commerciële vluchtuitvoeringen" mogelijk geen contract met een organisatie overeenkomstig M.A., subdeel G, gesloten hoeft te worden. M.A.901(g) is dienovereenkomstig gewijzigd.

- (12) "Europe Air Sports" heeft aangedrongen op de mogelijkheid van een gecombineerde erkenning volgens M.A., subdeel F, en M.A., subdeel G.

Het Agentschap herhaalt zijn in CRD 2007-08 verwoorde standpunt.

- (13) Eén individuele persoon verzocht om de mogelijkheid dat onder M.A., subdeel F, vallende organisaties ook beschikken over de bevoegdheden van onder M.A., subdeel G, vallende organisaties zonder aan de eisen van laatstgenoemd subdeel te hoeven voldoen.

Het Agentschap staat op het standpunt dat dit geen optie is, aangezien M.A., subdeel F, geen eisen inzake permanente luchtwaardigheid omvat.

- (14) ENAC-Italië heeft voorgesteld een zekere mate van flexibiliteit te bieden aan organisaties overeenkomstig M.A., subdeel F, die luchtvaartuigen onderhouden welke worden gebruikt

voor commerciële vluchtuitvoeringen die niet gelden als commercieel luchtvervoer. Deze bepalingen zouden dan zeer sterke gelijkenis vertonen met de huidige bepalingen van Deel 145.

Het Agentschap is akkoord gegaan met het voorstel en heeft de tekst ervan als volgt gewijzigd:

- o Er is een nieuwe paragraaf M.A.606(h) toegevoegd met betrekking tot de uitvoering van regelmatig aan de vlucht voorafgaande luchtwaardigheidsvoorschriften door de gezagvoerder en de toekenning van beperkte certificeringsbevoegdheden aan de gezagvoerder in geval van vluchten vanuit ondersteunde locaties.
- o M.A.615 is gewijzigd om te voorzien in de mogelijkheid van onderhoud op welke plaats dan ook in verband met de onbruikbare staat van het luchtvaartuig of de noodzaak van ondersteunend incidenteel onderhoud.

- (15) CAA-UK heeft voorgesteld om de bevoegde instantie in M.B.902(b) dezelfde flexibiliteit te gunnen als de sector in M.A.707(a), zodat ook de bevoegde instantie extra ervaring als criterium mag hanteren in plaats van kwalificaties.

Het Agentschap is akkoord gegaan met het voorstel.

- (16) AustroControl heeft voorgesteld om in M.A.709 de verwijzing naar het MPD (Maintenance Planning Document) en de MRB (Maintenance Review Board) in het *“baseline”* programma voor onderhoud te schrappen, omdat deze documenten niet worden gebruikt voor kleine luchtvaartuigen.

Dit voorstel is afgewezen door het Agentschap, omdat een *“baseline”* programma voor onderhoud ook kan worden opgesteld door een onafhankelijke CAMO die streeft naar erkenning voor grote luchtvaartuigen die niet worden gebruikt in het commercieel luchtvervoer. Bij die luchtvaartuigen kunnen MPD's en MRB's wél van toepassing zijn.

- (17) ENAC-Italië heeft voorgesteld om de goedkeuring van onderhoudsprogramma's via procedures voor niet-rechtstreekse goedkeuring als privilege op te nemen in M.A.711(a).

Het Agentschap wijst het voorstel af, omdat een onderhoudsprogramma dat is goedgekeurd via een procedure voor niet-rechtstreekse goedkeuring, nog steeds wordt beschouwd als te zijn goedgekeurd door de bevoegde instantie.

- (18) Sommige individuele personen vroegen in hun commentaar om een toelichting op het begrip *“gecontroleerde omgeving”* en de gevolgen daarvan. De betrokkenen zullen afzonderlijk antwoord krijgen.

Het Agentschap kan al wel opmerken dat:

- o de definitie van *“gecontroleerde omgeving”* gevonden kan worden in M.A.901(b);
- o de definitie van *“gecontroleerde omgeving”* identiek is voor alle soorten luchtvaartuigen en luchtvaartactiviteiten, ook particuliere activiteiten. M.A.901(e)1 is echter flexibel omdat voor bepaalde luchtvaartuigen en activiteiten afgifte van het ARC door een CAMO mogelijk is gemaakt, zelfs als het luchtvaartuig zich niet in een *“gecontroleerde omgeving”* bevindt;
- o een luchtvaartuig bevindt zich pas in een *“gecontroleerde omgeving”* als al het onderhoud wordt verricht door organisaties die vallen onder M.A., subdeel F, of Deel 145. De enige uitzondering is piloot-eigenaaronderhoud door ofwel de piloot-eigenaar ofwel onafhankelijk certificeringpersoneel.

- (19) CAA-UK heeft voorgesteld het beoogde privilege op basis waarvan een CAMO een door de bevoegde instantie afgegeven ARC mag verlengen, ook van toepassing te verklaren op het commercieel luchtvervoer. Doel is de verlenging toe te staan van ARC's die oorspronkelijk zijn afgegeven door de bevoegde instantie bij de invoer van de betreffende luchtvaartuigen in de EU, die vervolgens in een gecontroleerde omgeving zijn gebleven.

M.A.901(f) en EASA-formulier 15a zijn dienovereenkomstig gewijzigd.

- (20) "French Gliding Union" heeft verzocht om een zodanige wijziging van M.A.901(g) dat het voor ELA1-luchtvaartuigen mogelijk wordt het ARC te laten afgeven door een CAMO op basis van een aanbeveling van onafhankelijk certificeringspersoneel.

Het Agentschap steunt dit voorstel niet. In dit geval kan het ARC alleen worden afgegeven door de bevoegde instantie, omdat het certificeringspersoneel dat de aanbeveling doet, door deze instanties wordt goedgekeurd.

- (21) Eén individuele persoon heeft nadrukkelijk gesteld dat het voor gekwalificeerde instanties of beoordelingsorganen mogelijk moet worden luchtwaardigheidsherbeoordelingen uit te voeren en ARC's voor ELA-luchtvaartuigen af te geven.

Het Agentschap heeft al in CRD 2007-08 uiteengezet dat de huidige definitie van gekwalificeerde instanties in de basisverordening dit niet toelaat. Bovendien kent de basisverordening het begrip beoordelingsorganen niet.

- (22) AustroControl en CAA-UK hebben te kennen gegeven het niet eens te zijn met de verplichting voor de bevoegde instantie om de herbeoordeling van de luchtwaardigheid uit te voeren en het ARC af te geven indien de eigenaar voor deze mogelijkheid kiest, zoals beschreven in M.A.901(h)2. Beide instanties stellen voor om de instantie zelf te laten bepalen of zij deze herbeoordeling al dan niet wil uitvoeren, en AustroControl stelt voor gewichts- en gebruiksbependingen af te schaffen.

Het standpunt van het Agentschap is dat het aan de bevoegde instantie overlaten van de beslissing zou neerkomen op een ongelijke behandeling in verschillende landen en gevolgen zou hebben voor de concurrentie.

- (23) AustroControl heeft voorgesteld een nieuwe paragraaf in M.A.901 op te nemen op grond waarvan de bevoegde instantie het ARC kan afgeven op basis van formulier 52 voor nieuwe luchtvaartuigen die in de EU zijn vervaardigd, zonder dat herbeoordeling van de luchtwaardigheid nodig is.

Het voorstel is aanvaard, M.A.901(k) is toegevoegd.

- (24) ENAC-Italië heeft opgemerkt dat M.A.903 en M.A.904 betrekking hebben op de overdracht van luchtvaartuigregistratie binnen de EU en de herbeoordeling van de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen die in de EU worden ingevoerd. De organisatie voert aan dat het feit dat Noorwegen, Zwitserland, Liechtenstein en IJsland niet tot de EU behoren, lijkt in te houden dat M.A.904 op deze landen van toepassing is. Daarom stelt zij voor "the EU" (de EU) te vervangen door "EASA Member States" (bij het EASA aangesloten landen).

Het Agentschap merkt op dat in de basisverordening met "lidstaten" de lidstaten van de EU worden bedoeld. Andere Europese landen worden als "derde landen" beschouwd.

Niettemin vallen de vier bovengenoemde landen onder de desbetreffende internationale overeenkomsten:

- o de EER-overeenkomst (Europese Economische Ruimte) voor wat betreft Noorwegen, Liechtenstein en IJsland;
- o de overeenkomst tussen de EU en Zwitserland.

In deze overeenkomsten zijn de bepalingen van EU-verordeningen vastgelegd die op elk land van toepassing zijn, zodat deze vier landen dezelfde overdrachtsprocedures hanteren als de EU-lidstaten.

Het Agentschap wijst het voorstel dan ook af.

- (25) Eén individuele persoon heeft verzocht alle piloot-eigenaren de bevoegdheid te geven om dezelfde taken uit te voeren ongeacht de luchtvaartuigcategorie (zweefvliegtuigen, motorvliegtuigen...). Als argument hiervoor wordt aangevoerd dat er geen enkele groep van piloten is die zich qua ervaring onderscheidt van de andere.

Het Agentschap huldigt het standpunt dat de taken die de piloot-eigenaar mag uitvoeren, voor elke luchtvaartuigcategorie anders zijn omdat de systemen en complexiteit van die luchtvaartuigen ook van elkaar verschillen. Het verschil zit hem niet in de ervaring van de piloten.

- (26) DGAC-Frankrijk heeft opgemerkt dat haar interpretatie van de huidige regeling ertoe heeft geleid dat in enkele gevallen Deel 145-organisaties met een Categorie A-classificatie in Frankrijk eenvoudig "on wing"-onderdelenonderhoud hebben mogen uitvoeren aan de hand van onderdelenonderhoudsgegevens.

De organisatie merkte ook op dat het in Frankrijk gebruikelijk is dat onafhankelijk certificeringspersoneel bepaalde vormen van niet-complex zuigermotoronderhoud verricht volgens motoronderhoudsgegevens.

In beide gevallen vindt de vrijgave plaats op luchtvaartuigniveau.

Aangezien de tekst die in dit advies wordt voorgesteld voor M.A.502(b) en (c), vereist dat elk onderhoud dat wordt uitgevoerd volgens onderdelenonderhoudsgegevens moet worden vrijgegeven door organisaties met een Categorie B/C-classificatie, heeft DGAC-Frankrijk zich gerealiseerd dat deze praktijk geen stand kan houden. Wel voorziet zij dat dit een grote impact heeft op onderhoudsorganisaties, onafhankelijk certificeringspersoneel en eigenaren/exploitanten.

Toch heeft het volgens de organisatie geen gevolgen voor de veiligheid als deze praktijk van eenvoudig onderdelenonderhoud waarvoor geen specialistische kennis nodig is, zou worden toegestaan.

Dit standpunt wordt gedeeld door "Alitalia Servizi", een Italiaanse Deel 145-organisatie met een Categorie A-classificatie, die momenteel bepaalde taken volgens onderdelenonderhoudsgegevens uitvoert bij lijnonderhoud aan luchtvaartuigen, bijvoorbeeld het vervangen van armleuningen van stoelen en pantrydeuren.

Het Agentschap onderkent dat het huidige voorstel te zware eisen kan inhouden in geval van eenvoudig onderdelenonderhoud bij onderhoud aan luchtvaartuigen (gewichtscntrole van brandblusapparatuur, eenvoudige reparaties aan stoelen en pantry's, enz.). Toch wil het Agentschap "on wing"-onderdelenonderhoud (of onderhoud aan tijdelijk gedemonteerde onderdelen) niet toestaan zonder de passende Categorie B/C-classificatie (inspectie en reparatie van motormodules,...).

Overeenkomstig het voorstel van DGAC-Frankrijk is het Agentschap dan ook overgegaan tot wijziging van M.A.502(b) en (c) om de bevoegde instantie de mogelijkheid te geven in specifieke gevallen toestemming te verlenen wanneer dit soort onderdelenonderhoud zonder Categorie B/C-classificatie kan worden verricht.

Daarnaast zal het Agentschap aan de hand van extra AMC-materiaal duidelijk maken welke vormen van onderhoud in dit verband kunnen worden goedgekeurd en welke controleprocedures moeten worden gevolgd. Een van de belangrijkste doelstellingen van deze maatregel is ervoor te zorgen dat het betreffende personeel op zijn taak berekend is. Voor complexe onderdelen zijn vaak speciale kwalificaties nodig en volstaat een B1- of B2-vergunning niet.

(27) Verder heeft het Agentschap redactionele en kleine wijzigingen aangebracht in de volgende paragrafen:

- o Het begin van M.A.201(e) is weer gelijk aan de oorspronkelijke tekst (voorstel van DGAC-Frankrijk):

“Teneinde aan de verantwoordelijkheden van paragraaf (a) te voldoen, mag de eigenaar van een luchtvaartuig [...] uitbesteden....”

Doel hiervan is elke mogelijke verwarring over de strekking van het voorschrift te voorkomen.

Zoals aangegeven in M.A.201(a) is de eigenaar verantwoordelijk voor de permanente luchtwaardigheid van het luchtvaartuig, waarbij het niet uitmaakt of de eigenaar de taken zelf verricht of ze uitbesteedt aan iemand onder zijn of haar verantwoordelijkheid.

M.A.201(e) biedt de eigenaar de mogelijkheid een contract met een CAMO te sluiten, waarbij de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de taken op het gebied van permanente luchtwaardigheid overgaat op de CAMO.

- o In M.A.201(e) zijn de woorden *“if the organisation holds the appropriate approved procedures”* (mits de organisatie zich bedient van de gepaste, erkende procedures) toegevoegd (voorstel van CAA-UK).
- o In M.A.302(d)2 zijn de woorden *“once they have been approved by the competent authority”* (zodra zij zijn goedgekeurd door de bevoegde instantie) vervangen door *“once they have been approved in accordance with M.A.302(b) or M.A.302(c)”* (zodra ze conform M.A.302(b) of M.A.302(c) zijn goedgekeurd) (voorstel van CAA-NL).
- o In M.A.302(i), inmiddels ondergebracht in artikel 3, lid 6, van Verordening (EG) nr. 2042/2003, is de eis om het nationaal onderhoudsprogramma aan te vullen met procedures voor de naleving van M.A.302(g) en (h), geschrapt (voorstel van CAA-NL).

Het Agentschap merkt op dat aanhangsel I bij AMC M.A.302 en AMC M.B.301(b) niet vermeldt dat het onderhoudsprogramma dergelijke procedures moet omvatten.

- o De bewoordingen van M.A.502(d) zijn gewijzigd om deze paragraaf begrijpelijker te maken (voorstel van AustroControl en CAA-UK).
- o In M.A.711(a)3 is het woord *“contracted”* (die werd gecontracteerd) vervangen door *“subcontracted”* (onderaannemende) (voorstel van CAA-UK).

- o In M.A.711(b)1 zijn de woorden *"and subsequently extend it under the conditions of M.A.901(c)2 or M.A.901(e)2"* (en vervolgens verlengen binnen de voorwaarden van M.A.901(c)2 of M.A.901(e)2) toegevoegd (voorstel van ENAC-Italië).
- o In M.A.714(b) zijn de woorden *"or, as applicable, extended"* (of, voor zover van toepassing, verlengd) toegevoegd (voorstel van ENAC-Italië).
- o In Deel M, aanhangsel I, paragraaf 5.1, is een nieuw punt 8 ingevoegd dat voor de CAMO de verplichting inhoudt binnen 10 dagen een kopie van een afgegeven of verlengd ARC toe te zenden aan de bevoegde instantie van de lidstaat van registratie (voorstel van ENAC-Italië).
- o In Deel M, aanhangsel VI, voorwaarde 6, is het woord *"contracts"* (uitbestedt) vervangen door *"subcontracts"* (in onderaanneming geeft) (voorstel van CAA-UK).

(28) De volgende voorstellen zijn niet overgenomen in dit advies, omdat het Agentschap van mening is dat de tekst in kwestie duidelijk genoeg is:

- o AustroControl heeft voorgesteld zweefvliegtuigen en motorzweefvliegtuigen op te nemen in M.A.901(e).

Het Agentschap merkt op dat M.A.901(e) al melding maakt van *"aircraft of 2 730 kg MTOM and below"* (luchtvaartuigen met een maximale startmassa van 2 730 kg of minder). De term "luchtvaartuig" omvat tevens zweefvliegtuigen en motorzweefvliegtuigen.

- o CAA-UK heeft voorgesteld voorwaarde 7 in aanhangsel VI van Deel M te schrappen, omdat de opschorting van de VTV mogelijk geen invloed heeft op de activiteiten van de organisatie overeenkomstig Deel M, subdeel G.

Het Agentschap merkt op dat in voorwaarde 7 nu al onder meer het volgende staat:

"...unless otherwise explicitly stated by the competent authority" (tenzij uitdrukkelijk anders gesteld door de bevoegde instantie)

Dit betekent dat de bevoegde instantie nu al de mogelijkheid heeft om de CAMO-erkenning te handhaven.

- o CAA-UK heeft voorgesteld om aanhangsel VI van Deel M als volgt te wijzigen:

"Pursuant to Commission Regulation (EC) No 2042/2003 as amended, and subject to the conditions specified below, the Member State certifies" (Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie, als gewijzigd, en behoudens de hierna gespecificeerde voorwaarden, certificeert de lidstaat)

Het Agentschap merkt op dat de huidige tekst correct is, omdat die verwijst naar *"...de voorlopig van kracht zijnde Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie..."*. Dit betekent: de verordening die van kracht is op het moment van afgifte van de erkenning door de bevoegde instantie.

(29) De volgende voorstellen zijn niet overgenomen in dit advies, omdat ze buiten het bestek van de regelgevingstaak vallen of omdat het onderwerp ervan aanleiding kan geven tot significante opmerkingen en discussies. Daarom moeten ze worden onderworpen aan formele bespreking en raadpleging, en voorwerp zijn van een afzonderlijke regelgevingstaak. Het Agentschap zal deze voorstellen opnemen in de "Rulemaking Inventory" (inventarisatie van op te stellen regelgeving).

- o CAA-UK heeft voorgesteld een definitie te geven van “onderhoudsprogramma” en “onderhoudsschema”.
- o CAA-UK heeft voorgesteld een formeel kwaliteitssysteem verplicht te stellen voor grote organisaties die vallen onder M.A., subdeel F, waarvoor als argument wordt aangevoerd dat dit ook al verplicht is voor grote onder M.A., subdeel G, vallende organisaties die luchtvaartuigen beheren die niet worden gebruikt in het commercieel luchtvervoer.
- o ENAC-Italië heeft voorgesteld om de personen die, al naargelang hetgeen van toepassing is, verantwoordelijk zijn voor het kwaliteitssysteem of de organisatorische aanpassingen in M.A., subdeel F- en M.A., subdeel G-organisaties, via een EASA-formulier 4 te laten erkennen door de bevoegde instantie.

Het Agentschap merkt op dat dit momenteel niet eens verplicht is voor Deel 145-organisaties.

- o CAA-UK heeft voorgesteld dat de maximale startmassa van het luchtvaartuig, en niet het gebruik, bepalend moet zijn voor de ervaring zoals bedoeld in M.A.707(a) en M.B.902(b). De organisatie stelt voor het criterium op 2 730 kg te stellen, ongeacht of het luchtvaartuig in het commercieel luchtvervoer wordt gebruikt. Als argument hiervoor wordt aangevoerd dat het voor niet-grote luchtvaartuigen, ongeacht het gebruik, zeer moeilijk is formele trainingscursussen te vinden.

Dit voorstel is niet overgenomen, maar ENAC-Italië heeft voorgesteld AMC M.A.606(c), AMC M.A.706, paragraaf 4.7, AMC M.A.707(a)(1) en AMC M.A.707(a)(2) te wijzigen om duidelijk te maken hoe en waar formele trainingscursussen gevolgd kunnen worden en in welke gevallen deze training kan worden vervangen door de beoordeling, door de bevoegde instantie, van ballonnen en luchtvaartuigen met een maximale startmassa van 2 730 kg of minder die worden gebruikt in het commercieel luchtvervoer.

Dit voorstel van ENAC zal worden bestudeerd, waarna het AMC-materiaal zo nodig zal worden gewijzigd voordat het besluit wordt vastgesteld.

- o CAA-UK en ENAC-Italië hebben voorgesteld dat de verlenging van het ARC naar voren mag worden gehaald, waarbij het luchtwaardigheidsherbeoordelingsschema gewoon doorloopt. Het doel was de eigenaar de mogelijkheid te bieden om het ARC in het luchtvaartuig te hebben wanneer het luchtvaartuig op de basis is.

CAA-UK stelde echter een vervroeging met 30 dagen voor, terwijl ENAC 5 dagen voorstelde.

Reacties op het AMC-materiaal:

De volgende voorstellen voor wijzigingen in of aanvullingen op het AMC-materiaal zullen door het Agentschap worden bestudeerd, waarna de tekst zo nodig zal worden aangepast voordat het definitieve besluit (AMC/GM) wordt vastgesteld. Dit besluit zal worden gepubliceerd zodra onderhavig advies door de Commissie is goedgekeurd:

- (1) CAA-NL heeft voorgesteld de gewichtsbepanking in AMC M.A.401(c)4 te schrappen.
Het Agentschap is hiermee akkoord gegaan.
- (2) CAA-UK, “Broadland Balloon Flights”, “British Balloon and Airship Club”, “GEFA-FLUG” en een aantal individuele personen hebben aangegeven dat AMC M.A.605(a) de

beschikbaarheid van een hangar voor de inspectie van ballonnen en zeppelins verplicht lijkt te stellen.

Vóór het vaststellen van het definitieve besluit (AMC/GM) zal de tekst als volgt worden gewijzigd:

"For balloons and airships a hangar may not be required where maintenance of the envelope and bottom end equipment can more appropriately be performed outside, providing all necessary maintenance can be accomplished in accordance with M.A.402. For complex repairs or component maintenance requiring and EASA Form 1, suitable approved workshops should be provided. The facilities and environmental conditions required for inspection and maintenance should be defined in the Maintenance Organisation Manual." (Voor ballonnen en zeppelins is mogelijk geen hangar vereist indien het onderhoud van het omhulsel en de apparatuur aan het onderende beter in de buitenlucht kan plaatsvinden, mits al het noodzakelijke onderhoud verricht kan worden overeenkomstig M.A.402. Voor complexe reparaties of complex onderdelenonderhoud waarvoor een EASA-formulier 1 nodig is, moeten geschikte, goedgekeurde werkplaatsen ter beschikking worden gesteld. De voor inspectie en onderhoud vereiste faciliteiten en omgevingsomstandigheden moeten omschreven worden in het handboek van de onderhoudsorganisatie.)

- (3) ENAC-Italië heeft voorgesteld AMC M.A.606(c), AMC M.A.706, paragraaf 4.7, AMC M.A.707(a)(1) en AMC M.A.707(a)(2) te wijzigen om duidelijk te maken hoe en waar formele trainingscursussen kunnen worden gevolgd en in welke gevallen deze training kan worden vervangen door de beoordeling, door de bevoegde instantie, van ballonnen en luchtvaartuigen met een maximale startmassa van 2 730 kg of minder die worden gebruikt in het commercieel luchtvervoer.

Het Agentschap is hiermee akkoord gegaan.

- (4) AustroControl heeft voorgesteld de verwijzing naar "Deel 66 Niveau 1 Algemene inleiding" te vervangen door "Deel 66 Aanhangsel III Niveau 1 Algemene inleiding". Dit is van toepassing op de paragrafen AMC M.A.706, AMC M.A.707(a)1, AMC M.A.707(a)2, AMC M.B.902(b)1 en AMC M.B.902(b)2.

Het Agentschap is hiermee akkoord gegaan.

- (5) CAA-UK en "British Balloon and Airship Club" hebben voorgesteld om aan de hand van extra AMC-materiaal toe te lichten wat de betekenis is van "bijgestaan [worden] door gekwalificeerd personeel" in M.A.710(b), en of de ondertekenaar van het ARC aanwezig moet zijn bij de luchtvaartuigkeuring.

Het Agentschap merkt op dat de herbeoordeling van de luchtwaardigheid bestaat uit een inspectie van documenten en een fysieke keuring. Overeenkomstig M.A.710(c)5 moet men zich er tijdens de fysieke keuring van het luchtvaartuig van vergewissen dat het luchtvaartuig en de beoordeelde documenten overeenstemmen.

Het Agentschap is van mening dat dit slechts kan worden gerealiseerd als het personeel voor de herbeoordeling van de luchtwaardigheid aanwezig is bij de fysieke keuring. Bij deze keuring kan dit personeel worden bijgestaan door Deel 66-personeel om deuren, luiken e.d. te openen, tests te verrichten, enz.

AMC M.A.710(b) zal dienovereenkomstig worden gewijzigd.

- (6) DGAC-Frankrijk heeft voorgesteld om aan de hand van extra AMC-materiaal het volgende te verduidelijken:

- Hoe lang mag een bepaald type luchtvaartuig nog voor bepaalde, goedgekeurde activiteiten worden ingezet als de CAMO voor dat type geen contract met een klant heeft?
 - Kan een CAMO worden toegestaan herbeoordelingen van de luchtwaardigheid uit te voeren voor een bepaald type luchtvaartuig, als die CAMO voor dat type geen contract heeft met een klant en daar niet op uit is?
- (7) ENAC-Italië heeft met betrekking tot de personen die een ARC mogen verlengen op grond van de nieuwe bevoegdheid krachtens M.A.711(a)4, voorgesteld om AMC-materiaal op te stellen waarin wordt toegelicht hoe deze personen formeel worden aanvaard door de bevoegde instantie en hoe de autorisatie door de organisatie wordt verleend.
- (8) ENAC-Italië heeft voorgesteld om in AMC M.A.901(c)2 & (e)2 & (f) nadere informatie op te nemen over hoe de CAMO het niet verlengen van een ARC kan onderbouwen als de organisatie weet dat het luchtvaartuig niet luchtwaardig is, of redenen heeft om dit aan te nemen. Verder stelt ENAC-Italië voor een voorbeeld van een "nalevingsrapport" op te nemen.
- (9) ENAC-Italië heeft voorgesteld AMC M.A.903(a) en AMC M.B.105(a) te wijzigen om ervoor te zorgen dat bij de uitwisseling van informatie in verband met de overdracht van een luchtvaartuigregistratie binnen de EU ook wordt meegedeeld dat het ARC is afgegeven volgens de nationale voorschriften.
- (10) AustroControl heeft voorgesteld motorzweefvliegtuigen op te nemen in AMC M.B.301(b), punt 3.
- (11) ENAC-Italië heeft voorgesteld om in AMC M.B.703 nadere informatie op te nemen over het invullen van EASA-formulier 14.
- (12) AustroControl heeft voorgesteld om bij de omschrijving van groepsbevoegdverklaringen in AMC M.B.703 rekening te houden met NPA 2007-07, die momenteel wordt besproken.
- (13) CAA-NL heeft voorgesteld de woorden "*procedures for the escalation of established check periods*" (procedures voor de intensivering van vastgestelde controleperiodes) te vervangen door "*details of or reference to escalation programmes*" (bijzonderheden van, of verwijzing naar, intensiveringsprogramma's) in paragraaf 1.1.7 van aanhangsel I bij AMC M.A.302 en AMC M.B.301(b).
- (14) CAA-UK heeft voorgesteld om aan de hand van extra AMC-materiaal de betekenis toe te lichten van de volgende termen in aanhangsel VII, "Complexe onderhoudstaken":
- "*Approved or authorised welder*" (erkende of geautoriseerde lasser) in paragraaf 3(c);
 - "*Special tooling*" (speciale werktuigen) in paragraaf 5(a).
- (15) "Deutscher Aero Club" en twee individuele personen hebben wijzigingen voorgesteld in de takenlijst in de AMC van aanhangsel VIII, "Beperkt onderhoud door piloot-eigenaar".
- (16) CAA-UK heeft voorgesteld om in de kwaliteitssystemen van Deel 145 en Deel 21 een soortgelijke eis op te nemen als voorgesteld onder paragraaf (e) van aanhangsel VIII bij

AMC M.A.616, volgens welke de organisatie de bevoegde instantie in kennis moet stellen van elke Niveau 1-bevinding tijdens de organisatorische aanpassing.

- (17) CAA-UK heeft voorgesteld de wijziging in AMC 145.A.50(a), paragraaf 2.8(d), te schrappen, die voorziet in een eenvoudiger procedure voor de afgifte van een formulier 1 voor onderdelen die in de VS en Canada worden onderhouden door organisaties die niet overeenkomstig Deel 145 zijn erkend. Als argument hiervoor wordt aangevoerd dat deze wijziging de bestaande bilaterale overeenkomsten ondermijnt.

De organisatie steunt echter wel de soortgelijke wijziging in AMC M.A.613(a), paragraaf 2.8.

- (18) Verder zal het Agentschap, naar aanleiding van de opmerkingen van AustroControl en DGAC-Frankrijk over de beoogde bepalingen in M.A.502(d) en M.A.801(c) voor complexe onderhoudstaken betreffende ELA1-luchtvaartuigen, zorgen voor AMC-materiaal om duidelijk te maken dat de overeenkomst tussen de eigenaar en de bevoegde instantie een aantal complexe taken over een langere periode kan inhouden, als zo'n overeenkomst een beschrijving geeft van de te gebruiken gegevens, gereedschappen, uitrusting, materialen en faciliteiten, en de bevoegde instantie steekproefsgewijze nalevingscontroles verricht.
- (19) Gelet op het commentaar van DGAC-Frankrijk en Alitalia Servizi met betrekking tot het verrichten van "on wing"-onderdelenonderhoud (M.A.502(b) en (c)), zal het Agentschap bovendien aan de hand van extra AMC-materiaal toelichten welke vormen van onderhoud kunnen worden goedgekeurd en welke controleprocedures moeten worden gevolgd.