



ADVIES NR. 05/2009

VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

van 15 december 2009

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

*“Bevoegdheden van bewijzen van onderhoudsbevoegdheid categorie B1 en B2
EN
Type- en groepsbevoegdverklaringen
EN
Training voor typebevoegdverklaringen”*

I. Algemeen

1. Dit advies heeft tot doel de Commissie voor te stellen wijzigingen aan te brengen aan Verordening (EG) nr. 2042/2003¹. De redenen voor deze regelgevende activiteit worden hieronder nader omschreven.
2. Het advies is uitgebracht overeenkomstig de door de raad van bestuur van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart ("het Agentschap") vastgestelde procedure², in overeenstemming met de bepalingen van artikel 19 van Verordening (EG) nr. 216/2008³ ("de basisverordening").

II. Raadpleging

3. In bijlage III (Deel 66) van Verordening (EG) nr. 2042/2003 is weliswaar reeds een licentiestelsel voor certificeringspersoneel opgenomen, maar uit feedback van belanghebbenden en nationale instanties is gebleken dat de volgende onderwerpen in deze verordening zouden moeten worden herzien:
 - bevoegdheden van bewijzen van onderhoudsbevoegdheid categorie B1 en B2,
 - type- en groepsbevoegdverklaringen,
 - training voor typebevoegdverklaringen.

Met deze onderwerpen doen zich de volgende problemen voor:

Bevoegdheden van bewijzen van onderhoudsbevoegdheid categorie B1 en B2:

4. In bijlage III (Deel 66) van Verordening (EG) nr. 2042/2003 worden de bevoegdheden bij iedere categorie van bewijs van onderhoudsbevoegdheid momenteel als volgt omschreven:
 - Een bewijs van onderhoudsbevoegdheid van categorie A machtigt de houder tot het afgeven van certificaten van geschiktheid voor gebruik na klein, regulier onderhoud en herstelling van eenvoudige defecten voor zover dit valt binnen de grenzen van de op de bevoegdheid aangegeven werkzaamheden. De certificeringsbevoegdheden zijn beperkt tot door de houder zelf in een krachtens Deel 145 erkende organisatie uitgevoerde werkzaamheden.
 - Een bewijs van onderhoudsbevoegdheid van categorie B1 machtigt de houder tot het afgeven van certificaten van geschiktheid voor gebruik na regulier onderhoud, met inbegrip van structureel onderhoud en onderhoud aan voortstuwingsinrichtingen en mechanische en elektrische systemen. Vervanging van regulier vervangbare

¹ 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. 1056/2008 van de Commissie van 27 oktober 2008 (PB L 283 van 28.10.2008).

² Besluit van de raad van bestuur betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificeringsspecificaties en richtsnoeren. Besluit 08-2007 van 11.6.2007 van de raad van bestuur van EASA ("regelgevingsprocedure").

³ 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).

onderdelen vliegtuigelektronica waarvan de bedrijfsstaat middels eenvoudige tests kan worden vastgesteld, valt hier ook onder. Categorie B1 omvat automatisch de passende subcategorie A.

- Een bewijs van onderhoudsbevoegdheid van categorie B2 machtigt de houder tot het afgeven van certificaten van geschiktheid voor gebruik na regulier onderhoud aan vliegtuigelektronica en elektrische systemen.
- Een bewijs van onderhoudsbevoegdheid van categorie C machtigt de houder tot het afgeven van certificaten van geschiktheid voor gebruik na basisonderhoud van luchtvaartuigen. De bevoegdheid geldt voor het gehele luchtvaartuig in een krachtens Deel 145 erkende organisatie.

5. Uit feedback van belanghebbenden en nationale instanties aan het Agentschap is gebleken dat in de huidige verordening niet duidelijk is gedefinieerd wat wordt verstaan onder elektrische systemen en vliegtuigelektronica. In de huidige aanvaardbare wijzen van naleving (AMC's) en richtsnoeren wordt onvoldoende verduidelijkt welke taken houders van een B1-licentie mogen uitvoeren aan vliegtuigelektronica en wat eenvoudige tests zijn.
6. Belanghebbenden en nationale instanties hebben het Agentschap tevens laten weten dat zij de bevoegdheden voor personeel met een B2-licentie te beperkt achten. De duur van de basisopleiding voor categorie B2 (2 400 uur) is identiek aan die voor categorie B1, terwijl de inhoud van aanhangsel I bij Deel 66 lijkt aan te geven dat de B2-opleiding korter moet zijn dan die voor B1.

Type- en groepsbevoegdverklaringen:

7. In bijlage III (Deel 66) van Verordening (EG) nr. 2042/2003 worden voor het aantekenen van typebevoegdverklaringen op de bewijzen van onderhoudsbevoegdheid luchtvaartuigen momenteel als volgt geclassificeerd:
 - luchtvaartuigen waarvoor licentiehouders moeten beschikken over een afzonderlijke typebevoegdverklaring op de licentie. Dit zijn alle grote luchtvaartuigen zoals gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 2042/2003 (zoals vleugelvliegtuigen met een maximale startmassa van 5 700 kg of meer en helikopters met meervoudige motoren) en luchtvaartuigen waarvoor het Agentschap heeft bepaald dat vanwege de complexiteit van het luchtvaartuig in kwestie een typebevoegdverklaring is vereist. Voor die luchtvaartuigen is typetraining vereist;
 - luchtvaartuigen waarvoor licentiehouders ofwel een afzonderlijke typebevoegdverklaring ofwel een adequate groepsbevoegdverklaring of bevoegdverklaring van groepen fabrikanten op de licentie kunnen laten vermelden. In dit geval is geen typetraining vereist. Wel moeten er type-examens worden afgelegd en moet praktijkervaring worden opgedaan (ten minste 50% van de taken in aanhangsel II van de AMC bij Deel 66⁴).

⁴ Besluit nr. 2003/19/RM van de uitvoerend directeur van het Agentschap van 28 november 2003 inzake aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren bij 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. Besluit laatstelijk gewijzigd bij Besluit 2009/016/R van 1 december 2009.

8. Uit feedback van belanghebbenden en nationale instanties aan het Agentschap zijn de volgende zaken naar voren gekomen:
- Het is onduidelijk wat een "luchtvaartuigtype" is wat het onderhoud betreft, en als gevolg daarvan is het onduidelijk wanneer twee verschillende luchtvaartuigmodellen/-varianten genoeg overeenkomsten vertonen om onder dezelfde "typebevoegdverklaring" te kunnen vallen. Dit heeft geleid tot onnauwkeurigheden in de lijst van typebevoegdverklaringen in aanhangsel I van de AMC bij Deel 66.
 - Er zijn momenteel geen regels waarin wordt beschreven wanneer een luchtvaartuig voor wat betreft het onderhoud als complex wordt beschouwd, wat kan afwijken van de definitie van "complexe motoraangedreven luchtvaartuigen" in de basisverordening.
 - De huidige groepen luchtvaartuigen zijn niet echt representatief voor de complexiteit van luchtvaartuigen. Voor sommige luchtvaartuigen die qua ontwerp "niet eenvoudig" zijn, is enkel een groepsbevoegdverklaring verplicht, wat tegenstrijdig is met de definitie hiervan.
 - Voor bevoegdverklaringen van groepen fabrikanten zijn de bevoegdheden van B2-licentiehouders te beperkt. Het is redelijk om te stellen dat de groepsbevoegdverklaringen beter moeten aansluiten op de capaciteiten van een B2-licentiehouder wanneer de technologieën van verschillende fabrikanten grote overeenkomsten vertonen.
 - Voor luchtvaartuigen die in aanmerking komen voor bevoegdverklaringen van groepen fabrikanten en complete groepsbevoegdverklaringen moeten op dit moment type-examens worden afgelegd voor een representatief aantal luchtvaartuigen. In veel gevallen is het echter moeilijk om een organisatie te vinden die deze examens afneemt (een erkende organisatie of bevoegde instantie).

Training voor typebevoegdverklaringen:

9. Krachtens bijlage III (Deel 66) van Verordening (EG) nr. 2042/2003 mag de houder van een bewijs van onderhoudsbevoegdheid van categorie B1, B2 of C momenteel de certificeringsbevoegdheden enkel uitvoeren op een specifiek type luchtvaartuig, wanneer op het bewijs van onderhoudsbevoegdheid de passende typebevoegdverklaring staat vermeld, tenzij anders gespecificeerd in punt 66.A.45(g).
10. Voorts worden, tenzij anders gespecificeerd in punt 66.A.45(h), bevoegdverklaringen toegekend na voltooiing op bevredigende wijze van de relevante training voor typebevoegdverklaring van categorie B1, B2 of C, goedgekeurd door de bevoegde instantie of verzorgd door een krachtens Deel 147 erkende onderhoudstrainingorganisatie.
11. Daarnaast dient goedgekeurde categorie B1- en B2-training op grond van de huidige verordening en AMC's theoretische en praktische elementen te bevatten die voldoen aan aanhangsel III bij Deel 66. Er kan een programma van gestructureerde opleiding op de werkplek worden opgesteld om te voldoen aan de praktijkvereiste. De praktijktraining moet bestaan uit een periode van vier maanden voor aanvragers die geen recente praktijkervaring hebben met luchtvaartuigen met een soortgelijke constructie en vergelijkbare systemen, inclusief de motoren, maar dit kan worden beperkt tot een minimum van twee weken voor aanvragers die wel over dergelijke ervaring beschikken.
12. Uit feedback van belanghebbenden en nationale instanties aan het Agentschap zijn de volgende zaken naar voren gekomen:

- De in aanhangsel III van Deel 66 (weliswaar redelijk uitgebreid) beschreven elementen zijn niet gedetailleerd genoeg om alle mogelijkheden van luchtvaartuigtypetraining aan bod te laten komen. Er is te veel ruimte voor interpretatie en ongelijke behandeling. Er zijn gevallen gemeld waarin het niveau, de lengte en de inhoud van dezelfde cursus met betrekking tot theoretische opleiding/praktijkopleiding/opleiding op de werkplek/praktijkervaring verschillend waren, en waarin de praktijkelementen waren beperkt tot een training van twee weken, ongeacht de ervaring van de aanvrager. Daarnaast wordt onvoldoende ingegaan op verschillentraining.
- Ook blijkt uit het huidige AMC- en GM-materiaal dat de bevoegde instantie uiteindelijk mag bepalen wat de duur moet zijn van het praktijkonderdeel voor een bepaalde persoon voordat de bevoegdverklaring wordt vermeld (variërend van 2 weken tot 4 maanden). Dit heeft geleid tot situaties waarin een afgeronde en erkende cursus voor typetraining bij een krachtens Deel 147 erkende organisatie, inclusief theorie- en praktijktraining, door de bevoegde instantie als ontoereikend werd bevonden voor de bevoegdverklaring en aanvullende praktijktraining door de bevoegde instantie noodzakelijk werd geacht.

13. Voor deze problemen heeft het Agentschap drie regelgevingstaken opgesteld:

- 66.006: Bevoegdheden van bewijzen van onderhoudsbevoegdheid categorie B1 en B2.
- 66.009: Type- en groepsbevoegdverklaringen.
- 66.011: Training voor typebevoegdverklaringen.

Voor iedere taak heeft het Agentschap een bijbehorende werkgroep in het leven geroepen met vertegenwoordigers van nationale autoriteiten en de luchtvaartindustrie. Doel hiervan was de situatie in kaart te brengen, een voorstel in te dienen en richtsnoeren te ontwikkelen voor een advies tot wijziging van Deel 66 en/of een besluit tot wijziging van de AMC en GM bij dit Deel met betrekking tot het overeenstemmende referentiekader. In het bijzondere geval van taak 66.011 was de reikwijdte van de werkzaamheden beperkt tot luchtvaartuigen waarvoor training voor typebevoegdverklaring is vereist.

14. Op basis van de punten die door de werkgroepen zijn aangedragen, heeft het Agentschap op 28 juni 2007 NPA 2007-07 gepubliceerd op zijn website (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
15. Op de sluitingsdatum, 28 oktober 2007 (na verlenging met een maand van de aanvankelijke raadplegingsperiode van 3 maanden), had het Agentschap 409 reacties ontvangen van nationale luchtvaartautoriteiten, beroepsorganisaties en particuliere ondernemingen.
16. Voor de beoordeling van deze op- en aanmerkingen heeft het Agentschap voor alle drie taken een beoordelingsgroep opgericht, 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 2007-07. Naar aanleiding van deze beoordeling heeft het Agentschap op 6 oktober 2009 CRD 2007-07 gepubliceerd, met daarin de antwoorden op elke op- of aanmerking en het tekstvoorstel voor de regeling en de AMC/GM.
17. Er zij op gewezen dat de beoordelingsgroepen zich tevens hebben gebogen over de reacties die tijdens de raadpleging over NPA 2008-03 zijn ontvangen.

18. Na de publicatie van CRD 2007-07 heeft het Agentschap op 29 oktober 2009 in Keulen een workshop georganiseerd, waarin het document inhoudelijk werd toegelicht en belanghebbenden nadere uitleg kregen over het voorstel voordat zij reacties indienden.
19. In het kader van de externe raadpleging over CRD 2007-07, die eindigde op 5 december 2009, ontving het Agentschap reacties van:
- 4 bevoegde instanties: CAA-Nederland, CAA-Zweden, CAA-Verenigd Koninkrijk en DGAC-Frankrijk;
 - 12 organisaties en verenigingen: Airbus SAS, British Airways Engineering, Flight Safety International, Helicopters Italia, KLM Engineering & Maintenance, Monarch, Thomas Cook Aircraft Engineering, Air France, de Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici (NVL), Tyrolean Airways, het European Aircraft Maintenance Training Committee (EAMTC) en de afdeling Technische Training van EAT-DHL;
 - 4 individuele personen.

Op deze reacties wordt uitvoerig ingegaan in het aanhangsel.

III. Inhoud van het advies van het Agentschap

20. In voorliggend advies wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de suggesties van de talrijke belanghebbenden en nationale instanties die een bijdrage hebben geleverd aan de raadpleging en op het CRD hebben gereageerd.
21. Gezien de hiërarchie van de EASA-regels wordt in het voorliggende advies alleen ingegaan op de door het Agentschap voorgestelde wijzigingen in Verordening (EG) nr. 2042/2003; de bijbehorende aanvaardbare 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 overeengekomen pakket.

a) *Wijzigingen met betrekking tot taak 66.006: bevoegdheden van bewijzen van onderhoudsbevoegdheid categorie B1 en B2*

22. Voor wat betreft de bevoegdheden van certificeringspersoneel categorie B1 stelt het Agentschap voor het vrijgeven van "werkzaamheden aan vliegtuigelektronica" (in plaats van de huidige "vervanging van regulier vervangbare onderdelen vliegtuigelektronica") toe te staan, mits de test in kwestie eenvoudig is en er geen probleemoplossing hoeft plaats te vinden.

Deze wijziging zal worden ondersteund door AMC's en GM's ter verduidelijking van het volgende:

- wat is een "elektrisch systeem" en wat is "vliegtuigelektronica";
- wat is een "eenvoudige test";
- wat is "probleemoplossing";

- de onderwerpen die in module 7.7 aan bod komen, worden beschouwd als “taken aan elektrische systemen”, wat betekent dat deze zowel door B1- als B2-certificeringspersoneel kunnen worden vrijgegeven.
23. Voor wat betreft certificeringspersoneel categorie B2 stelt het Agentschap voor, de vrijgave van taken aan elektrische systemen en vliegtuigelektronica die worden verricht in voortstuwingsinrichtingen en mechanische systemen, in hun bevoegdheden op te nemen (punt 66.A.20(a)3(i) van Deel 66). Als gevolg hiervan zijn de aanhangsels I, II en III voor de toepasselijke systemen herzien: het kennis-/opleidingsniveau voor categorie B2 is verhoogd, zodat dit overeenkomt met categorie B1, en er zijn nieuwe vragen toegevoegd aan de bijbehorende examens.
24. Het Agentschap stelt in artikel 7.9(a) van Verordening (EG) nr. 2042/2003 voor, deze bevoegdheid automatisch toe te kennen aan huidige B2-licentiehouders, zodat zij niet allen opnieuw een cursus hoeven te volgen en niet opnieuw examens hoeven af te leggen. Hoewel dit gedeeltelijk is gerechtvaardigd door het feit dat de erkende onderhoudsorganisatie altijd verplicht is de bekwaamheid van certificeringspersoneel te beoordelen alvorens de juiste bevoegdheid te verlenen, heeft het Agentschap een aanvullende compenserende maatregel ingevoerd in punt 66.A.20(b)3 van Deel 66, waarin wordt gesteld dat certificeringspersoneel pas bevoegdheden mag uitoefenen als het bevoegd is voor het desbetreffende luchtvaartuig.

Dit wordt aangevuld met een AMC 66.A.20(b)3 waarin wordt verduidelijkt dat de licentiehouders ervoor moeten zorgen dat hij/zij over de juiste kennis en ervaring beschikt voor het vrijgeven van het specifieke luchtvaartuig. Dit is van essentieel belang omdat sommige systemen en technologieën in het specifieke luchtvaartuig mogelijk niet zijn behandeld in de vereiste basiskennis van 66.A.25 of de vereisten voor typebevoegdverklaring van 66.A.45.

Dit is doorgaans het geval voor:

- typebevoegdverklaringen op een licentie met de in aanhangsel I bij de AMC (“Lijst van typebevoegdverklaringen”) gedefinieerde aanduidingen na een typetraining/-examinering waarin niet alle varianten binnen die bevoegdverklaring zijn behandeld;
 - werkzaamheden aan een model waarvan de technologie is gewijzigd ten opzichte van het oorspronkelijke model dat is gebruikt bij de typetraining/-examinering;
 - wijzigingen in de vereiste basiskennis waarvoor bestaande licentiehouders niet opnieuw examen hoeven af te leggen;
 - specifieke technologieën en opties die door klanten worden geselecteerd en die mogelijk niet zijn behandeld bij de typetraining/-examinering;
 - vermelding van (sub)groepsbevoegdverklaringen op basis van ervaring met een representatief aantal taken of op basis van typetraining/-examinering op een representatief aantal luchtvaartuigen.
25. Voor wat betreft certificeringspersoneel categorie B2 stelt het Agentschap daarnaast voor, de krachtens Deel 145 erkende organisatie de mogelijkheid te bieden om een B2-licentiehouders toe te staan taken van categorie A te certificeren (punt 66.A.20(a)3(ii) van Deel 66). Hoewel de basiskennis van de B2-licentie niet de volledige basiskennis omvat die is vereist voor een licentie van categorie A, en het Agentschap zeer duidelijk heeft gesteld dat de B2-licentie niet automatisch iedere subcategorie A omvat, acht het Agentschap deze extra bevoegdheden redelijk met de volgende compenserende maatregelen:

- De categorie A-bevoegdheid heeft alleen betrekking op de luchtvaartuigtypen die reeds op de B2-licentie staan vermeld.
- Voor ieder luchtvaartuigtype dient adequate taaktraining te worden gevolgd bij de krachtens Deel 145 erkende organisatie die de bevoegdheid verleent.
- Er is gedocumenteerde praktijkervaring verplicht van 6 maanden bij de krachtens Deel 145 erkende organisatie die de vergunning afgeeft. Deze ervaring moet betrekking hebben op de reikwijdte van de te verlenen bevoegdheid.
- Na zowel de taaktraining als de praktijkervaring dient een adequate examinering/beoordeling plaats te vinden.

26. Aanhangsel I bij Deel 66 wordt om de volgende redenen gewijzigd:

- Er wordt nieuwe technologie toegevoegd zoals "Geïntegreerde modulaire vliegtuigelektronica (ATA 42)", "Kajuitsystemen (ATA 44)" en "Informatiesystemen (ATA 46)".
- De modules 13 en 14 worden uitgebreid in verband met de uitbreiding van de bevoegdheden voor de B2-licentie die in punt 66.A.20(a)3(i) van Deel 66 is vastgelegd.

Om de volgende redenen heeft de uitbreiding van de inhoud van aanhangsel I niet geleid tot een wijziging van de lesuren die voor basiscursussen voor Deel 147 zijn vereist:

- De wijziging die is ingevoerd in de B1-syllabus (nieuwe technologie) is zeer gering in verhouding tot de volledige cursusduur.
- De wijziging die is ingevoerd in verband met de uitbreiding van de B2-bevoegdheden, die veel groter is, wordt gecompenseerd door de verlaging van het aantal uren die het Agentschap voornemens was in te voeren nadat het had bevestigd dat de huidige B2-training korter moest zijn dan de B1-training. Deze verlaging vloeide voort uit een gedetailleerde analyse van de syllabusinhoud (modules, submodules en onderdelen) en het cursusniveau voor ieder onderdeel. Dientengevolge blijft de uiteindelijke duur van de B2-basiscursus 2 400 uur.

27. Aanhangsel II bij Deel 66 wordt om de volgende redenen gewijzigd:

- Het aantal vragen is aangepast aan de wijzigingen die in aanhangsel I zijn aangebracht.
- Het aantal vragen voor iedere module moet deelbaar zijn door 4, zodat een score van 75% kan worden behaald. Hiermee wordt het huidige probleem opgelost dat in sommige gevallen een score van meer dan 75% moet worden behaald om te slagen.

28. Aanhangsel III bij Deel 66 wordt gewijzigd om het aan te passen aan de in aanhangsel I doorgevoerde wijzigingen.

29. In punt 145.A.30(g) van Deel 145 zijn de woorden "indien van toepassing" toegevoegd, zodat de bevoegde instantie een organisatie met alleen B1- of alleen B2-certificeringspersoneel kan erkennen indien de reikwijdte van de werkzaamheden dit rechtvaardigt.

Er wordt een AMC 145.A.30(g) toegevoegd om te verduidelijken dat dit alleen mogelijk is als uit de reikwijdte van de werkzaamheden, zoals gedefinieerd in het handboek van de onderhoudsorganisatie, blijkt dat er geen certificeringspersoneel van zowel categorie B1 als categorie B2 nodig is. De reikwijdte van gepland en niet-gepland lijnonderhoud (herstel van defecten) moet duidelijk worden beperkt tot alleen taken die door de beschikbare categorie certificeringspersoneel kunnen worden gecertificeerd.

30. Tot slot heeft het Agentschap in artikel 7.9(b) en (c) van Verordening (EG) nr. 2042/2003 passende bepalingen ingevoerd om te waarborgen dat krachtens Deel 147 erkende organisaties die basiscursussen en –examens verzorgen en bevoegde instanties die basisexamens afnemen, een adequate overgangsfase wordt geboden.

b) Wijzigingen met betrekking tot taak 66.009: type- en groepsbevoegdverklaringen

31. Het beleid op grond waarvan wordt bepaald wanneer voor een luchtvaartuigmodel/-variant een afzonderlijke "typebevoegdverklaring" is vereist of dergelijke modellen/varianten kunnen worden opgenomen in een bestaande "typebevoegdverklaring", wordt momenteel beoordeeld als onderdeel van taak 21.039 betreffende "Operationele geschiktheidsgegevens". Met deze taak wordt onder meer overwogen houders van een typecertificaat en een aanvullend typecertificaat te verplichten de minimumsyllabus voor training voor typebevoegdverklaring van onderhoudscertificeringspersoneel vast te stellen.
32. De criteria op grond waarvan wordt vastgesteld wanneer een luchtvaartuig wordt beschouwd als "complex" voor wat betreft het onderhoud en waarvoor dientengevolge een afzonderlijke typebevoegdverklaring is vereist op basis van afzonderlijke typetraining, zijn door het Agentschap ondergebracht in groep 1, die volgens het nieuwe punt 66.A.42 als volgt wordt gedefinieerd:

Groep 1: "Alle complexe motoraangedreven luchtvaartuigen en de eenvoudige motoraangedreven luchtvaartuigen waarvoor een afzonderlijke typebevoegdverklaring is vereist. Voor een eenvoudig motoraangedreven luchtvaartuig is een typebevoegdverklaring vereist wanneer dit door het Agentschap is vastgelegd."

In deze definitie wordt met de term "complexe motoraangedreven luchtvaartuigen" de definitie in de basisverordening bedoeld.

Het Agentschap zal de volgende regels hanteren om een eenvoudig motoraangedreven luchtvaartuig te classificeren in groep 1:

- er is gespecialiseerde training vereist voor de onderhoudsprocedures (wat betekent dat een van de onderdelen niet adequaat wordt behandeld in de basissyllabus van aanhangsel I bij Deel 66), of
- de maximale gecertificeerde vlieghoogte is meer dan FL 290, of
- het is een helikopter met meervoudige motoren, of
- het is uitgerust met fly-by-wiresystemen.

Deze criteria zijn eenvoudig en er kan gemakkelijk worden uitgemaakt of luchtvaartuigen al dan niet tot groep 1 behoren.

33. Wat betreft de indeling van luchtvaartuigen in groepen, worden de 13 groepen van typebevoegdverklaringen voor onderhoud die op dit moment worden vermeld in aanhangsel I van de AMC bij Deel 66 (hier aangeduid met "Lijst van typebevoegdverklaringen"), vervangen door 3 groepen (nieuw punt 66.A.42 van Deel 66):
- groep 1: alle complexe motoraangedreven luchtvaartuigen en de eenvoudige motoraangedreven luchtvaartuigen waarvoor een typebevoegdverklaring is vereist, zoals vastgelegd door het Agentschap;

- groep 2: luchtvaartuigen die niet onder groep 1 vallen en tot de volgende subgroepen behoren:
 - subgroep 2a: vleugelvliegtuigen met enkele schroefturbinemotor;
 - subgroep 2b: helikopters met enkele turbinemotor;
 - subgroep 2c: helikopters met enkele zuigermotor;
- groep 3: vleugelvliegtuigen met zuigermotoren die niet tot groep 1 behoren.

34. Op basis van de groepen en subgroepen in punt 66.A.42 van Deel 66 heeft het Agentschap in punt 66.A.45 van Deel 66 diverse mogelijkheden opgenomen voor vermelding op de licentie tezamen met de overeenkomende vereisten voor training/examinering/ervaring. In de richtsnoeren (GM 66.A.45) zal een tabel zoals hieronder worden opgenomen waarin alle opties en vereisten worden samengevat:

Vereisten voor bevoegdverklaring voor een luchtvaartuig			
	B1-licentie	B2-licentie	C-licentie
<p>Groep 1 Complexe motoraangedreven luchtvaartuigen + overige door het Agentschap gedefinieerde luchtvaartuigen</p>	<p style="text-align: center;">Afzonderlijke TYPEBEVOEGDVERKLARING</p> <p><i>Typetraining:</i> - Theorie + examen - Praktijk + beoordeling</p> <p><i>Opleiding op de werkplek (voor eerste luchtvaartuig in subcategorie van licentie)</i></p>	<p style="text-align: center;">Afzonderlijke TYPEBEVOEGDVERKLARING</p> <p><i>Typetraining:</i> - Theorie + examen - Praktijk + beoordeling</p> <p><i>Opleiding op de werkplek (voor eerste luchtvaartuig in subcategorie van licentie)</i></p>	<p style="text-align: center;">Afzonderlijke TYPEBEVOEGDVERKLARING</p> <p><i>Typetraining:</i> - Theorie + examen</p>
<p>Groep 2: (m.u.v. die in groep 1)</p> <p>Subgroepen:</p> <p>2a: luchtvaartuigen met enkele schroefturbinemotor</p> <p>2b: helikopters met enkele turbinemotor</p> <p>2c: helikopters met enkele zuigermotor</p>	<p style="text-align: center;">(B1.1-, B1.3-, B1.4-licentiehouders)</p> <p style="text-align: center;">Afzonderlijke TYPEBEVOEGDVERKLARING</p> <p><i>(typetraining + opleiding op de werkplek) of (type-examen + praktijkervaring)</i></p> <p style="text-align: center;">of</p> <p style="text-align: center;">Bevoegdverklaring van fabrikantsubgroep</p> <p><i>(typetraining + opleiding op de werkplek) of (type-examen + praktijkervaring) met ten minste 2 representatieve luchtvaartuigen van die fabrikantsubgroep</i></p> <p style="text-align: center;">of</p>	<p style="text-align: center;">Afzonderlijke TYPEBEVOEGDVERKLARING</p> <p><i>(typetraining + opleiding op de werkplek) of (type-examen + praktijkervaring)</i></p> <p style="text-align: center;">of</p> <p style="text-align: center;">Bevoegdverklaring van fabrikantsubgroep</p> <p><i>(na aantonen van passende ervaring)</i></p> <p style="text-align: center;">of</p> <p style="text-align: center;">Bevoegdverklaring van</p>	<p style="text-align: center;">Afzonderlijke TYPEBEVOEGDVERKLARING</p> <p><i>(typetraining) of (type-examen)</i></p> <p style="text-align: center;">of</p> <p style="text-align: center;">Bevoegdverklaring van fabrikantsubgroep</p> <p><i>(typetraining of type-examen) voor ten minste 2 representatieve luchtvaartuigen van die fabrikantsubgroep</i></p> <p style="text-align: center;">of</p> <p style="text-align: center;">Bevoegdverklaring van volledige subgroep</p> <p><i>(typetraining of type-examen) voor ten minste 3 representatieve</i></p>

	<p>Bevoegdverklaring van volledige subgroep <i>(typetraining + opleiding op de werkplek) of (type-examen + praktijkervaring) met ten minste 3 representatieve luchtvaartuigen van die subgroep van verschillende fabrikanten</i></p>	<p>volledige subgroep <i>(na aantonen van passende ervaring)</i></p>	<p><i>luchtvaartuigen van die subgroep van verschillende fabrikanten</i></p>
<p>Groep 3 Vleugelvliegtuigen met zuigermotoren (die niet tot groep 1 behoren)</p>	<p>(B1.2-licentiehouders) Afzonderlijke TYPEBEVOEGDVERKLARING <i>(typetraining + opleiding op de werkplek) of (type-examen + praktijkervaring)</i> of Volledige BEVOEGDVERKLARING VOOR GROEP 3 <i>(na aantonen van passende ervaring)</i> Beperkingen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vleugelvliegtuigen met drukcabine ▪ Structuren (metaal/composiet/hout/ metalen buizen en textiel) <i>(Beperkingen worden opgeheven op grond van passende ervaring)</i></p>	<p>Afzonderlijke TYPEBEVOEGDVERKLARING <i>(typetraining + opleiding op de werkplek) of (type-examen + praktijkervaring)</i> of Volledige BEVOEGDVERKLARING VOOR GROEP 3 <i>(na aantonen van passende ervaring)</i></p>	<p>Afzonderlijke TYPEBEVOEGDVERKLARING <i>(typetraining) of (type-examen)</i> of Volledige BEVOEGDVERKLARING VOOR GROEP 3 <i>(na aantonen van passende ervaring)</i></p>

35. Er zij op gewezen dat voor bepaalde groepen luchtvaartuigen en licenties (sub)groepsbevoegdverklaringen kunnen worden verkregen op basis van passende ervaring, zonder typetraining of type-examens. Dit geldt voor de volgende luchtvaartuigen:

- luchtvaartuigen in groep 3 voor alle licenties (B1.2, B2 en C);
- luchtvaartuigen in groep 2 voor de B2-licentie.

De reden waarom het met de B2-licentie tevens mogelijk is om op basis van ervaring subgroepsbevoegdverklaringen te verkrijgen voor groep 2, zonder typetraining/type-examens op een aantal representatieve luchtvaartuigen, is dat de technologieën voor vliegtuigelektronica in verschillende typen luchtvaartuigen zeer veel overeenkomsten vertonen.

Voor de B1- en C-licenties loopt de beschikbare technologie voor structuren en mechanische systemen veel meer uiteen. Subgroepsbevoegdverklaringen voor luchtvaartuigen uit groep 2 kunnen voor de B1- en C-licenties dan ook niet worden

afgegeven op basis van ervaring. Zelfs wanneer het mogelijk is om op basis van ervaring een volledige bevoegdverklaring voor groep 3 te verkrijgen op een B1.2-licentie, gelden voor deze bevoegdverklaring de volgende beperkingen als de persoon in kwestie geen passende ervaring kan aantonen:

- luchtvaartuigen met drukcabine,
- luchtvaartuigen met een houten structuur,
- luchtvaartuigen met metalen buisstructuur die is bedekt met textiel,
- luchtvaartuigen met een metalen structuur,
- luchtvaartuigen met een composietstructuur.

Er zij op gewezen dat NPA 2007-07 een groter aantal beperkingen bevatte, namelijk ook de volgende beperkingen:

voor de B1.2- en C-licentie:

- intrekbare landingsgestellen,
- propellers met verstelbare spoed,
- motoren met turbodrukvlulling,
- FADEC;

voor de B2-licentie:

- helikopters met automatische piloot,
- vleugelvliegtuigen met automatische piloot,
- EFIS (Electronic Flight Instrument System),
- FADEC.

Deze aanvullende beperkingen zijn in overleg met de beoordelingsgroep echter uit het eindvoorstel in het kader van de NPA 2008-03 geschrapt, waarin soortgelijke beperkingen waren ingevoerd voor de B3- en L-licenties.

Deze beperkingen in verband met deze systemen zijn om de volgende redenen geschrapt:

- De vraag kan worden gesteld waarom juist deze systemen en geen andere waren geselecteerd.
- Het systeem voor bekrachtiging en opheffing van beperkingen kan een grote last voor bevoegde instanties en licentiehouders meebrengen.
- Niettemin dient de licentiehouder nog steeds over alle basiskennis te beschikken en aan de ervaringseisen te voldoen.

Daarnaast is in punt 66.A.20(b) van Deel 66 als compenserende maatregel een bepaling opgenomen op basis waarvan het zeer duidelijk is dat certificeringspersoneel pas bevoegdheden mag uitoefenen als het bevoegd is voor het desbetreffende luchtvaartuig. Hiermee wordt de huidige verantwoordelijkheid van de onderhoudsorganisatie of het onafhankelijke certificeringspersoneel versterkt om deze bevoegdheid te waarborgen voordat een luchtvaartuig wordt vrijgegeven.

36. Voor de op de licentie aangetekende beperkingen geldt het volgende:

- Zij betekenen "uitsluitingen" van de certificeringsbevoegdheden.
- Zij hebben betrekking op het volledige luchtvaartuig. Niets op het luchtvaartuig mag worden vrijgegeven, behalve piloot/eigenaar-onderhoudstaken.
- Zij kunnen worden opgeheven indien:
 1. passende ervaring is aangetoond (dit wordt in de AMC toegelicht), of
 2. passende ervaring is aangetoond of nadat de bevoegde instantie een praktijkbeoordeling heeft uitgevoerd die voldoende is gebleken.

37. Punt 66.B.125 van Deel 66 is gewijzigd. Er zijn instructies in opgenomen waarin de bevoegde instanties wordt uitgelegd hoe de bestaande licenties op grond van Deel 66 worden omgezet in de nieuwe bevoegdverklaringen die worden beschreven in punt 66.A.45 van Deel 66. Deze omzetting is echter pas verplicht wanneer de bestaande licentie op grond van Deel 66 verloopt of moet worden gewijzigd (zie artikel 7.9(h) van Verordening (EG) nr. 2042/2003). Afzonderlijke typebevoegdverklaringen die op een licentie op grond van Deel 66 zijn vermeld, worden bovendien niet omgezet en blijven op de licentie vermeld.

c) *Wijzigingen met betrekking tot taak 66.011: typetraining*

38. Training voor typebevoegdverklaringen en opleiding op de werkplek

Training voor typebevoegdverklaringen bestaat altijd uit:

- een theoretisch deel met bijbehorend examen;
- een praktijkdeel met beoordeling.

De opleiding op de werkplek wordt niet beschouwd als onderdeel van de training voor typebevoegdverklaring. De opleiding op de werkplek vormt een aanvulling op de training voor typebevoegdverklaring en is alleen verplicht wanneer de eerste typebevoegdverklaring in een (sub)categorie van een bewijs van onderhoudsbevoegdheid wordt behaald, zodat de mechanicus ervaring kan opdoen naast het praktijkdeel van de training voor typebevoegdverklaring.

De opleiding op de werkplek is een programma dat wordt gevolgd in een echte onderhoudsomgeving en onder toezicht van een daartoe aangewezen toezichthouder. Deze opleiding op de werkplek wordt afgesloten met een beoordeling. Al deze elementen zijn acceptabel voor de bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor de vermelding van de typebevoegdverklaring.

Om al deze redenen wordt de training voor typebevoegdverklaring nu beschreven in punt 66.A.45(k) van Deel 66, los van de opleiding op de werkplek, die wordt beschreven in punt 66.A.45(l) van Deel 66.

39. Het luchtvaartuigtype dat relevant is voor de opleiding op de werkplek

De opleiding op de werkplek kan alleen worden gegeven met het te vermelden luchtvaartuigtype, en niet met andere luchtvaartuigen binnen dezelfde of andere subcategorieën. De reden hiervoor is dat dit het eerste luchtvaartuigtype in de subcategorie is en de licentiehouder ervaring met dat luchtvaartuig moet hebben om te mogen certificeren.

40. Training voor typebevoegdverklaring en certificeringsbevoegdheden

Vermelding van een typebevoegdverklaring op het bewijs van onderhoudsbevoegdheid is niet voldoende voor de uitoefening van certificeringsbevoegdheden. Er zijn andere vereisten, zoals beschreven in punt 66.A.20(b) van Deel 66 en punt 145.A.35 van Deel 145. Ter verduidelijking is een nieuw punt 66.A.20(b)3 in Deel 66 ingevoegd. Hiertoe zullen AMC's worden opgesteld voor 66.A.20(b)3 en 145.A.35(a).

41. Theoretisch deel van de training voor typebevoegdverklaring: minimale duur

Voor het theoretische deel van de training voor typebevoegdverklaring is een minimumduur ingevoerd als beste compromis. Zo wordt voorkomen dat trainingen voor typebevoegdverklaring een te korte duur hebben, zoals gemeld door de standaardiseringsteams van EASA. Het was echter niet mogelijk om een duur voor te stellen die volledig in verhouding staat tot de enorme diversiteit in technologie, complexiteit en gewicht. De wijzigingen moesten dan ook worden beperkt tot algemene en brede categorieën.

Naast de categorie voor draagschroefvliegtuigen worden drie algemene categorieën voorgesteld voor vleugelvliegtuigen, op basis van de maximale startmassa:

- minder dan 5 700 kg,
- minimaal 5 700 kg en maximaal 30 000 kg,
- meer dan 30 000 kg.

Voorts is speciale aandacht uitgegaan naar de luchtvaartuigtypen van minder dan 2 ton (lichte luchtvaartuigen): voor de luchtvaartuigen zonder drukcabine met zuigermotor en een maximale startmassa van 2 000 kg of minder kan de minimumduur met 50% worden verkort.

Voor helikopters in groep 2, zoals nu gedefinieerd in 66.A.42, mag de minimumduur met 30% worden verkort.

De minimale duur voor de theorietraining voor typebevoegdverklaring is gebaseerd op algemene categorieën luchtvaartuigen en uitrustingsinstellingen volgens minimumnormen, en is vastgesteld rekening houdend met onder meer:

- de duur van bestaande cursussen voor typebevoegdverklaring op grond van Deel 147 in Europa die worden verzorgd door het European Aircraft Maintenance Training Committee (EAMTC);
- de duur van cursussen voor typebevoegdverklaring op grond van Deel 147 die worden verzorgd door buitenlandse organisaties onder toezicht van het Agentschap.

42. Flexibiliteitsbepalingen voor de minimumduur – rechtvaardiging van de duur van de training voor typebevoegdverklaring

De inhoud en de duur van de training voor typebevoegdverklaring moeten zijn gebaseerd op een gedetailleerde analyse van de trainingsbehoeften.

In de richtsnoeren van aanhangsel III bij Deel 66 wordt een methodologie beschreven aan de hand waarvan de trainingsbehoeften kunnen worden vastgesteld.

Aangezien het onmogelijk is alle luchtvaartuigen, technologieën en dergelijke te behandelen en aangezien moet worden voldaan aan de bepalingen van aanhangsel III bij Deel 66, waar een dergelijke duur wordt voorgesteld, moet voor afwijkingen artikel 14 van de basisverordening worden toegepast.

Het Agentschap heeft de volgende flexibiliteitsbepalingen voorgesteld om deze impasse te voorkomen:

- alleen toegestaan in uitzonderlijke omstandigheden;
- gerechtvaardigd, geaccepteerd en gearhiveerd door de bevoegde instantie;
- gebaseerd op de analyse van de trainingsbehoeften.

De lengte van de cursussen mag onder het voorgestelde minimum liggen indien dit gedetailleerd wordt gemotiveerd, of boven het voorgestelde minimum wanneer dit noodzakelijk is in verband met de vereiste onderwijspunten en om alle trainingsbehoeften en leerdoelstellingen aan bod te laten komen.

In dit document wordt tevens een definitie gegeven van een lesuur.

43. Maximumaantal lesuren per dag

Voor de efficiëntie van de opleiding en uit menselijk oogpunt mag het aantal lesuren voor de theoriecursus niet meer dan 6 uur per dag bedragen. In uitzonderlijke gevallen mag de bevoegde instantie toestemming geven om van deze norm af te wijken, indien dit adequaat wordt gemotiveerd. Dit maximumaantal uren is ook van toepassing op:

- de combinatie van theorie- en praktijktraining, wanneer deze tegelijkertijd plaatsvinden;
- de combinatie van training en het verrichten van normaal onderhoud (zoals onderhoudstaken of opleiding op de werkplek), wanneer deze tegelijkertijd plaatsvinden.

44. Deelname (verzuim)

De minimumdeelname bedraagt ten minste 90% van de lesuren voor de theoriecursus. Indien niet aan dit criterium is voldaan, mag geen certificaat van erkenning worden afgegeven. De trainingsorganisatie mag aanvullend onderwijs verstrekken om aan de vereiste van de minimale deelname te kunnen voldoen.

45. Verbetering van de bestaande inhoud en het niveau van het theoriegedeelte van de training voor typebevoegdverklaring

De bestaande tabel (normen voor typetraining/theoretische onderdelen) in aanhangsel III bij Deel 66 is herzien en bijgewerkt. Er zijn nieuwe systemen, nieuwe technologieën en dergelijke in opgenomen en de tabel sluit voor zover mogelijk aan op ATA 104 (specificatie 104 van de Air Transport Association). Bovendien wordt ieder nummer in de tabellen met het oog op het examen beschouwd als een apart hoofdstuk.

Er heeft coördinatie plaatsgevonden met regelgevende taak 66.006 voor de herziening van de bevoegdheden van B1- en B2-licentiehouders.

Het draaien van de motor op de grond wordt niet beschouwd als onderdeel van de training voor typebevoegdverklaring.

46. Praktijkonderdeel van de training voor typebevoegdverklaring (inhoud)

De praktijktraining bestaat nu uit vaste inhoud, op basis van een specifieke lijst van praktische taken in aanhangsel III bij Deel 66.

De te volgen praktijkonderdelen moeten zowel wat betreft de complexiteit als de benodigde technische input representatief zijn voor het luchtvaartuig en de systemen. Er mogen weliswaar betrekkelijk eenvoudige taken in voorkomen, maar er moeten ook andere, complexere onderhoudstaken in worden opgenomen en worden uitgevoerd.

De voorgestelde tabel omvat de volgende taakcategorieën:

- LOC: Locatie
- FOT: Functionele/operationele test
- SGA: Service en grondafhandeling
- V/I: Verwijdering/installatie
- MUL: Minimumuitrustingslijst
- PO: Probleemoplossing

In de AMC's komen de volgende aspecten aan de orde:

- uitvoering van een beoordeling en de rol van de beoordelaar van de praktijktraining binnen de praktijktraining voor typebevoegdverklaring;
- vervulling van de vereisten voor het praktijkonderdeel aan de hand van een gedetailleerde syllabus of werkbladen/logboek (er dienen documenten te worden voorgelegd voor typevermelding op de licentie);
- bewaring van documenten waaruit blijkt dat de praktijktraining is afgerond.

47. Praktijkonderdeel van de training voor typebevoegdverklaring (duur)

Hoewel het praktijkonderdeel van de training voor typebevoegdverklaring op de inhoud is gericht (tabel in aanhangsel III bij Deel 66) ongeacht de tijd die nodig is voor de uitvoering van deze taken, moet de duur voor vleugelvliegtuigen van meer dan 30 000 Kg (maximale startmassa) ten minste 2 weken (10 werkdagen) bedragen, tenzij een afwijking hiervan adequaat wordt gemotiveerd bij de bevoegde instantie. Dit wordt in aanvaardbare wijzen van naleving opgenomen.

48. Opleiding op de werkplek

Zoals reeds uitgelegd moet de leerling in het geval van de eerste typebevoegdverklaring binnen een (sub)categorie van een licentie zijn of haar opleiding op de werkplek in een echte onderhoudsomgeving volgen. De te verrichten taken voor opleiding op de werkplek moeten zowel wat betreft de complexiteit als de benodigde technische input representatief zijn voor het luchtvaartuig en de systemen.

Het Agentschap zal passende AMC's opstellen om de betekenis van het woord "representatief" te verhelderen. Dit zal worden gedaan aan de hand van aanhangsel II van de AMC bij Deel 66, dat ook van toepassing zal zijn op luchtvaartuigen waarvoor training voor typebevoegdverklaring is vereist.

De opleiding op de werkplek wordt in werkbladen/logboeken vastgelegd, die door de leerlingen moeten worden overgelegd.

Voorts moet in een nalevingsrapport van een daartoe aangewezen beoordelaar worden bevestigd dat de leerling tijdens zijn of haar opleiding op de werkplek heeft voldaan aan de vereisten. De beoordelaar baseert zijn of haar beoordeling op de documenten die hij of zij dagelijks heeft ondertekend of die zijn ondertekend door de daartoe aangewezen toezichthouder(s) die rechtstreeks verantwoordelijk is/zijn voor het toezicht op iedere taak van de opleiding op de werkplek. De rol en kwalificatie van de aangewezen beoordelaar en toezichthouder(s) worden in een AMC nader toegelicht.

49. Verantwoordelijkheden van de nationale luchtvaartautoriteit met betrekking tot typevermelding

Punt 66.B.115 van Deel 66 is gewijzigd. De verantwoordelijkheden van de bevoegde instantie bij de vermelding van de typebevoegdverklaring zijn beter omschreven.

Er is onder meer verduidelijkt dat een certificaat van erkenning dat is afgegeven door een Deel 147-organisatie en betrekking heeft op de volledige training voor typebevoegdverklaring, voldoende is voor vermelding van de typebevoegdverklaring in het geval van een tweede of daaropvolgende typebevoegdverklaring binnen een licentiecategorie/-subcategorie. Dit punt is opgenomen wegens een gebrek aan wederzijdse erkenning tussen lidstaten, waardoor het certificaat niet automatisch werd geaccepteerd.

Wanneer de typetraining is opgesplitst en door verschillende organisaties wordt verzorgd (Deel 147- en/of erkende onderhoudsorganisaties of rechtstreekse goedkeuring van de cursus), moet de instantie overtuigd zijn dat de grensvlakken adequaat worden behandeld.

50. Examinering – Aanvullende kleine wijzigingen die aansluiten op de algemene wijzigingen

Er is een aantal verbeteringen meegenomen:

- De duur van de examenvragen voor typebevoegdverklaring is gewijzigd van een mengeling van 75 en 120 seconden naar 90 seconden voor alle niveaus, met het oog op de standaardisering van het opstellen van vragen.
- Het aantal vragen per hoofdstuk is gewijzigd
 - ter vereenvoudiging van het huidige systeem; en
 - om dit aantal in verhouding te brengen met de lestijd die aan het onderwerp is besteed.
- Het niveau van de examenvragen moet in verhouding staan tot het gevolgde trainingsniveau.

Er is geen minimumaantal vragen meer per hoofdstuk voor de examens zoals eerder was voorgesteld, omdat sommige belanghebbenden van mening waren dat er niet systematisch één vraag per hoofdstuk hoeft te worden gesteld wanneer de aard van het onderwerp eenvoudig is. Het aantal vragen moet daarom ten minste 1 vraag per lesuur bedragen en aansluiten bij:

- de daadwerkelijke lessen over dat hoofdstuk op dat niveau;
- de leerdoelstellingen die worden uiteengezet in de analyse van de trainingsbehoeften.

Daarnaast slagen leerlingen voor het examen indien minimaal 75% van de vragen goed wordt beantwoord. Dit houdt in dat indien het examen voor typetraining in meerdere examens is opgesplitst, voor ieder examen ten minste 75% van de vragen goed moet worden beantwoord. Het aantal examenvragen dient een meervoud van 4 te zijn, zodat er een percentage van precies 75% kan worden behaald.

De lesorganisatie stelt volgens de regels de verdeling van de vragen en het niveau voor. De bevoegde instantie van de lidstaat zal bij het goedkeuren van de cursus het aantal en het niveau van de vragen beoordelen, met name wanneer de duur van het onderwijs voor een specifiek hoofdstuk minder dan een uur bedraagt.

51. Verschillentraining

De verschillentraining wordt nu gedefinieerd als de training die is vereist om de verschillen tussen bevoegdverklaringen voor twee verschillende luchtvaartuigen van dezelfde fabrikant te overbruggen zoals bepaald door het Agentschap.

De verschillentraining dient per geval te worden gedefinieerd. Hierbij dienen zowel de theorie- als praktijkelementen van de training voor typebevoegdverklaring in aanhangsel III te worden gevolgd.

Een typebevoegdverklaring mag na een verschillentraining alleen op een licentie worden vermeld indien de aanvrager tevens voldoet aan een van de volgende voorwaarden:

- op de licentie staat reeds de bevoegdverklaring vermeld voor het luchtvaartuigtype waarmee de verschillen zijn vastgesteld, of
- er is voldaan aan de vereisten voor typetraining voor het luchtvaartuig waarmee de verschillen zijn vastgesteld.

Deze bepalingen bestonden voorheen niet en worden nu beschreven in 66.A.45(k) als onderdeel van de vereisten voor typebevoegdverklaring.

52. Procedure voor rechtstreekse goedkeuring van de luchtvaartuigtypetraining

In Deel 147 zijn weliswaar reeds vereisten vastgelegd voor de ontwikkeling van cursussen voor typetraining door krachtens Deel 147 erkende organisaties, maar dit is niet het geval voor de cursussen die rechtstreeks worden goedgekeurd door de bevoegde instantie. Daarom is een nieuw punt 66.B.130 in Deel 66 toegevoegd, waarin de bevoegde instantie wordt verzocht procedures in te voeren om ervoor te zorgen dat rechtstreeks goedgekeurde cursussen voor typebevoegdverklaring in overeenstemming zijn met aanhangsel III bij Deel 66.

Het Agentschap zal hierover nog AMC's opstellen.

53. Overgangsbepalingen

Op basis van de hierboven uiteengezette elementen moet voor alle bestaande cursussen voor typebevoegdverklaring (inhoud, examens en duur indien van toepassing) worden onderzocht of deze voldoen aan de nieuwe vereisten. Voor een soepele overgang stelt het Agentschap een uitstel voor van 15 maanden vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening. Na deze datum moeten deze cursussen volledig voldoen aan de vereisten van deze wijzigingsverordening, met dien verstande evenwel dat er geen analyse van opleidingsbehoeften hoeft te worden opgesteld voor cursussen die vóór deze datum zijn erkend als de duur al langer is dan de in aanhangsel III bij Deel 66 beschreven minimumduur.

Alle nieuwe cursussen die na de termijn van 15 maanden worden ontwikkeld, dienen te worden ondersteund door een analyse van de trainingsbehoeften en de leerdoelstellingen.

De krachtens Deel 147 erkende onderhoudstrainingorganisaties die een aanvraag indienen voor erkenning van nieuwe cursussen voor typebevoegdverklaring, mogen ervoor kiezen om deze wijzigingsverordening tot 15 maanden na de datum van haar inwerkingtreding niet toe te passen. Gedeeltelijke tenuitvoerlegging van selectieve onderdelen van deze wijzigingsverordening is niet toegestaan.

Cursussen voor typebevoegdverklaring die zijn erkend overeenkomstig de vereisten die vóór de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening van toepassing waren, mogen slechts tot 15 maanden na de datum van haar inwerkingtreding worden gegeven. Certificaten voor typetrainingen die uiterlijk 15 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening zijn afgegeven, gelden echter als in overeenstemming met deze wijzigingsverordening, wat inhoudt dat de cursus niet hoeft te worden herhaald.

Voor de aanvragers van een eerste erkenning als onderhoudstrainingorganisatie krachtens Deel 147 waarvoor de toepasselijke onderzoeksprocedure reeds loopt op de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening, blijven de vereisten gelden die van toepassing waren vóór de inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening.

IV. Beoordeling van de gevolgen van de regelgeving

54. De volledige effectbeoordeling is opgenomen in NPA 2007-07.

Keulen, 15 december 2009

P. GOUDOU
Uitvoerend directeur

AANHANGSEL: Reacties op CRD 2007-07**Reacties met betrekking tot taak 66.006 "B1- en B2-bevoegdheden":**

(1) "MONARCH" heeft het volgende opgemerkt:

- Zij vragen zich af waarom de tabellen met de trainingsvereisten in Deel 66 niet zijn opgesteld in overeenstemming met specificatie 104 van de Air Transport Association (ATA 104).

Het Agentschap merkt op dat ATA 104 voor typetraining en opleiding op de werkplek (aanhangsel III bij Deel 66) voor zover mogelijk is gevolgd. Voor basiskennis (aanhangsel I bij Deel 66) is dit echter niet gebeurd om de huidige opzet van aanhangsel I intact te laten.

- Zij merken op dat met het voorstel van het Agentschap de B2-licentie de A-licentie kan omvatten, terwijl de onderwerpen van de A-syllabus niet volledig worden behandeld in de B2-syllabus.

Het Agentschap merkt in dit verband op dat de B2-licentie geen enkele A-subcategorie bevat (zie punt 66.A.20(a)3). Wat in punt 66.A.20(a)3(ii) is opgenomen, is een bevoegdheid binnen de B2-licentie met bepaalde compenserende maatregelen.

- Zij zijn het oneens met de verplichting om de ervaring van 6 maanden te herhalen om de bevoegdheden zoals beschreven in 66.A.20(a)3(ii) te behouden als de B2-licentiehouder van werkgever verandert. Deze opmerking is ook gemaakt door "CAA-NEDERLAND".

Het Agentschap neemt het standpunt in dat dit absoluut noodzakelijk is, aangezien dit een van de compenserende maatregelen is wegens het gebrek aan volledige basiskennis van categorie A. Met deze vereiste wordt gewaarborgd dat licentiehouders 6 maanden ervaring hebben met de specifieke taken die zij zullen uitvoeren bij de nieuwe werkgever, die anders kunnen zijn dan die bij de vorige werkgever.

(2) **Eén individuele persoon heeft het volgende opgemerkt:**

- Een verzoek om de bevoegdheid in punt 66.A.20(a)3(ii) uit te breiden naar krachtens subdeel F erkende onderhoudsorganisaties.

Het Agentschap neemt het standpunt in dat deze bevoegdheid beperkt is tot krachtens Deel 145 erkende organisaties, net zoals de bevoegdheid voor certificeringspersoneel van categorie A in punt 66.A.20(a)1. Krachtens subdeel F erkende onderhoudsorganisaties mogen geen certificeringspersoneel van categorie A inzetten, en wel om de volgende redenen:

- In Deel M, subdeel F, is niets vastgelegd over lijnonderhoud of groot onderhoud.
- In Deel M, subdeel F, is niets vastgelegd over buitenstations.
- Krachtens subdeel F erkende onderhoudsorganisaties zijn niet verplicht over een kwaliteitssysteem te beschikken waarmee dergelijke kwalificaties en vergunningen worden gecontroleerd.
- Een suggestie om de bevoegdheid in AMC 66.A.20(a) over te hevelen van B1 naar B2, zodat pitot-statische controles kunnen worden uitgevoerd, vanwege de complexe tests

die zijn vereist voor het testen van EFIS-systemen aan boord met gekoppelde transponder en automatische piloten.

Het Agentschap is het eens met deze opmerking en AMC 66.A.20(a) wordt dan ook als volgt gewijzigd:

“Instrumenten vallen formeel onder de bevoegdheden van B2-licentiehouders. Elektromechanische en pitot-statische componenten kunnen echter ook worden vrijgegeven door een B1-licentiehouder.”

- De opmerking dat de bevoegdheden van B2-licentiehouders naar beneden zijn bijgesteld omdat in punt 66.A.20(a)3(ii) bevoegdheden zijn ingevoerd voor het uitvoeren van “licht gepland lijnonderhoud en het herstellen van eenvoudige defecten”.

Het Agentschap merkt op dat de bevoegdheden niet naar beneden maar naar boven zijn bijgesteld. Licentiehouders behouden alle B2-bevoegdheden die zij voorheen hadden, en daarnaast verkrijgen zij voor taken die niet onder hun bevoegdheden vielen, het recht van “licht gepland lijnonderhoud en het herstellen van eenvoudige defecten”.

- (3) “THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING” heeft opgemerkt dat de nieuwe bevoegdheid in 66.A.20(a)3(i) voor B2-licentiehouders, op grond waarvan zij taken aan elektrische systemen en vliegtuigelektronica in voortstuwingsinrichtingen en mechanische systemen mogen vrijgeven, beperkt is tot taken waarbij de bedrijfsstaat middels eenvoudige tests kan worden vastgesteld. Deze organisatie stelt tevens dat dit betekent dat als de vereiste test niet eenvoudig is, de taak niet mag worden vrijgegeven door een B2- of een B1-licentiehouder, omdat de B1-licentiehouder alleen taken aan vliegtuigelektronica mag vrijgeven als de test eenvoudig is.

Het Agentschap verduidelijkt hier dat de B1-licentiehouder deze taken kan vrijgeven. Het gaat hier om “taken aan elektrische systemen en vliegtuigelektronica in voortstuwingsinrichtingen en mechanische systemen”. De bevoegdheden van een B1-licentiehouder omvatten het vrijgeven van werkzaamheden aan voortstuwingsinrichtingen en mechanische systemen, ongeacht de specifieke aard van de taak. De beperking voor B1-licentiehouders heeft betrekking op het vrijgeven van vliegtuigelektronica wanneer de taak niet eenvoudig is, maar er zij nogmaals op gewezen dat het hier niet gaat om vliegtuigelektronica maar om voortstuwingsinrichtingen en mechanische systemen.

- (4) Eén individuele persoon heeft het verzoek ingediend om in module 13 van aanhangsel I bij Deel 66 het trainingsniveau voor de B2-licentiehouder voor “stuurorganen” te wijzigen van niveau 1 in niveau 2, zodat dit aansluit op het vereiste niveau voor het theoretische deel van de typetraining.

Het Agentschap is het eens met deze opmerking en heeft dit item gewijzigd in niveau 2.

- (5) Eén individuele persoon heeft voorgesteld in module 11.11 “Hydraulisch vermogen” het onderwerp “Filters” en in module 11.13 “Landingsgestel” het onderwerp “Lucht-grond-detectie” op te nemen.

Het Agentschap is het eens met deze opmerking en heeft in aanhangsel I bij Deel 66 module 11A (submodules 11.11 en 11.13), module 11B (submodules 11.11 en 11.13), module 12 (submodules 12.12 en 12.14) en module 13 (submodules 13.14 en 13.16) gewijzigd.

- (6) "TYROLEAN AIRWAYS" heeft verzocht om in punt 66.A.20(a)3(i) het woord ... "onderdelen" vliegtuigelektronica ... te vervangen door ... "uitrustingsstukken" vliegtuigelektronica. "CAA-NEDERLAND" heeft het woord "taken" voorgesteld.

Het Agentschap heeft er de voorkeur aan gegeven om de paragraaf als volgt te herformuleren, zodat duidelijk wordt dat de aanvullende bevoegdheid is gekoppeld aan de aard van de taken:

"taken aan elektrische systemen en vliegtuigelektronica in voortstuwingsinrichtingen en mechanische systemen, waarvan de bedrijfsstaat middels eenvoudige tests kan worden vastgesteld"

- (7) Eén individuele persoon heeft verzocht de beperking van het aantal stappen in de definitie van "eenvoudige test" in AMC 66.A.20(a) op te heffen. Deze persoon heeft ook om opheldering verzocht over de vraag of een test waarbij moet worden bepaald of een waarde binnen een bepaalde tolerantiegrens ligt, als niet eenvoudig wordt beschouwd.

Het Agentschap neemt het standpunt in dat de lengte van een test in de meeste gevallen verband houdt met de complexiteit. In bijzondere gevallen waarin een langere test duidelijk eenvoudig is, kan dit worden overeengekomen met de bevoegde instantie aangezien het hier om een AMC gaat, en andere AMC's kunnen worden voorgesteld door de bevoegde instantie of de organisatie.

Voor wat betreft de tweede vraag: een test wordt niet complex wanneer er een waarde binnen een bepaalde tolerantiegrens moet worden afgelezen, mits deze tolerantie is vastgesteld op basis van de onderhoudsgegevens en niet door de licentiehouder. Dit zal nader worden verduidelijkt in AMC 66.A.20(a).

- (8) "CAA-ZWEDEN" is het oneens met de bevoegdheid die het Agentschap voorstelt in punt 66.A.20(a)3(ii) op grond waarvan B2-licentiehouders het recht hebben om "licht gepland lijnonderhoud en het herstellen van eenvoudige defecten" uit te voeren. Zij stellen dat de B2-licentie in tegenstelling tot de A-licentie geen subcategorieën heeft. Zij zijn verder van oordeel dat dit min of meer neerkomt op opheffing van de A-licentie en verlening van deze bevoegdheden aan iedereen met een licentie op grond van Deel 66, louter naar het oordeel van de onderhoudsorganisatie die de vergunning verleent.

Het Agentschap merkt op dat de nieuwe bevoegdheden voor B2-licentiehouders beperkter zijn en onder striktere voorwaarden worden verleend dan die voor de A-licentie. Het is dan ook niet de bedoeling om de A-licentie op te heffen.

Voorts beseft het Agentschap dat de B2-licentie geen subcategorieën heeft. Dat is een van de redenen waarom de bevoegdheden worden beperkt tot de luchtvaartuigtypen die reeds op de B2-licentie staan vermeld. Dit wordt aangevuld met extra compenserende maatregelen om te waarborgen dat de B2-licentiehouder over de nodige kennis en ervaring beschikt om het aanvankelijke gebrek aan basiskennis te ondervangen.

Bovendien is de basiskennis in module 13 van aanhangsel I bij Deel 66 gewijzigd zodat ook mechanische systemen hierin aan bod komen.

- (9) "CAA-ZWEDEN" heeft om opheldering gevraagd over wat de in 66.A.45(b) vereiste 6 maanden ervaring inhouden (voltijdse werkzaamheden of incidentele verrichting van de specifieke taken gedurende de vereiste periode).

Het Agentschap zal dit onderwerp in AMC 66.A.45(b) nader toelichten.

- (10) "CAA-NEDERLAND" is van mening dat de licentiesystemen die voortvloeien uit CRD 2008-03 en CRD 2007-07 zeer complex zijn en stelt voor een taak te starten om het volledige licentiesysteem te herstructureren en te vereenvoudigen.

Het Agentschap neemt kennis van deze opmerking.

- (11) "CAA-NEDERLAND" heeft opgemerkt dat de nieuwe bevoegdheid voor B2-licentiehouders voor het vrijgeven van taken aan elektrische systemen en vliegtuigelektronica in voortstuwingsinrichtingen en mechanische systemen alleen van toepassing zou moeten zijn op systemen die in typetraining van niveau 3 worden behandeld. Zij stelt echter ook dat een lager trainingsniveau mogelijk gerechtvaardigd is omdat de bevoegdheden zijn beperkt tot taken waarvoor eenvoudige tests zijn vereist.

Het Agentschap merkt op dat zowel aanhangsel I als aanhangsel III bij Deel 66 zijn gewijzigd in het kader van de uitbreiding van de bevoegdheden. Niveau 3 is vereist voor alle onderwerpen waarmee de B2-licentiehouders doorgaans te maken heeft, zoals "Aanduiding en waarschuwing", "Controle" en dergelijke. Andere onderwerpen die meer verband houden met de structuur en de fysieke configuratie van deze systemen zijn op niveau 1 of 2 gehouden. Bovendien zijn de bevoegdheden beperkt tot taken waarvoor slechts eenvoudige tests zijn vereist, zoals "CAA-NEDERLAND" heeft gesteld.

- (12) "CAA-NEDERLAND" heeft voorgesteld om de paragrafen 66.A.45(a) en (b) te herformuleren, zodat deze meer op elkaar lijken.

Het Agentschap merkt op dat het niet mogelijk is om beide paragrafen beter op elkaar af te stemmen vanwege de in 66.A.45(b) ingevoerde compenserende maatregelen om de B2-licentiehouders de bevoegdheid te verlenen voor "licht gepland lijnonderhoud en het herstellen van eenvoudige defecten".

- (13) "CAA-NEDERLAND" heeft om opheldering gevraagd over de vraag of voor de nieuwe bevoegdheden opnieuw examens moeten worden afgelegd. Bijvoorbeeld wanneer een B1.1-licentiehouders een uitbreiding tot B1.2 aanvraagt.

Het Agentschap heeft artikel 7.9(a) als volgt gewijzigd:

*"Aan personen die vóór **(15 maanden na inwerkingtreding)** beschikken over een geldige Deel 66-licentie in een bepaalde categorie/subcategorie, worden automatisch de bevoegdheden verleend zoals beschreven in gewijzigd punt 66.A.20(a) overeenkomstig die categorie/subcategorie. Met het oog op de uitbreiding van een dergelijke licentie tot een nieuwe categorie/subcategorie wordt de vereiste basiskennis voor deze nieuwe bevoegdheden geacht te zijn opgedaan."*

Als een persoon vóór de hierboven genoemde termijn al over een B1.1-licentie beschikt, blijven de bevoegdheden van zijn of haar B1.1-licentie behouden en hoeft de persoon in kwestie geen examens af te leggen over de verschillen die in aanhangsel I bij Deel 66 zijn ingevoerd. Voorts wordt voor deze verschillen vrijstelling verleend met het oog op de uitbreiding van de B1.1-licentie tot andere (sub)categorieën, ook als de uitbreiding plaatsvindt na de hierboven genoemde termijn.

- (14) "CAA-NEDERLAND" heeft opgemerkt dat de B2-licentiehouder volledige bevoegdheden van categorie A moet verkrijgen en niet moet worden beperkt tot de typebevoegdverklaringen die al op de licentie staan vermeld. De tekortkoming van B2-licentiehouders heeft namelijk betrekking op hun basiskennis, en die houdt geen verband met het luchtvaartuigtype.

Het Agentschap is het niet eens met dit voorstel omdat deze beperking is ingevoerd als een van de compenserende maatregelen. Het Agentschap is van oordeel dat het waarschijnlijker is dat de B2-licentiehouder een beter begrip heeft van mechanische taken voor de luchtvaartuigtypen die al op de licentie staan vermeld, waarvoor typetraining is gevolgd en waarvoor regelmatig onderhoudswerkzaamheden worden verricht.

- (15) "CAA-NEDERLAND" heeft verzocht probleemoplossing op te nemen in de bevoegdheden van certificeringspersoneel van categorie A, mits deze oplossing valt binnen zijn bevoegdheden van eenvoudige taken. Zij stelt dat voor alle defecten een bepaalde mate van probleemoplossing moet plaatsvinden voordat deze kunnen worden hersteld.

Het Agentschap is het er niet mee eens dat voor alle defecten probleemoplossing is vereist. Voorbeelden:

- vervanging van wielen (wanneer de banden versleten zijn);
- vervanging van remonderdelen (wanneer de remmen versleten zijn);
- vervanging van ruitenwischerbladen (wanneer deze de ruiten niet goed reinigen);
- vervanging van statische lonten (wanneer deze beschadigd zijn of ontbreken).

- (16) De "NEDERLANDSE VERENIGING VAN LUCHTVAARTTECHNICI (NVLT)" heeft de volgende vragen en opmerkingen ingediend:

- De NVLT heeft opgemerkt dat in de veelgestelde vragen op de EASA-website wordt uitgelegd dat "certificeringspersoneel van categorie A probleemoplossingen mag uitvoeren of een defect mag uitstellen in het kader van de certificeringspersoneelvergunning", terwijl in de voorgestelde tekst van CRD 2007-07 wordt gesteld dat probleemoplossing niet mag worden toegestaan.

Het Agentschap merkt op dat in veelgestelde vraag 34 op de EASA-website wordt gesproken over "uitstel" en niet over "probleemoplossing".

- De NVLT heeft aangegeven het oneens te zijn met de reactie in CRD 2007-07 op haar opmerking nr. 311. Zij vraagt waarom het Agentschap op de opmerking heeft gereageerd met "TER KENNIS GENOMEN" en verzoekt het Agentschap te reageren op alle vragen in de opmerking.

Het Agentschap heeft op de opmerking gereageerd met "TER KENNIS GENOMEN" omdat deze geen verzoek tot wijziging in de regel of in het AMC-/GM-materiaal bevatte.

Daarnaast bevatte de opmerking slechts één vraag, waarop het Agentschap antwoord heeft gegeven. De rest van de opmerking bestond uit vragen en antwoorden die waren geknipt en geplakt van de EASA-website.

- De NVLT heeft opgemerkt dat probleemoplossing in het nieuwe voorstel niet is toegestaan en vraagt zich daarom af hoe certificeringspersoneel van categorie A dan de bron van een gebrek kan vaststellen wanneer een item wordt uitgesteld dat in de MUL wordt beschreven?

Het Agentschap neemt het standpunt in dat certificeringspersoneel van categorie A defecten waarvan de bron moet worden vastgesteld, niet mag uitstellen. Deze persoon mag alleen MUL-items uitstellen die zonder enige probleemoplossing kunnen worden uitgesteld, bijvoorbeeld:

- uitstel van de vervanging van een statisch lont (wanneer deze beschadigd zijn of ontbreken);
- uitstel van de vervanging van beschadigde nooduitrusting (wanneer dit op grond van de MUL is toegestaan).

Niettemin bevat AMC 145.A.30(g) de zin "probleemoplossing zou niet moeten worden toegestaan", wat betekent dat de bevoegde instantie of organisaties andere AMC's kunnen voorstellen mits de specifieke taak duidelijk valt onder de bevoegdheid van certificeringspersoneel van categorie A.

- De NVLT heeft om opheldering verzocht over het verschil tussen het uitstellen en herstellen van een taak door certificeringspersoneel van categorie A.

Het standpunt van het Agentschap wordt duidelijk vermeld in AMC 145.A.30(g):

- Uitstel van defecten is toegestaan op grond van punt (q) in paragraaf 2, wat betekent dat er geen probleemoplossing hoeft plaats te vinden, de taak deel uitmaakt van de MUL en de onderhoudswerkzaamheden die op grond van de MUL zijn vereist, door de bevoegde instantie eenvoudig zijn bevonden.
- Herstel van een dergelijk uitgesteld defect kan worden vrijgegeven mits de taak deel uitmaakt van de lijst in paragraaf 2, waaronder ook punt (q) valt. Op grond van dit punt mogen alle andere taken worden vrijgegeven die door de bevoegde instantie eenvoudig zijn bevonden.

Dit houdt in dat de bevoegde instantie de onderhoudswerkzaamheden voor herstel van een dergelijk defect al dan niet eenvoudig mag bevinden, ook al acht de bevoegde instantie de onderhoudswerkzaamheden die zijn vereist voor uitstel van een defect eenvoudig.

- De NVLT heeft gevraagd of B1-certificeringspersoneel defecten aan vliegtuigelektronica of componenten mag uitstellen en of B2-certificeringspersoneel defecten aan mechanische systemen of componenten mag uitstellen.

Het Agentschap neemt het standpunt in dat dit niet mogelijk is.

- De NVLT heeft om opheldering verzocht over de vraag of de piloot MUL-items mag uitstellen waarvoor onderhoudswerkzaamheden zijn vereist, en of "probleemoplossing" wordt beschouwd als "onderhoud". De NVLT heeft ook om opheldering verzocht over de vraag of een "eenvoudige test" wordt beschouwd als onderdeel van "probleemoplossing".

Het Agentschap neemt het standpunt in dat passend certificeringspersoneel een actie moet vrijgeven wanneer deze op grond van de MUL moet worden ondernomen en in de MUL is geclassificeerd als "onderhoud". Het Agentschap merkt in dit verband op dat krachtens AMC 145.A.30(j)(4) beperkte toestemming voor certificeringspersoneel mag worden verleend aan de gezagvoerder.

Voorts wordt "probleemoplossing" beschouwd als "onderhoud" en moet deze dan ook worden vrijgegeven voor gebruik. Dit is echter niet van toepassing indien dergelijke werkzaamheden deel uitmaken van de MUL en de werkzaamheden niet in de MUL wordt beschreven als "onderhoud". De gezagvoerder kan alle items

uitstellen waarvoor dit op grond van de MUL mogelijk is, mits het niet gaat om werkzaamheden die in de MUL zijn vastgelegd als "onderhoud".

Het Agentschap neemt met betrekking tot "eenvoudige tests" het standpunt in dat er gevallen zijn waarin deze niet worden beschouwd als deel van de "probleemoplossing", bijvoorbeeld wanneer de eenvoudige test wordt uitgevoerd na vervanging van een regulier vervangbaar onderdeel om de bedrijfsstaat vast te stellen.

- De NVLT heeft opgemerkt dat de definitie van "lijnonderhoud" in AMC 66.A.20(a) de volgende zin bevat: "onderhoud dat vóór de vlucht wordt uitgevoerd teneinde zeker te stellen dat het luchtvaartuig geschikt is voor de voorgenomen vlucht". Haars inziens is dit niet consistent omdat de definitie van "direct aan de vlucht voorafgaande inspectie" in EG 2042/2003, artikel 2(j), ook de volgende zin bevat: "de inspectie, die direct voor de vlucht wordt uitgevoerd teneinde zeker te stellen dat het luchtvaartuig geschikt is voor de voorgenomen vlucht". De "direct aan de vlucht voorafgaande inspectie" wordt bovendien niet beschouwd als onderhoud.

Het Agentschap neemt het standpunt in dat er geen sprake is van inconsistentie of tegenstelling. Teneinde zeker te stellen "dat het luchtvaartuig geschikt is voor de voorgenomen vlucht" dienen andere zaken te worden uitgevoerd vóór de "direct aan de vlucht voorafgaande inspectie". Er dient te worden voldaan aan de voorschriften van M.A.201(a) en M.A.708(b), op grond waarvan onder meer alle onderhoudstaken moeten worden uitgevoerd die in het onderhoudsprogramma zijn vastgelegd en defecten moeten worden hersteld.

De "direct aan de vlucht voorafgaande inspectie" is de laatste stap waarmee wordt gewaarborgd dat "het luchtvaartuig geschikt is voor de voorgenomen vlucht" en omvat ook controle van het technisch logboek en naleving van de procedures van de exploitant om te garanderen dat alle voorgaande stappen zijn voltooid (inclusief onderhoud).

Volgens EU-OPS 1.290 is de gezagvoerder uiteindelijk verantwoordelijk voor aanvaarding van het luchtvaartuig vóór de vlucht. Dat is de reden waarom in het technisch logboek een vak is opgenomen waarin de gezagvoerder vastlegt dat "het luchtvaartuig geschikt is voor de voorgenomen vlucht".

Reacties met betrekking tot taak 66.009 "Type- en groepsbevoegdverklaringen":

- (17) "HELICOPTERS ITALIA" heeft opgemerkt dat volgens het voorstel van het Agentschap op een B2-licentie voor luchtvaartuigen uit groep 2 alleen "afzonderlijke typebevoegdverklaringen" en "complete subgroepbevoegdverklaringen" kunnen worden vermeld. De organisatie stelt de mogelijkheid voor om "bevoegdverklaringen van subgroepen fabrikanten" te vermelden, omdat sommige B2-licentiehouders alleen werken aan luchtvaartuigen van een specifieke fabrikant en zij moeilijk kunnen aantonen over ervaring te beschikken die representatief is voor de volledige subgroep.

Het Agentschap is het eens met dit voorstel en heeft paragraaf 66.A.45(d) dienovereenkomstig gewijzigd. Hiermee is de vorige paragraaf 66.A.45(e) overbodig geworden. De verschillende paragrafen in punt 66.A.45 zijn volledig opnieuw genummerd. De tabel in GM66.A.45 zal worden aangepast aan de tabel in deze toelichting.

- (18) "CAA-VERENIGD KONINKRIJK" heeft opgemerkt dat het Agentschap in zijn reactie op opmerking nr. 331 van CRD 2007-07 heeft aangegeven dat training betreffende specifieke vliegtuigelektronica onder de verantwoordelijkheid van de onderhoudsorganisatie valt, wat haars inziens in tegenspraak is met AMC 147.A.300, waarin wordt gesteld dat typetraining mag worden onderverdeeld om "vliegtuigelektronica" te verzorgen.

Het Agentschap merkt op dat "CAA-VERENIGD KONINKRIJK" in opmerking nr. 331 heeft voorgesteld B2-typebevoegdverklaringen in te voeren op basis van uitrustingsinstallaties voor kleinere luchtvaartuigen. Bijvoorbeeld het geïntegreerde vliegtuigelektronicasysteem Primus 1000.

Het Agentschap houdt vast aan zijn standpunt. Er hoeven geen verschillende bevoegdverklaringen te worden opgesteld voor uitrustingsinstallaties voor groep 2 en 3, omdat de uitrusting in de meeste gevallen vergelijkbaar is voor de verschillende fabrikanten en het aantonen van ervaring die representatief is voor de aangevraagde (sub)groep toereikend wordt geacht. Het is dan ook de verantwoordelijkheid van de onderhoudsorganisatie waarbij de persoon in kwestie in dienst is om zijn of haar bekwaamheid te beoordelen en indien nodig te zorgen voor aanvullende opleiding. Deze training kan worden gevolgd bij een krachtens Deel 147 erkende organisatie. Dit is geen onderdeel van de licentievereisten maar van de vereisten voor afgifte van de toestemming voor certificeringspersoneel.

- (19) "BRITISH AIRWAYS ENGINEERING" heeft voorgesteld luchtvaartuigen voor personenvervoer in een andere groep onder te brengen dan luchtvaartuigen voor goederenvervoer, met het oog op definitie van de bevoegdverklaringen in de "Lijst van typebevoegdverklaringen" van aanhangsel I van de AMC bij Deel 66. De organisatie is van oordeel dat het voor luchtvaartmaatschappijen moeilijk, zo niet onmogelijk is om over de training te beschikken voor de variant die zij niet exploiteren doordat goederen- en personenvervoer nu onder dezelfde bevoegdverklaring vallen.

Het Agentschap neemt het standpunt in dat het voor vermelding van de volledige bevoegdverklaring niet noodzakelijk is om de typetraining voor alle varianten in een specifieke typebevoegdverklaring uit te voeren. Het Agentschap heeft besloten dat twee varianten in dezelfde typebevoegdverklaring in aanhangsel I van de AMC bij Deel 66 kunnen worden opgenomen omdat het van oordeel is dat beide varianten voor wat betreft het onderhoud voldoende op elkaar lijken, en er voor licenties geen verschillentraining hoeft plaats te vinden. Zodra één variant op de licentie wordt opgenomen, kan de andere variant automatisch worden vermeld.

Niettemin betekent dit niet dat de persoon in kwestie toestemming voor certificeringspersoneel kan verkrijgen voor de variant waarvoor geen training is gevolgd. Dit is de verantwoordelijkheid van de onderhoudsorganisatie waarbij die persoon in dienst is of van de licentiehouder zelf als hij of zij als onafhankelijk certificeringspersoneel optreedt. Dit wordt verduidelijkt in de nieuwe paragraaf 66.A.20(b)3 en de bijbehorende AMC 66.A.20(b)3.

Het Agentschap is dan ook van oordeel dat de varianten niet hoeven te worden opgesplitst, zoals "BRITISH AIRWAYS ENGINEERING" voorstelt.

- (20) "DGAC-FRANKRIJK" heeft voorgesteld de verwijzing in punt 15 van aanhangsel V bij Deel 66 te schrappen, waarin wordt gesteld dat op de licentie vermelde beperkingen uitsluitingen zijn van de certificeringsbevoegdheden. Zij stellen voor dit te vervangen door AMC-materiaal waarin wordt uitgelegd dat de beperkingen dienen te worden opgeschreven,

zodat duidelijk is of het gaat om certificeringsbevoegdheden of uitsluiting van deze bevoegdheden. De reden hiervoor is dat de bevoegde instantie in sommige gevallen al licenties kan hebben afgegeven waarvoor de beperkingen die voortvloeien uit de omzetting van nationale kwalificaties, certificeringsbevoegdheden betekenen.

Niettemin staat "DGAC-FRANKRIJK" achter het idee om beperkingen die worden vermeld krachtens paragraaf 66.A.45 te beschouwen als taken die van certificeringsbevoegdheden worden uitgesloten.

Een soortgelijke opmerking is gemaakt door "CAA-NEDERLAND".

Het Agentschap erkent dat er inconsistenties in de verordening voorkomen. Bijvoorbeeld:

- 66.B.305 verwijst naar een "*examen dat nodig is om de omzetting zonder beperkingen te verzekeren*", wat betekent dat de beperking verwijst naar taken die niet kunnen worden gecertificeerd.
- In punt 15 van de Deel 66-licentie (aansluitend V bij Deel 66) staat het volgende: "*Als er geen beperkingen gelden, wordt de pagina BEPERKINGEN uitgegeven met daarop de vermelding „Geen beperkingen“.*" Ook dit houdt in dat de beperking betrekking heeft op taken die niet kunnen worden gecertificeerd.
- In Deel 145 worden beperkingen gebruikt om de reikwijdte van werkzaamheden in te perken, wat betekent dat de beperking verwijst naar taken die kunnen worden gecertificeerd.

Hoewel het Agentschap heeft besloten te stellen dat de aangetekende beperkingen op een B3-licentie taken zijn die niet kunnen worden gecertificeerd, erkennen wij dat het in bepaalde gevallen praktischer is om naar taken te verwijzen die kunnen worden gecertificeerd, bijvoorbeeld wanneer de bevoegdheden minimaal zijn in vergelijking met de taken die niet zijn toegestaan. In die gevallen is het niet praktisch om alle taken te vermelden die niet kunnen worden gecertificeerd.

In de toekomst moet wellicht extra regelgeving worden opgesteld om al deze inconsistenties recht te zetten.

- (21) "CAA-NEDERLAND" heeft het Agentschap verzocht te zorgen voor adequate standaardisering in de EU door in de "Lijst van typebevoegdverklaringen" alle bevoegdverklaringen en groepsbevoegdverklaringen te definiëren die op grond van Deel 66 op licenties kunnen worden vermeld.

Het Agentschap zal dit voorstel meenemen bij de volgende jaarlijkse herziening van de "Lijst van typebevoegdverklaringen" (aansluitend I van de AMC bij Deel 66).

- (22) "CAA-Nederland" heeft voorgesteld de optie van "afzonderlijke typebevoegdverklaringen" voor luchtvaartuigen in groep 3 te schrappen. Zij gaat ervan uit dat voor deze "afzonderlijke typebevoegdverklaringen" dezelfde beperkingen zullen gelden als voor groep 3.

Het Agentschap merkt op dat de beperkingen alleen van toepassing zijn op de B1.2-licentie voor luchtvaartuigen uit groep 3, maar niet in het geval van "afzonderlijke typebevoegdverklaringen". De reden hiervoor is dat een "afzonderlijke typebevoegdverklaring" alleen kan worden verkregen als het praktijkonderdeel van de typetraining is voltooid of, indien er geen typetraining wordt gevolgd, na de type-examens de vereiste praktijkervaring wordt opgedaan.

Het Agentschap merkt voorts op dat wordt vastgehouden aan de optie van "afzonderlijke typebevoegdverklaringen" om flexibiliteit te bieden aan licentiehouders die alleen op een bepaald luchtvaartuigtype werken dat niet representatief is voor de volledige groep 3.

- (23) "CAA-NEDERLAND" heeft verzocht ervaring met luchtvaartuigen in groep 1 en 2 te laten meetellen voor de vereiste ervaring voor een bevoegdverklaring voor groep 3.

Het Agentschap staat achter dit voorstel en zal AMC 66.A.45(g)(3) & (h) dienovereenkomstig wijzigen.

Reacties met betrekking tot taak 66.011 "Typetraining":

- (24) "AIRBUS SAS", "AIR FRANCE", "DGAC-FRANCE", "BRITISH AIRWAYS ENGINEERING", "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL" en "KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE" hebben diverse opmerkingen ingediend met betrekking tot de inhoud van het theorie- en praktijkonderdeel van de training voor typebevoegdverklaring zoals beschreven in de paragrafen 2.1(e) en 2.2(b) van aanhangsel III bij Deel 66.

Voor wat betreft het niveau van de training en de aard van de taken onderschrijft het Agentschap de meeste suggesties en zijn de taken dienovereenkomstig gewijzigd.

Voor wat betreft de inhoud van de tabel voor het praktijkonderdeel hebben drie organisaties aangegeven dat het volume van de taken te uitgebreid en daarom niet realistisch was, met name voor de demontage- en montagetaken, die veel tijd kosten. Het Agentschap is het eens met deze opmerking en heeft de inhoud verlicht door enige flexibiliteit in te voeren: in plaats van alle aangekruiste onderdelen moet nu ten minste 50% worden voltooid als onderdeel van de praktijktraining.

Tevens is toegevoegd dat alleen de onderdelen die relevant zijn voor het luchtvaartuigtype in kwestie hoeven te worden afgerond.

- (25) Het "EUROPEAN AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING COMMITTEE (EAMTC)", "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL" en één individuele persoon hebben om opheldering verzocht en enige bezorgdheid geuit over de duur van de theorieonderdelen van de training voor typebevoegdverklaring, met name het maximumaantal lesuren per dag. Na bestudering van hun argumenten heeft het Agentschap het volgende besloten:

- Het aantal lesuren wordt beperkt tot 6 uur per dag. Onder "per dag" moet "per 24 uur" worden verstaan.
- Er wordt duidelijk gesteld dat pauzes, voorbereiding, examens en dergelijke niet meetellen als lesuren.
- De beperking "kantooruren" wordt geschrapt omdat de training in bepaalde omstandigheden 's avonds of in het weekeinde kan worden gegeven.

Dit sluit ook aan op de huidige AMC 147.A.200.

- (26) De "NEDERLANDSE VERENIGING VAN LUCHTVAARTTECHNICI (NVLT)" heeft verzocht om te bevestigen dat voor praktijktaken in het kader van de training die worden beschouwd als echte onderhoudstaken, zoals openen en sluiten van panelen, verwijdering en installatie van componenten en dergelijke, een certificaat van geschiktheid voor gebruik zal

worden afgegeven door certificeringspersoneel, ook wanneer deze taken worden uitgevoerd onder toezicht van trainers of toezichthouders.

Het Agentschap neemt het standpunt in dat het duidelijk is dat de leerlingen niet de bevoegdheden van certificeringspersoneel hebben en daarom alleen het certificeringspersoneel van de onderhoudsorganisatie het certificaat van geschiktheid voor gebruik kan afgeven. Dit standpunt wordt nog duidelijker voor taken in het kader van opleiding op de werkplek, aangezien deze altijd in een echte onderhoudsomgeving en onder toezicht van de toezichthouder worden uitgevoerd.

Anderzijds heeft het EAMTC verzocht dat de onderdelen voor praktijktraining die worden verzorgd door krachtens Deel 147 erkende organisaties, nooit zullen resulteren in feitelijke onderhoudswerkzaamheden. Het Agentschap wijst deze opmerking van de hand, omdat er gevallen zijn waarin dergelijke praktijktraining uitmondt in onderhoudswerkzaamheden, bijvoorbeeld wanneer de krachtens Deel 147 erkende organisatie de activiteit uitbesteedt aan een krachtens Deel 145 erkende organisatie. Er moet een certificaat van geschiktheid voor gebruik worden afgegeven omdat de permanente luchtwaardigheid van het luchtvaartuig iedere keer wanneer een component bijvoorbeeld is verwijderd en opnieuw is geïnstalleerd, moet worden hersteld.

- (27) De "NEDERLANDSE VERENIGING VAN LUCHTVAARTTECHNICI (NVLT)" en één individuele persoon hebben opmerkingen ingediend over de definitie, rol en kwalificatie van aangewezen beoordelaars.

Het Agentschap heeft zich hierover gebogen en de tekst verbeterd. Daarnaast zal het Agentschap AMC-materiaal ontwikkelen waarin beter wordt toegelicht wat de rol en kwalificatie van beoordelaars en toezichthouders moet zijn. Dit wordt opgesteld voor het praktijkonderdeel van de training voor typebevoegdverklaring en de opleiding op de werkplek.

- (28) "KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE" heeft aangegeven dat krachtens Deel 145 erkende organisaties die personeel in dienst hebben met licenties die door verschillende bevoegde instanties zijn afgegeven, met het huidige voorstel hun programma voor opleiding op de werkplek door iedere instantie moeten laten goedkeuren voor de eerste vermelding van een specifiek type. De organisatie heeft een nieuwe optie voor de opleiding op de werkplek voorgesteld, aangezien zij wil dat dit opleidingsprogramma wordt goedgekeurd door de bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor het toezicht op de onderhoudsorganisatie en dat dit opleidingsprogramma door alle lidstaten wordt erkend.

Allereerst wijst het Agentschap erop dat de opleiding op de werkplek alleen vereist is voor de vermelding van de eerste typebevoegdverklaring voor een bepaalde (sub)categorie, en niet voor de vermelding van de eerste typebevoegdverklaring voor een specifiek type, zoals door KLM wordt gesteld. Daarom doet het probleem zich alleen voor bij organisaties die personeel uit verschillende lidstaten in dienst hebben dat alleen over basislicenties beschikt (geen vermelding van bevoegdverklaringen). Het is de vraag of dit de gangbare praktijk is.

Het voorstel van KLM druist bovendien in tegen de bepalingen van artikel 6 van Verordening (EG) nr. 2042/2003, waarin geen bevoegdheden worden verleend aan een onderhoudsorganisatie die wordt goedgekeurd voor trainingsdoeleinden. Een dergelijke bevoegdheid mag alleen worden toegekend aan krachtens Deel 147 erkende organisaties.

Cursussen die niet worden verzorgd door een krachtens Deel 147 erkende organisatie, kunnen weliswaar rechtstreeks door de bevoegde instantie zelf worden goedgekeurd, maar dit moet per geval worden bezien en er is geen wederzijdse erkenning tussen EU-lidstaten. Cursussen die rechtstreeks worden goedgekeurd door de bevoegde instantie zijn alleen geldig voor licentiedoeleinden voor een dergelijke instantie.

(29) "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL" en één individuele persoon hebben twee aanbevelingen gedaan voor de typetrainingsexamens:

- Ten eerste vraagt "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL" zich af of het aantal vragen echt een meervoud van 4 moet zijn. Zij stelt voor deze vereiste te vervangen door een verbod op het afronden van cijfers.

Het Agentschap merkt op dat met dit voorstel het huidige probleem niet wordt opgelost. Als het aantal vragen geen meervoud van 4 is, moet een score van meer dan 75% worden behaald om te slagen, wat indruist tegen de regel. Hierover zijn al zaken aanhangig gemaakt bij de rechtbank.

Daarom houdt het Agentschap vast aan de vereiste dat het aantal vragen een meervoud van 4 moet zijn, niet alleen in aanhangsel III bij Deel 66 voor de standaard voor typetraining, maar ook in aanhangsel II bij Deel 66 voor de standaard voor het basisexamen.

- In de tweede opmerking door een individuele persoon wordt voorgesteld in aanhangsel III bij Deel 66 het aantal vragen aan te geven dat per hoofdstuk is vereist.

Het Agentschap heeft dit voorstel van de hand gewezen omdat het aantal vragen afhankelijk is van het aantal lessen dat aan ieder hoofdstuk is besteed en dat voortvloeit uit de overeenkomstige leerdoelstellingen en de analyse van de trainingsbehoeften. Deze zijn specifiek voor ieder luchtvaartuigtype.

(30) "AIRBUS SAS", "FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL" en EAMTC hebben opgemerkt dat het onduidelijk is wanneer de analyse van de trainingsbehoeften verplicht is.

Het Agentschap heeft in paragraaf 2.1(d) van aanhangsel III bij Deel 66 duidelijk vastgelegd dat een analyse van de trainingsbehoeften altijd verplicht is. De enige uitzonderingen worden beschreven in artikel 7.9(f). Daarom is een analyse van de trainingsbehoeften niet verplicht voor cursussen die uiterlijk 15 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze wijzigingsverordening zijn goedgekeurd als de duur al langer is dan de in aanhangsel III bij Deel 66 beschreven minimumduur.

(31) "AIRBUS SAS" heeft een opmerking ingediend over AMC 66.A.45(k) en AMC 66.B.115, waarin het Agentschap stelt dat het grensvlak tussen de voortstuwingsinrichting-/cascostructuren moet worden behandeld in typetraining over ofwel casco of voortstuwingsinrichting. Airbus SAS is van oordeel dat het grensvlak aan bod moet komen in de typetraining over voortstuwingsinrichting.

Het Agentschap neemt het standpunt in dat dit afhankelijk is van het type en de categorie van luchtvaartuig. In bepaalde gevallen, bijvoorbeeld in de algemene luchtvaart, kan het verstandiger zijn om het grensvlak vanwege de grote verscheidenheid aan luchtvaartuigen met hetzelfde type motor tijdens de cascocursus te behandelen.

- (32) "AIR FRANCE" heeft een opmerking gemaakt over paragraaf 3(j) in aanhangsel III bij Deel 66. Zij is van oordeel dat er een AMC moet worden opgesteld waarin voor examens van niveau 3 is vastgelegd wat het percentage is voor vragen op niveau 1, 2 en 3.

Het Agentschap is van oordeel dat dit niet zo nauwkeurig hoeft te worden voorgeschreven. Niettemin is paragraaf 3(j) in aanhangsel III geschrapt en zijn de paragrafen 3(d) en 3(f) gewijzigd om het volgende te verduidelijken:

- Er mag een beperkt aantal vragen op een lager niveau worden gesteld.
- De bevoegde instantie zal bij het goedkeuren van de cursus het aantal en het niveau van de vragen beoordelen.

- (33) Het EAMTC heeft opgemerkt dat de MPD, SRM, RVSM en andere items geen deel moeten uitmaken van AMC 66.A.45(k)(1) en (k)(2) en niet moeten worden meegenomen bij de ontwikkeling van de theoretische inhoud van een cursus voor typetraining. Het comité stelt dat deze items niet specifiek zijn voor een bepaald luchtvaartuigtype.

Het Agentschap is het oneens met het voorstel omdat voor een bepaald luchtvaartuigtype zeer specifieke reparaties kunnen zijn vastgelegd in de SRM (inclusief onderhoudswerkzaamheden op grond van vereisten in de RVSM), die bij de ontwikkeling van de cursusinhoud dienen te worden meegenomen.

- (34) "DE AFDELING TECHNISCHE TRAINING VAN EAT-DHL" heeft geadviseerd paragraaf 147.A.100(f) te wijzigen en het maximumaantal leerlingen per toezichthouder dat een praktijktraining volgt tijdens een trainingscursus terug te brengen van 15 naar 7.

Het Agentschap kan geen gehoor geven aan dit voorstel omdat deze paragraaf niet in de werkgroep is besproken en niet bij de externe raadplegingen aan bod is gekomen. Dit punt kan daarom alleen aan bod komen in een toekomstige regelgevingsactie.