



**ADVIES NR. 04/2010**

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

**van 26 augustus 2010**

**voor een Verordening nr. XXX/2010 van de Commissie tot vaststelling van  
uitvoeringsvoorschriften inzake de afgifte van bewijzen van bevoegdheid aan piloten**

## I. Algemeen

1. Dit advies heeft tot doel de Commissie bij te staan bij het vaststellen van uitvoeringsvoorschriften inzake de afgifte van bewijzen van bevoegdheid aan piloten. In Verordening (EG) nr. 216/2008<sup>1</sup> van het Europees Parlement en van de Raad (hierna "de basisverordening" genoemd) zoals gewijzigd door Verordening (EG) nr. 1108/2009<sup>2</sup> wordt een passend en uitvoerig kader vastgesteld voor de definiëring en toepassing van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart.
2. Het doel van de voorgestelde regelgeving was het vastleggen van eisen die in verhouding staan tot de bevoegdheden van het betreffende bewijs van bevoegdheid en het verschaffen van duidelijkheid, juridische zekerheid en afdwingbaarheid van de regelgevende tekst. Er werd rekening gehouden met de ontwikkeling van de Europese en internationale wetgeving (ICAO), en de harmonisatie met de regelgeving van andere autoriteiten van de belangrijkste EU-partners zoals bepaald in de doelstellingen van artikel 2 van de basisverordening. De regelgeving werd bovendien gebaseerd op ICAO-normen en aanbevolen praktijken, maar ook op reeds toegepaste gezamenlijke luchtvaartvoorschriften (JAR's), en voldoet volledig aan de EU-wetgeving en in het bijzonder aan de basisverordening. De voorgestelde regelgeving werd ontworpen met de nodige aandacht voor veiligheid, wetgevingsprincipes en de huidige verdeling van tekst tussen harde en zachte wetgeving. Er werden ook bepalingen opgenomen die voortvloeien uit NPA's van JAR-FCL die in een vergevorderd stadium van goedkeuring zaten bij de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (JAA), maar die het volledige regelgevingsproces niet hebben doorlopen wegens het sluiten van de JAA.

## II. Raadpleging

3. NPA 2008-17 werd op 5 juni 2008 gepubliceerd op de website van het Agentschap voor raadpleging door alle belanghebbende partijen in overeenstemming met artikel 52 van de basisverordening en artikel 5, lid 3, en artikel 6 van de regelgevingsprocedure<sup>3</sup>.
4. NPA 2008-17 werd onderverdeeld in drie afzonderlijke documenten:
  - NPA 2008-17a bevatte de toelichting bij de NPA met een gedetailleerde toelichting voor zowel Deel FCL als Deel Medisch, evenals vergelijkingstabellen tussen JAR-FCL 1, 2 en 3 en de voorstellen die zijn opgenomen in de NPA.
  - NPA 2008-17b bevatte ontwerpvoorstellen voor uitvoeringsvoorschriften en bijbehorende AMC en GM voor het verstrekken van bewijzen van bevoegdheid aan piloten (Deel FCL).
  - NPA 2008-17c bevatte ontwerpvoorstellen voor uitvoeringsvoorschriften en bijbehorende AMC en GM voor de medische certificering van piloten (Deel MED).

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19.03.2008, blz. 1).

<sup>2</sup> Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG (PB L 309 van 24.11.2009, blz. 51).

<sup>3</sup> Besluit van de raad van bestuur betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificeringsspecificaties en richtsnoeren (Guidance Material – GM) ("regelgevingsprocedure"), EASA MAB 082007, 13.6.2007.

5. Daarnaast werd eind oktober 2008 de effectbeoordeling van de regelgeving voor Deel FCL gepubliceerd (NPA 2008-22f) en opengesteld voor raadpleging tot 15 april 2009.
6. Door de vele opmerkingen die werden ontvangen, en in overeenstemming met het werkprogramma vastgelegd door het Agentschap in overleg met de Commissie en de raad van bestuur, werd besloten om het commentaardocument (Comment Response Document – CRD) voor NPA 2008-17 op te splitsen en in verschillende stadia te publiceren.
7. Voor het bekijken en beantwoorden van de opmerkingen en het aanbrengen van de nodige wijzigingen aan de tekst van de NPA werd het Agentschap bijgestaan door de FCL.001-werkgroep<sup>4</sup>. Die groep werd opgericht in overeenstemming met de regelgevingsprocedure en bestond uit leden van de FCL.001-kernredactiegroep en andere deskundigen uit het Agentschap, de NAA's en de industrie die niet betrokken waren bij de eerste ontwerpfase. Het Agentschap schakelde ook extra vakkennis in wanneer de complexiteit van de onderwerpen dat vereiste, en zoals wordt benadrukt in enkel gevallen in bijlage II van het commentaardocument bij NPA 2008-17b.
8. Het CRD voor NPA 2008-17b (Deel FCL) werd op 9 april 2010 gepubliceerd op de website van het Agentschap. Alle opmerkingen op NPA 2008-17b die werden ontvangen, werden bevestigd en opgenomen in de verschillende delen van het CRD indien relevant, samen met de reacties van het Agentschap.
9. Het CRD voor NPA 2008-17b werd voor een periode van twee maanden opengesteld voor reacties van belanghebbenden, zoals vastgelegd in de regelgevingsprocedure. Tegen de sluitingsdatum van 9 juni 2010 had het Agentschap op het CRD voor NPA 2008-17b in totaal 534 reacties ontvangen van meer dan 200 commentatoren waaronder de nationale luchtvaartautoriteiten, beroepsorganisaties, algemene luchtvaartorganisaties zonder winstoogmerk, particuliere ondernemingen en individuele personen. Alle reacties op het CRD voor NPA 2008-17b die werden ontvangen, werden bevestigd en in overweging genomen voor het uiteindelijke ontwerp van het advies betreffende de "Uitvoeringsvoorschriften inzake de afgifte van bewijzen van bevoegdheid aan piloten".

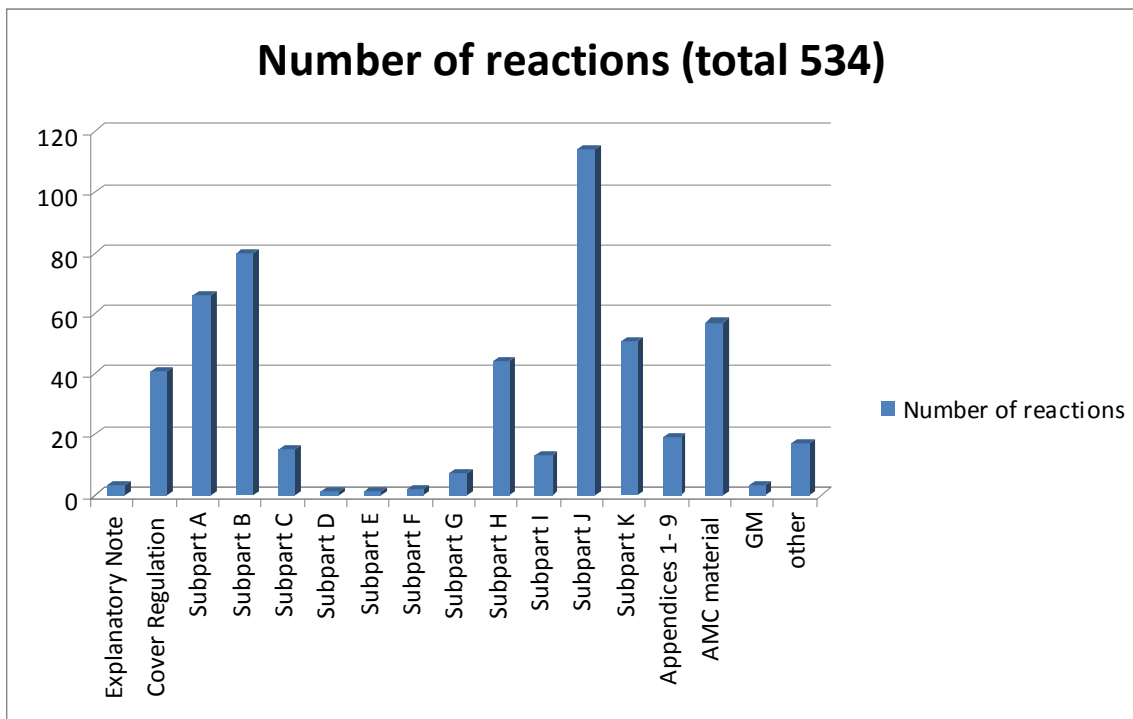
### III. Inhoud van het advies van het Agentschap

10. De basisverordening geeft de Commissie de bevoegdheid om uitvoeringsvoorschriften vast te stellen voor de uitvoering van de basisverordening en de essentiële eisen voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid aan piloten, die een weerspiegeling moeten zijn van de stand van de techniek, met inbegrip van de beste praktijken en wetenschappelijke en technische vooruitgang inzake de opleiding van piloten.
11. Onderhavig advies bevat de voorstellen van het Agentschap voor uitvoeringsvoorschriften van de basisverordening inzake het afgeven van bewijzen van bevoegdheid aan alle piloten die betrokken zijn bij de bediening van luchtvaartuigen waarnaar wordt verwezen in artikel 4, lid 1, onder b) en c) van de basisverordening, en het certificeren van instructeurs en examinatoren die betrokken zijn bij de opleiding en controle van die piloten. De voorstellen zijn gebaseerd op de vereisten van JAR-FCL 1 en 2, de normen en aanbevolen praktijken van ICAO bijlage 1 alsook op bestaande nationale wetgevingen.
12. Het advies is van toepassing op alle bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen die zijn opgenomen in JAR-FCL 1 en 2 voor vleugelvliegtuigen en helikopters. Daarnaast bevat het voorstellen voor:

---

<sup>4</sup> De samenstelling van de werkgroep kan worden geraadpleegd op de website van het Agentschap onder <http://easa.europa.eu/rulemaking/comment-response-documents-CRDs-and-review-groups.php>.

- nieuwe licenties voor andere categorieën van luchtvaartuigen: zweefvliegtuigen, luchtballonnen, luchtschepen en powered-lift luchtvaartuigen;
  - een nieuw bewijs van bevoegdheid voor lichte luchtvaartuigen (Light Aircraft Pilot Licence – LAPL) voor piloten die betrokken zijn bij niet-commerciële vluchtuitvoeringen met niet-complexe luchtvaartuigen met een maximale startmassa (MTOM) tot 2000 kg;
  - nieuwe bevoegdverklaringen voor specifieke activiteiten: het slepen van zweefvliegtuigen en banners, kunstvliegen, vliegen in bergachtige gebieden en bevoegdverklaringen voor piloten die testvluchten van categorie 1 en 2 uitvoeren.
13. De tekst die in dit advies wordt voorgesteld, weerspiegelt de wijzigingen die zijn aangebracht aan de oorspronkelijke voorstellen van het Agentschap (zoals gepubliceerd in NPA 2008-17b), naar aanleiding van de publieke raadpleging (zoals gepubliceerd in het CRD van de NPA) en enkele wijzigingen die werden uitgevoerd op basis van reacties die werden ontvangen op het CRD.
14. In totaal werden 534 reacties ontvangen op het CRD. De verdeling van de reacties over de verschillende subdelen wordt weergegeven in tabel 1 hieronder.



Tabel 1: Verdeling van reacties op het CRD

| Number of reactions (total 534) | Aantal reacties (totaal 534) |
|---------------------------------|------------------------------|
| Explanatory Note                | Toelichting                  |
| Cover Regulation                | Verordening                  |
| Subpart                         | Subdeel                      |
| Appendices 1-9                  | Bijlagen 1-9                 |
| AMC material                    | AMC-materiaal                |
| GM                              | GM                           |
| Other                           | Overige                      |

15. Na een zorgvuldige evaluatie van de ontvangen reacties, werden de volgende wijzigingen aangebracht aan de tekst van het commentaardocument:
- redactionele wijzigingen, tekstnormalisatie en verduidelijkingen;
  - wijzigingen met betrekking tot opmerkingen op de NPA die waren goedgekeurd door het Agentschap, maar waarvan de bijbehorende tekstwijzigingen niet waren doorgevoerd in het CRD;
  - verbeteringen aan de tekst die in het CRD was toegevoegd, na opmerkingen op de NPA; en
  - een wijziging aan de tekst met betrekking tot de beperking van bevoegdheden van houders van een bewijs van bevoegdheid voor luchtballonnen, zweefvliegtuigen, powered-lift luchtvaartuigen of luchtschepen, met een leeftijd van 60 tot 65 jaar en betrokken bij commercieel luchtvervoer (FCL.065), ingevolge opmerkingen en reacties op het CRD en om de regelgeving in overeenstemming te brengen met de praktijken in verschillende lidstaten.
16. Wat betreft 15.a hierboven, waren de redactionele wijzigingen noodzakelijk omdat de reacties op het CRD en de correctie door het Agentschap tekstverschillen aan het licht brachten in het CRD. Voorbeelden hiervan zijn:
- gestandaardiseerd gebruik van afkortingen zoals het vervangen van "gemotoriseerd zweefvliegtuig" door "TMG", "goedgekeurde opleidingsorganisatie" door "ATO", "onderlinge samenwerking van de bemanning" door "MCC", "simulator" en "vluchtnabootser" door "FSS", "vluchtexaminator" door "FE", enz.;
  - gestandaardiseerd gebruik van hoofdletters zoals het wijzigen van "Paragraaf" in "paragraaf", "Lid" in "lid", maar ook "deel" in "Deel", enz.;
  - harmoniseren van terminologie zoals het vervangen van "simulatoren" of "vluchtnabootsers (FS)" door "FFS", "autoriteit" door "bevoegd gezag", "powered-lift" door "powered-lift luchtvaartuigen", "Deel OPS" door "toepasselijke eisen voor vluchtuitvoeringen", enz.
17. Wat betreft 15.c hierboven, hebben de ontvangen reacties geleid tot enkele wijzigingen:
- Subdeel A: de definitie van "tweede bestuurder voor aflossing tijdens de kruisvlucht" werd gewijzigd. De definitie werd opgenomen in het CRD na opmerkingen op de NPA. Het Agentschap kreeg vervolgens talloze reacties op de nieuwe definitie en nam die in overweging als waardevolle argumenten om de tekst te verduidelijken.
  - Subdeel B: FCL.110.S werd gewijzigd door een vereiste toe te voegen voor een 50 km lange solo-overlandvlucht voor de LAPL(S).
  - Subdeel C:
    - verduidelijking dat de houder van een PPL mag optreden als een instructeur tegen vergoeding, ook voor bevoegdverklaringen en certificaten opgenomen in de PPL of LAPL;
    - de afmetingen van de ballonnen werden opnieuw geclassificeerd.
  - Subdeel J:
    - FCL.905.FI werd gewijzigd om de bevoegdheden van de vlieginstructeur (FI) uit te breiden naar het geven van vlieginstructie voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van een certificaat voor berginstructeur (Mountain Instructor – MI) en instructeur vluchtnabootser voor éénvlieger-gecertificeerde vliegtuigen (Synthetic Training Instructor – STI).
  - Bijlagen 1 – 9:

- i. Bijlage 3 behandelt de vereisten voor de trainingscursussen voor afgifte van een CPL en een ATPL. Er werd een paragraaf toegevoegd aan hoofdstuk "A. Geïntegreerde cursus voor ATP – vleugelvliegtuigen" om dit in overeenstemming te brengen met hoofdstuk "B. Geïntegreerde cursus voor CPL/IR – vleugelvliegtuigen":

"(f) 5 uur uit te voeren in een vleugelvliegtuig gecertificeerd voor het vervoer van tenminste 4 personen en dat over een propeller met variabele spoed en intrekbaar landingsgestel beschikt." Deze bewoording was aanvaard voor hoofdstuk "B. Geïntegreerde cursus voor CPL/IR – vleugelvliegtuigen" na opmerkingen bij de NPA. In de reactie stond dat, aangezien beide opleidingscursussen in principe tot dezelfde licentie leiden, namelijk een CPL/IR (A), en dat de praktische opleiding identiek is voor beide trainingscursussen, de voornoemde paragraaf ook moest worden toegevoegd aan hoofdstuk "A. Geïntegreerde cursus voor ATP – vleugelvliegtuigen";
  - ii. Bijlage 7 behandelt de testvereisten voor de vaardigheidstest voor de afgifte van een bevoegdverklaring voor instrumentvliegen. Er werd een reactie ontvangen waarin stond dat bepaalde items in de checklist een aanduiding "°" zouden moeten krijgen om aan te geven dat die items "°moeten worden uitgevoerd door zich enkel te baseren op instrumenten". Deze wijziging werd al overeengekomen door de FCL.001-werkgroep tijdens de evaluatie van de NPA, maar het CRD was nog niet aangepast voor de publicatie;
  - iii. Bijlage 9 behandelt de opleiding, vaardigheidstest en bekwaamheidsproef voor MPL, ATPL, klasse- en typebevoegdverklaringen en de bekwaamheidsproef voor instrumentvliegen. In bijlage 9, A. paragraaf 6 werd de bewoording inzake de duur van de proef gewijzigd. In reacties op het CRD werd erop gewezen dat de verwijzing naar het gebruik van een volledige vluchtnabootser (FFS) voor deze proef niet in overeenstemming was met JAR-FCL en dat de duur van de proef onvoldoende leek voor bepaalde types van tests of proeven. De verplichting om FFS te gebruiken indien beschikbaar, werd daarom versterkt, en de duur van de test of proef voor IR en voor éénvlieger-gecertificeerde klasse- of typebevoegdverklaringen werd gewijzigd naar 60 minuten.
18. Wat betreft 15.d. hierboven, rekening houdend met zowel de opmerkingen ontvangen op de NPA en de reacties op het CRD, en na verdere analyse van ICAO bijlage 1, 2.1.10 en JAR-FCL 1 en 2, heeft het Agentschap deze paragraaf opnieuw overwogen en besloten om hem te wijzigen voor bepaalde categorieën luchtvaartuigen. De relevante opmerkingen en reacties vroegen een volledige verwijdering van de beperking voor commerciële bevoegdheden tussen de leeftijd van 60 en 64 jaar voor zweefvliegtuigen, luchtballonnen, luchtschepen en powered-lift luchtvaartuigen. De belangrijkste argumenten waren dat de ICAO-regelgeving het enkel over internationale vluchten heeft, dat de pensioenwetgeving in Europa geen betrekking heeft op piloten die zouden moeten stoppen met vliegen op de leeftijd van 60 jaar aangezien ze éénvlieger-gecertificeerde luchtvaartuigen besturen in commercieel luchtvervoer en dat, in sommige lidstaten, ballonvaarders niet onderworpen zijn aan een leeftijdsgrens volgens de nationale wetgeving. Het Agentschap besloot om de vereisten te behouden in overeenstemming met ICAO bijlage 1 voor de categorieën vleugelvliegtuigen en helikopters aangezien dit al werd geregeld in JAR-FCL 1 en 2 en om in alle andere categorieën de uitoefening van de bevoegdheden toe te staan in commercieel luchtvervoer tot de leeftijd van 65 jaar zonder beperking. De grens van 65 jaar voor commercieel luchtvervoer werd behouden voor alle piloten om in overeenstemming te zijn met ICAO bijlage 1, en gezien het feit dat de ICAO-vereiste goed gebaseerd is op een risicoanalyse. De bovengenoemde wijziging vormt een verschil met ICAO bijlage 1 en de lidstaten moeten zich ervan bewust zijn dat ze voor dit item om een afwijking moeten verzoeken bij de ICAO.

19. Naast de bovengenoemde wijzigingen heeft het Agentschap reacties ontvangen op de inhoud van bijlagen 1 tot en met 9 van twee belangrijke groepen belanghebbenden:
- a. een organisatie die een groep luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt. Deze organisatie vroeg om de inhoud van bijlagen 1 tot en met 9 over te dragen naar AMC zodat de lidstaten alternatieve AMC's zouden kunnen ontwikkelen voor de uitvoering van competentiegebaseerde en bewijsgebaseerde training en controle onmiddellijk na de voltooiing van het gerelateerde ICAO-document;
  - b. een organisatie die een groep piloten vertegenwoordigt. Deze organisatie vroeg om de inhoud van bijlagen 1 tot en met 9 in de regelgevingstekst te houden om te vermijden dat het trainen, testen en controleren van piloten zou worden uitgevoerd volgens verschillende regelgevingen in verschillende lidstaten, aangezien ze dat als een gevaar voor de veiligheid beschouwen.

Het Agentschap is actief betrokken bij de ICAO-activiteiten met betrekking tot competentie- en bewijsgebaseerde opleiding en erkent het belang van deze nieuwe opleidingsmethoden en ondersteunt de uitvoering ervan. Het toekomstige ICAO-document zal echter volledig nieuwe opleidings-, test- en controlemethoden bevatten die gevolgen zullen hebben op de volledige bijbehorende regelgeving en tot grote wijzigingen zullen leiden. Dit moet worden aangepakt in een afzonderlijke regelgevingstaak die al werd ingeleid in het regelgevingsprogramma in overeenstemming met de regelgevingsprocedure. Daarom, en ook om te voldoen aan huidige wetgevingen, heeft het Agentschap besloten om de inhoud van bijlagen 1 tot en met 9 in de regelgeving te houden.

20. Enkele reacties op subdelen B en C gaan over het vrijstellen of aanvaarden van vliegers met luchtvaartuigen uit bijlage II ten behoeve van de eisen inzake recentheid of vrijstelling voor de LAPL of PPL. Het Agentschap is zich ervan bewust dat een verduidelijking nodig is over deze kwestie en die zal dan ook worden opgenomen in de regelgevingstaak FCL.002.

Keulen, 26 augustus 2010

P. GOUDOU  
Directeur