



**ADVIES NR. 04/2011**

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

**van 1 juni 2011**

**betreffende een verordening van de Commissie tot vaststelling van de  
uitvoeringsvoorschriften voor luchtvaartactiviteiten**

***"Luchtvaartactiviteiten – OPS"***

## Inhoud

<b>Samenvatting .....</b>	<b>4</b>
<b>Inleiding .....</b>	<b>5</b>
I.    Algemeen .....	5
II.   Toepassingsgebied van dit advies .....	5
III.  Raadpleging .....	6
IV.  Nummering van de voorschriften .....	8
<b>Mantelverordening inzake luchtvaartactiviteiten .....</b>	<b>9</b>
I.    Toepassingsgebied .....	9
II.   Overzicht van de reacties .....	9
III.  Toelichting .....	9
<b>Bijlage I - Definities .....</b>	<b>15</b>
I    Toepassingsgebied .....	15
II.   Overzicht van de reacties .....	15
III.  Overzicht van de verschillen .....	15
IV.  Toelichting .....	17
<b>Bijlage II – Deel ARO .....</b>	<b>19</b>
I.    Algemeen .....	19
II.   Raadpleging .....	22
III.  Toepassingsgebied en toepasselijkheid .....	25
IV.   Overzicht van de verschillen .....	45
<i>Verschillen met EU-OPS / JAR-OPS 3 .....</i>	<i>46</i>
<i>Verschillen met ICAO-bijlage 6 voor Deel ARO .....</i>	<i>46</i>
V.    Overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken .....	47
<b>Bijlage III – Deel ORO .....</b>	<b>49</b>
I.    Algemeen .....	49
II.   Raadpleging .....	49
III.  Toepassingsgebied en toepasselijkheid .....	51
IV.   Overzicht van de verschillen .....	74
V.    Overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken .....	89
<b>Bijlage IV – Deel CAT (A,H) .....</b>	<b>91</b>
I.    Toepassingsgebied .....	91

II.	Overzicht van de reacties .....	93
III.	Overzicht van de verschillen.....	93
IV.	Overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken .....	100
V.	CAT.GEN: Subdeel A – Algemene vereisten.....	103
VI.	CAT.OP: Subdeel B – Activiteitenprocedures .....	105
VII.	CAT.POL: Subdeel C – Luchtvaartuigprestaties en operationele beperkingen .....	108
VIII:	CAT.IDE: Subdeel D – Instrumenten, gegevens, uitrusting .....	112
<b>Bijlage V – Deel SPA .....</b>		<b>115</b>
I.	Toepassingsgebied.....	115
II.	Overzicht van de reacties .....	117
III.	Overzicht van de verschillen.....	117
IV.	Overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken .....	117
V.	SPA.GEN: Subdeel A – Algemene vereisten.....	118
VI.	SPA.PBN: Subdeel B – Activiteiten met PBN .....	120
VII.	SPA.MNPS: Subdeel C – Activiteiten met MNPS .....	121
VIII:	SPA.RVSM: Subdeel D – Activiteiten in het luchtruim met RVSM .....	121
IX.	SPA.LVO: Subdeel E – Slechtzichtvluchten .....	121
X.	SPA.ETOPS: Subdeel F – ETOPS .....	123
XI.	SPA.DG: Subdeel G – Vervoer van gevaarlijke goederen.....	123
XII.	SPA.NVIS: Subdeel H – Helikoptervluchten met NVIS.....	124
XIII.	SPA.HHO: Subdeel I – Helikoptertakeloperaties .....	125
	Algemeen .....	125
XIV.	SPA.HEMS: Subdeel J – HEMS-vluchten.....	127
<b>ACRONIEMEN / AFKORTINGEN GEBRUIKT IN DEEL CAT EN DEEL SPA.....</b>		<b>130</b>

### **Samenvatting**

Dit advies bevat de volgende documenten:

- Mantelverordening inzake luchtvaartactiviteiten;
- bijlage I – definities voor de bijlagen II tot en met VIII;
- bijlage II – Deel ARO, vereisten voor autoriteiten inzake luchtvaartactiviteiten;
- bijlage III – Deel ORO, organisatievereisten inzake commerciële exploitanten en niet-commerciële exploitanten van complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen;
- bijlage IV – Deel CAT(A,H), technische vereisten voor commercieel luchtvervoer met vliegtuigen en helikopters;
- bijlage V – Deel SPA, vereisten voor activiteiten waarvoor een specifieke goedkeuring nodig is.

Het voorstel van het Agentschap is gebaseerd op de beginselen die de raad van beheer samen met de Europese Commissie heeft geformuleerd, en behelst de inhoudelijke omzetting van EU-OPS en JAR-OPS 3 en afstemming van de vereisten op de aanbevolen normen en handelwijzen uit ICAO-bijlage 6, deel I en deel III, hoofdstuk 1 en hoofdstuk 2, voor zover dit mogelijk is.

Deze vereisten zijn tot stand gebracht met als doel:

- een blijvend hoog veiligheidsniveau te waarborgen;
- waar nodig te voorzien in evenredige voorschriften;
- exploitanten en autoriteiten flexibiliteit en doelmatigheid te garanderen.

Dit advies is de uitkomst van een uitgebreid raadplegingsproces waaraan autoriteiten, verenigingen, exploitanten en luchtvaartdeskundigen hebben deelgenomen.

Publicatie van het advies over de resterende bijlagen bij deze verordening, bijlage VI – Deel NCC, bijlage VII – Deel NCO en bijlage VIII – Deel SPO, volgt in een later stadium.

## **Inleiding**

### **I. Algemeen**

1. In Verordening (EG) nr. 216/2008<sup>1</sup> van het Europees Parlement en van de Raad (hierna de "basisverordening" genoemd), zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009<sup>2</sup>, wordt een passend en uitvoerig kader vastgesteld voor de definiëring en toepassing van gemeenschappelijke technische vereisten en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart.
2. Dit advies heeft als doel de Europese Commissie bij te staan met het vaststellen van uitvoeringsvoorschriften voor luchtvaartactiviteiten.
3. Dit advies is goedgekeurd volgens de door de raad van beheer van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart ("het Agentschap") vastgestelde procedure<sup>3</sup>, in overeenstemming met artikel 19 van de basisverordening.

### **II. Toepassingsgebied van dit advies**

4. Dit advies bestaat uit de volgende documenten:
  - Mantelverordening inzake luchtvaartactiviteiten;
  - bijlage I – definities voor de bijlagen II tot en met VIII;
  - bijlage II – Deel ARO, vereisten voor autoriteiten inzake luchtvaartactiviteiten;
  - bijlage III – Deel ORO, organisatievereisten voor commerciële exploitanten en niet-commerciële exploitanten van complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen;
  - bijlage IV – Deel CAT(A,H), technische vereisten voor commercieel luchtvervoer met vliegtuigen en helikopters;
  - bijlage V – Deel SPA, vereisten voor activiteiten waarvoor een specifieke goedkeuring nodig is.
5. De volgende onderdelen maken geen deel uit van dit advies:

---

<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 19.3.2008, blz. 1-49.*

<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 luchthavens, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG. *PB L 309 van 24.11.2009, blz. 51-70.*

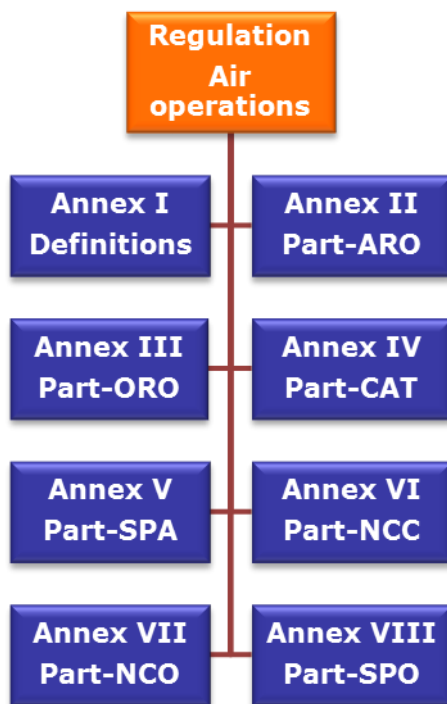
<sup>3</sup> Besluit van de raad van beheer betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificeringsspecificaties en richtsnoeren ("regelgevingsprocedure"), EASA MB/8/2007, 13.6.2007.

- de vereisten voor commercieel luchtvervoer met zweefvliegtuigen, luchtballonnen, en vluchten van A naar A met vliegtuigen en helikopters in bijlage III – Deel CAT;
- bijlage VI - Deel NCC, technische vereisten voor niet-commerciële activiteiten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen;
- bijlage VII - Deel NCO, technische vereisten voor niet-commerciële activiteiten met anders dan complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen;
- bijlage VIII - Deel SPO, technische vereisten voor specifieke activiteiten, met inbegrip van commerciële en niet-commerciële activiteiten;
- de bepalingen die verband houden met de voornoemde activiteiten in de Mantelverordening inzake luchtvaartactiviteiten.

Publicatie van het advies over de overige vereisten volgt in een later stadium.

6. De documenten van dit advies berusten op de herziene regelgevingsstructuur zoals die in april 2011 is voorgesteld door de Europese Commissie en het Agentschap. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de bijlagen bij de verordening inzake luchtvaartactiviteiten.

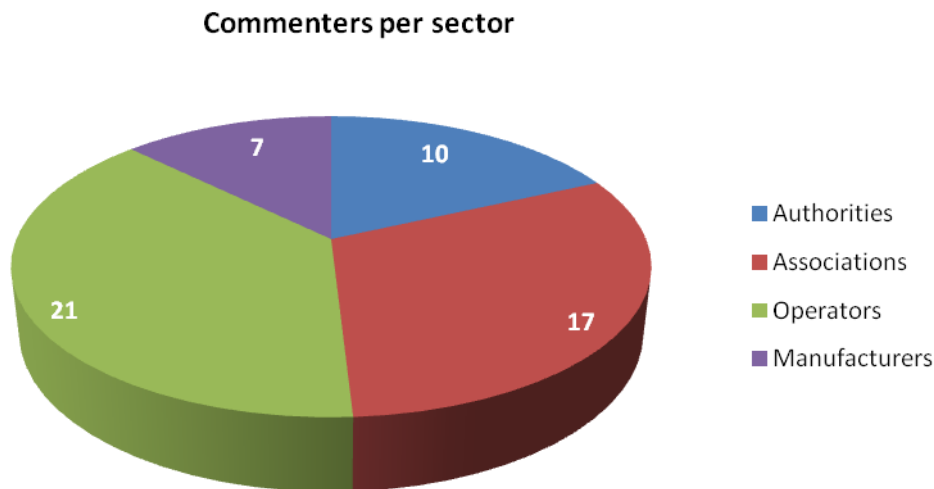
**Figuur 1: Bijlagen bij de verordening inzake luchtvaartactiviteiten**



### III. Raadpleging

7. Dit advies is gebaseerd op:
- bekendmaking van wijzigingsvoorstel (Notice of Proposed Amendment – NPA) 2008-22 houdende ontwerpvoorstellen voor uitvoeringsvoorschriften en daarmee samenhangende aanvaardbare wijzen van naleving (AMC's) en richtsnoeren voor autoriteiten en organisaties;

- NPA 2009-02 houdende ontwerpvoorstellen voor uitvoeringsvoorschriften en daarmee samenhangende aanvaardbare wijzen van naleving (AMC's) en richtsnoeren voor luchtvaartactiviteiten.
8. NPA 2009-02 werd op 30 januari 2009 gepubliceerd op de EASA-website (<http://www.easa.europa.eu>). De raadplegingsperiode eindigde op 31 juli 2009. Het Agentschap ontving in totaal 13 775 opmerkingen, waarvan ongeveer 8 200 opmerkingen over het toepassingsgebied van dit advies.
  9. De samenvattingen van de opmerkingen, de bijbehorende antwoorden en de voorgestelde herziene tekst zijn uitgebreid besproken met vier werkgroepen voor regelgevingsbeoordeling (Rulemaking Review Group - RG):
    - RG01 (CAT), voor de voorschriften voor commercieel luchtvervoer;
    - RG02 (SPO), voor de voorschriften voor gespecialiseerde activiteiten;
    - RG03 (NCC), voor de voorschriften voor niet-commerciële activiteiten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen; en
    - RG04 (NCO), voor de voorschriften voor niet-commerciële activiteiten met anders dan complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen.
  10. De CRD-ontwerptekst over Deel CAT is bestudeerd door RG01. De CRD-ontwerptekst over Deel SPA is bestudeerd door alle vier RG's.
  11. Verder is het Agentschap diverse keren bijeengekomen met helikopterdeskundigen, die advies gaven over specifieke kwesties voor helikopters, vertegenwoordigende instanties, exploitanten en fabrikanten.
  12. Op basis van uitgebreid overleg met autoriteiten, verenigingen en exploitanten publiceerde het Agentschap op 25 november 2010 CRD OPS I. De periode voor het indienen van reacties eindigde op 15 februari 2011. Het Agentschap ontving 1 009 reacties.
  13. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de aantallen commentatoren van wie reacties zijn ontvangen in elke groep: autoriteiten, verenigingen, exploitanten en fabrikanten.

**Figuur 2: Overzicht van commentatoren per groep**

14. Alle reacties zijn beoordeeld, beantwoord en verwerkt in de tekst van de bijlagen I, IV en V bij dit advies.
15. De bijzonderheden van het raadplegingsproces voor NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c, NPA 2009-02d, die betrekking hebben op de vereisten van bijlage II, Deel ARO, en bijlage III, Deel ORO, bij dit advies, zijn opgenomen in de desbetreffende paragrafen van deze toelichting.

#### **IV. Nummering van de voorschriften**

16. Overeenkomstig de richtsnoeren van het Agentschap voor het opstellen van regelgeving zijn de uitvoeringsvoorschriften als volgt genummerd:

<Deel>.<Subdeel>.<Sectie>.<N>

Verklaring:

<Deel>: verplicht – maximaal vier letters of cijfers

voorbeelden: ARO, ORO, CAT, SPA

<Subdeel>: verplicht – maximaal vier letters of cijfers

voorbeelden: GEN, OP, POL, IDE

<Sectie>: verplicht – maximaal vijf letters of cijfers

voorbeelden: MPA, A, H, MAB

<N>: verplicht - voorschriftnummer – drie cijfers, beginnend bij 100, volgende nummers gewoonlijk genummerd in stappen van 5 (bv. 100, 105, ...).



## **Mantelverordening inzake luchtvaartactiviteiten**

### **I. Toepassingsgebied**

17. De Mantelverordening inzake luchtvaartactiviteiten definieert de algemene toepasselijkheid van de delen waaruit ze is opgebouwd, en bevat voorstellen voor uitzonderings- en overgangsmaatregelen in de vorm van opt-outs.<sup>4</sup>

### **II. Overzicht van de reacties**

18. De ontvangen reacties op de OPS-mantelverordening betroffen de afstemming met de mantelverordeningen van Deel FCL, de voorgestelde JAR-OPS 3-uitzonderingsclausules, het verzoek om verduidelijking van de inzet van bepaalde luchtvaartuigen uit bijlage II voor commercieel luchtvervoer en een definitie van de term "gespecialiseerde activiteiten".

### **III. Toelichting**

19. Overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder b) en c), en lid 8 van de basisverordening bevat de in dit advies gepubliceerde mantelverordening de vereisten voor EU-exploitanten die gebruik maken van in de EU of in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen en het personeel dat betrokken is bij de exploitatie van die luchtvaartuigen.
20. Voorts bevat de verordening de vereisten voor het Agentschap en de bevoegde autoriteiten op het gebied van luchtvaartactiviteiten, met inbegrip van platforminspecties van luchtvaartuigen van exploitanten onder het veiligheidstoezicht van een andere staat overeenkomstig artikel 10 van de basisverordening.
21. Artikel 2 bevat definities van termen die worden gebruikt in de mantelverordening. De definitie van "commercieel luchtvervoer" is afgeleid van ICAO-bijlage 6 en is enigszins aangepast met het oog op de definitie van "commerciële vluchtuitvoering" in artikel 3, onder i), van de basisverordening. Er wordt op gewezen dat een commerciële activiteit (commerciële vluchtuitvoering) breder is gedefinieerd dan commercieel luchtvervoer. De definitie van gespecialiseerde activiteiten zal in het toekomstige Deel SPO nader worden aangevuld met een niet-uitputtende lijst van gespecialiseerde diensten of taken. Verder is in artikel 6, lid 6, bepaald hoeveel personen er mogen worden vervoerd met een luchtvaartuig dat wordt gebruikt voor gespecialiseerde activiteiten om een duidelijk onderscheid te maken tussen commercieel luchtvervoer en commerciële activiteiten anders dan commercieel luchtvervoer.
22. De mantelverordening bevat tevens twee artikelen voor de lidstaten. In artikel 3 is bepaald dat lidstaten en het Agentschap luchtvaartveiligheidsplannen moeten opmaken om de veiligheid voortdurend te verbeteren. Verder wordt in dit artikel

---

<sup>4</sup> Een opt-out is een type overgangsmaatregel waarbij de lidstaat desgewenst uiterlijk tot een wettelijk vastgestelde datum kan wachten met het uitvoeren van een bepaald voorschrift.  
TE.RPRO.00036-001© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten voorbehouden. Pagina 9 van 140  
Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via EASA-internet /-intranet.

gewezen op de noodzaak voor lidstaten hun veiligheidsplannen te coördineren, aangezien de luchtvaartveiligheid nu gezamenlijk door de EASA-lidstaten moet worden beheerd. Zo staat de huidige bevoegdheidsverdeling binnen de Europese Unie de uitvoering van een op zichzelf staand veiligheidsplan door een lidstaat in de weg. In de toekomst wordt aanvullend materiaal beschikbaar gesteld om de ICAO-vereisten inzake het nationale veiligheidsprogramma (State Safety Programme - SSP) gezamenlijk uit te voeren in Europees verband. Uitgangspunt daarvoor zijn de werkzaamheden onder coördinatie van het raadgevend comité voor de luchtvaartveiligheid in Europa (European Aviation Safety Advisory Committee - EASAC), meer in het bijzonder die met betrekking tot het EASP-handboek.

23. Artikel 4 bevat voorstellen voor vereisten inzake toezichtcapaciteit. Deze bepalingen stroken weliswaar volledig met de toepasselijke kritieke onderdelen van een systeem voor veiligheidstoezicht volgens de ICAO, maar geven bovendien de lidstaten de opdracht ervoor te zorgen dat hun met het toezicht belaste personeel naar behoren is gemachtigd om certificerings- en toezichttaken uit te voeren en niet wordt gehinderd door belangenconflicten.
24. De artikelen 3 en 4 waren al gepubliceerd met advies 03-11 voor de mantelverordening inzake boordpersoneel. Veranderingen naar aanleiding van overleg in het EASA-comité over de betrokken tekst zijn al opgenomen.
25. Artikel 5 over rampinspecties bevat een overgangsbepaling voor de minimumaantallen die pro rata worden vastgesteld volgens de datum in april waarop de verordening van toepassing wordt, hetgeen resulteert in 65% voor 2012.
26. In artikel 6 zijn het toepassingsgebied en de toepasselijkheid van de bijlagen als volgt vastgelegd:

Bijlage	Toepasselijkheid	Artikel in CR
Bijlage II - Deel ARO	Vereisten voor autoriteiten, met inbegrip van platforminspecties	1.1 en 5
Bijlage III - Deel ORO Bijlage IV - Deel CAT	Commercieel luchtvervoer met vliegtuigen en helikopters, behalve vluchten van A naar A	1.2 en 6.1
Bijlage V - Deel SPA	Alle activiteiten met vliegtuigen, helikopters, luchtballonnen of zweefvliegtuigen	6.3

27. Bij artikel 6, lid 4, zijn bepaalde categorieën luchtvaartuig of typen luchtvaartactiviteit van het toepassingsgebied van deze verordening uitgesloten tot de desbetreffende regelgevingsactiviteit is afgerond, te weten:
  - bepaalde luchtvaartuigen volgens bijlage II bij gebruik voor commercieel luchtvervoer. Het gebruik van deze luchtvaartuigen is onderworpen aan de voorwaarden van een in het kader van de EU-OPS gegeven beschikking van de Commissie;

- luchtschepen, luchtvaartuigen met kantelrotor(en), aangelijnde ballonnen en onbemande vliegtuigen; en
  - vluchten die ontwerp- of productieorganisaties uitvoeren in verband met een dergelijke activiteit.
28. Deel ORO en Deel CAT zijn voorlopig niet van toepassing op vluchten van A naar A met CAT-vliegtuigen en met helikopters (artikel 6, lid 2) en op commercieel luchtvervoer met ballonnen en zweefvliegtuigen. De desbetreffende uitvoeringsvoorschriften worden later gepubliceerd en de mantelverordening zal dienovereenkomstig worden gewijzigd.
29. Deel ORO is voorlopig evenmin van toepassing op commerciële activiteiten anders dan commercieel luchtvervoer en niet-commerciële activiteiten van complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen. De mantelverordening wordt gewijzigd zodra Deel NCC, Deel NCO en Deel SPO beschikbaar zijn, samen met de desbetreffende adviezen van het Agentschap.
30. In diverse reacties is gevraagd om verduidelijking van commercieel luchtvervoer met bepaalde in bijlage II bedoelde luchtvaartuigen volgens artikel 8, lid 5, onder g), van de basisverordening. In samenwerking met de Europese Commissie wordt de volgende toelichting gegeven:
31. Beschikkingen van de Commissie ingevolge artikel 8, lid 3, van Verordening 3922/91<sup>5</sup> kunnen van kracht blijven na intrekking van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 als dat uitdrukkelijk is vermeld in de uitvoeringsvoorschriften. In het bijzonder blijft Beschikking C(2009) 7633 van de Commissie<sup>6</sup> van 14 oktober 2009 van kracht als overgangsmaatregel. De beschikking is ter informatie aan alle lidstaten medegedeeld en is beschikbaar op internet.
32. De beschikking van de Commissie heeft betrekking op bepaalde exploitanten, in bijlage II bedoelde typen luchtvaartuig, bewijzen en voorwaarden. Als een dergelijke exploitant een ander in bijlage II bedoeld type luchtvaartuig wil gebruiken, moet er opnieuw een verzoek tot veiligheidsbeoordeling en afwijking worden ingediend bij de Europese Commissie. De voorgestelde mantelverordening bevat bepalingen om duidelijker te maken hoe een lidstaat dient te handelen bij wijziging van bij voornoemde beschikking goedgekeurde exploitatie.
33. Alle lidstaten kunnen Beschikking C(2009) 7633 van de Commissie toepassen volgens dezelfde voorwaarden die daarin zijn beschreven en die betrekking hebben op hetzelfde type luchtvaartuig. Eventuele latere autorisatie door een andere lidstaat volgens dezelfde voorwaarden en met hetzelfde oogmerk kan vallen onder Beschikking C(2009) 7633 van de Commissie.
34. Ter waarborging van een juiste, eenduidige uitleg van de beschikking van de Commissie wordt in de Mantelverordening uitgelegd dat een lidstaat die gebruik

<sup>5</sup> Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart. PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4.

<sup>6</sup> Beschikking C(2009) 7633 van de Commissie van 14 oktober 2009 tot machtiging van Oostenrijk, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Malta om vergunningen tot luchtvaartactiviteit af te geven in afwijking van Verordening (EEG) nr. 3922/1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart.

wil maken van een reeds verleende ontheffing, de Europese Commissie daarvan vooraf in kennis moet stellen. Zo kan de Europese Commissie beoordelen of het voorgenomen gebruik van de ontheffing beantwoordt aan de voorwaarden en veiligheidsbeoordeling in het kader van de beschikking van de Commissie. Is dat niet het geval, dan is een nieuwe ontheffing nodig overeenkomstig artikel 14, lid 6, van de basisverordening.

35. Artikel 7, lid 1, bevat beschermingsclausules voor vergunningen tot vluchtuitvoering (AOC's) die zijn afgegeven in overeenstemming met EU-OPS. Er wordt een termijn van twee jaar voorgesteld voor aanpassing van het beheersysteem en de opleidingsprogramma's, procedures en handboeken, voor zover nodig. In verband met de nieuwe vorm van AOC's in de voorgestelde uitvoeringsvoorschriften ingevolge een recente ICAO-wijziging is er een termijn van twee jaar gesteld waarbinnen het AOC-document moet worden omgeuild voor een AOC in de nieuwe vorm.
36. Artikel 7, lid 3, onder 6, bevat bijzondere omzettingbepalingen voor commercieel luchtvervoer met helikopters. Voorgesteld wordt dat nationale AOC's voor helikopters binnen twee jaar worden omgezet in AOC's die voldoen aan de uitvoeringsvoorschriften. De lidstaten dienen binnen een jaar na de datum waarop de verordening van toepassing wordt een omzettingsverslag op te stellen. Het verslag moet een beschrijving bevatten van de nationale vereisten op basis waarvan de AOC was afgegeven en het toepassingsgebied van de bevoegdheden die aan de exploitant waren verleend. Verder moet het aangeven voor welke vereisten in Deel ORO, Deel CAT en Deel SPA vrijstelling wordt verleend, of er beperkingen zijn die moeten worden opgenomen in de AOC volgens de uitvoeringsvoorschriften en of er vereisten zijn waaraan de exploitant moet voldoen om die beperkingen weg te nemen.
37. Artikel 8 bepaalt dat Subdeel Q van EU-OPS en de bepalingen die de lidstaten hebben goedgekeurd volgens artikel 8, lid 4, van Verordening 3922/91 van kracht blijven tot de desbetreffende uitvoeringsvoorschriften zijn vastgesteld.
38. Artikel 9 voorziet in tijdelijke uitzonderingen voor bestaande minimumuitrustingslijsten (MEL's) die niet zijn gebaseerd op een basisminimumuitrustingslijst (MMEL) opgesteld volgens Deel 21. Alle latere wijzigingen van een MEL moeten voldoen aan de toepasselijke MMEL waarvoor de uitzondering is gemaakt, of beantwoorden aan Deel 21.
39. Artikel 10 betreft de opleiding van cockpit- en cabinepersoneel in verband met onderdelen die voortkomen uit verplichte gegevens over operationele geschiktheid. Hoewel de exploitant twee jaar heeft om de desbetreffende opleidingsprogramma's aan te passen (artikel 7, lid 1, onder b)), is een overgangsbepaling nodig om de opleiding van het personeel te kunnen verzorgen. In het voorstel is rekening gehouden met de opleidingscycli van de exploitanten.
40. Artikel 11 bevat de bepalingen voor de inwerkingtreding en opt-outs. Volgens artikel 70 van de basisverordening moeten de uitvoeringsvoorschriften uiterlijk op 8 april 2012 van toepassing zijn, zodat de overgangstermijnen beperkt zijn. Op verzoek van de Europese Commissie is gekozen voor de methode van opt-outs om te kunnen voorzien in gevallen waarin de overgangsperiode doorloopt tot na 8 april 2012.

41. Subparagraaf 2(a) biedt autoriteiten een opt-out voor delen van het beheersysteem. Evenals exploitanten hebben autoriteiten tijd nodig om hun beheersysteem, procedures en handboeken aan te passen. Het voorstel voorziet in een opt-out van een jaar en er is rekening gehouden met voorafgaand overleg in het EASA-Comité over de desbetreffende vereisten voor autoriteiten inzake boordpersoneel.
42. Voor exploitanten van CAT-helikopters is een opt-out van twee jaar voorzien met het oog op de hierboven beschreven AOC-omzetting.
43. Deel SPA bevat specifieke goedkeuringen die voor alle exploitanten open staan, behalve medische noodhulpvluchten per helikopter (HEMS), helikoptertakeloperaties (HHO), activiteiten met behulp van nachtzicht- en beeldvormende apparatuur (NVIS) en activiteiten met tweemotorige vliegtuigen over langere afstanden (ETOPS), die alleen voor AOC-houders open staan. Op commercieel luchtvervoer met vliegtuigen of helikopters zijn de hiervoor beschreven uitzonderings- en overgangsprincipes van toepassing. Voor commercieel luchtvervoer met ballonnen en zweefvliegtuigen wordt een overgangsperiode van drie jaar voorgesteld, hoewel er mogelijk slechts zelden een specifieke goedkeuring voor het vervoer van gevaarlijke goederen wordt aangevraagd. Dezelfde termijn wordt voorgesteld voor gespecialiseerde activiteiten. Voor niet-commerciële activiteiten anders dan gespecialiseerde activiteiten wordt een overgangsperiode van twee jaar voorgesteld.
44. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de opt-outs:

<b>Activiteit</b>	<b>Deel</b>	<b>Luchtvaartuig</b>	<b>Opt-out</b>
CAT, behalve A-A	Deel ORO Deel CAT Deel SPA	Vliegtuigen	n.v.t.
	Deel ORO Deel CAT Deel SPA	Helikopters	2 jaar
CAT A-A	Deel ORO Deel CAT	Vliegtuigen Helikopters	Nog niet van toepassing; volgt later
	Deel SPA	Vliegtuigen Helikopters	3 jaar
CAT-ballonnen en -zweefvliegtuigen	Deel ORO Deel CAT	Ballonnen Zweefvliegtuigen	Nog niet van toepassing; volgt later

<b>Activiteit</b>	<b>Deel</b>	<b>Luchtvaartuig</b>	<b>Opt-out</b>
	Deel SPA	Ballonnen Zweefvliegtuigen	3 jaar
Gespecialiseerde activiteiten	Deel ORO* Deel SPO	Vliegtuigen Helikopters Ballonnen Zweefvliegtuigen	Nog niet van toepassing; volgt later
	Deel SPA	Vliegtuigen Helikopters Ballonnen Zweefvliegtuigen	3 jaar
Niet-commerciële activiteiten met CMPA	Deel ORO Deel NCC	Vliegtuigen Helikopters	Nog niet van toepassing; volgt later
	Deel SPA	Vliegtuigen Helikopters	2 jaar
Niet-commerciële activiteiten met otCMPA	Deel NCO	Vliegtuigen Helikopters Ballonnen Zweefvliegtuigen	Nog niet van toepassing; volgt later
	Deel SPA	Vliegtuigen Helikopters Ballonnen Zweefvliegtuigen	2 jaar

\*van toepassing op commerciële activiteiten anders dan commercieel luchtvervoer en niet-commerciële gespecialiseerde activiteiten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen

## **Bijlage I - Definities**

### **I Toepassingsgebied**

45. Bijlage I bevat definities van termen die voorkomen in de bijlagen II tot en met VIII bij deze verordening.

### **II. Overzicht van de reacties**

46. Op bijlage I zijn 53 reacties ontvangen van 18 personen en organisaties (nationale luchtvaartautoriteiten, brancheorganisaties, fabrikanten, luchtvaartmaatschappijen, een vereniging van luchtvaartterreinen en een particulier). In het algemeen werd de opname van definities in bijlage I ondersteund, doch niet de splitsing tussen uitvoeringsvoorschriften, AMC's en richtsnoeren. Het onderdeel waarop de meeste opmerkingen zijn ontvangen, is de maximale passagiersconfiguratie, waarbij unaniem is verzocht de opzet van de definitie van EU-OPS en JAR-OPS 3 over te nemen. De overige opmerkingen gaan over dertig termen en betreffen voorstellen voor redactionele correcties, wijzigingen om de voorschriften duidelijker te maken of beter af te stemmen, en de afstemming met diverse EU-OPS-, JAR-OPS 3- en CS-definities en ICAO-bijlage 6.

### **III. Overzicht van de verschillen**

#### ***Verschillen met EU-OPS / JAR-OPS 3***

47. De meeste definities zijn afgestemd op die van EU-OPS en JAR-OPS 3. Voor termen die in meer dan een IR voorkomen, is de definitie opgenomen in bijlage I. Er zijn kleine redactionele wijzigingen aangebracht om duidelijk te maken waar bepaalde termen van toepassing zijn op een soort activiteit of luchtvaartuig en om te zorgen voor samenhang met de richtsnoeren voor het opstellen van regelgeving. Verder zijn onderstaande termen als volgt gewijzigd:
- "3% en-route-uitwijkvluchthaven" was opgenomen in het CRD in plaats van de EU-OPS-term "brandstof en-route-uitwijkvluchthaven" – de vereiste van 3% is opgenomen in de AMC van CAT.OP.MPA.150 Brandstofbeleid;
  - "geschikt vluchthaventerrein": de EU-OPS-definitie bepaalde wat een geschikt vluchthaventerrein was en bevatte een niet-uitputtende lijst van bijkomende diensten waarover de vluchthaven moest beschikken. Uit de reacties van belanghebbenden bleek dat aan de lijst benodigde aanvullende diensten van de EU-OPS-definitie moeilijk kan worden voldaan door luchtvaartuigen volgens Deel NCC en Deel NCO, hoewel door andere belanghebbenden is verzocht om volledige omzetting van de EU-OPS-definitie voor commercieel luchtvervoer. Als oplossing voor dit proportionaliteitsprobleem heeft het Agentschap besloten de lijst benodigde aanvullende diensten om te zetten in het desbetreffende IR van Deel CAT. De strekking van de EU-OPS-definitie is derhalve volledig behouden voor commercieel luchtvervoer;

- onder de "Categorie I-nadering (CAT I)" valt het GNSS/SBAS (verbeterd wereldwijd satellietnavigatiesysteem) om duidelijk te maken dat activiteiten met behulp van koerslijnbaken en verticale geleiding (LPV) en met een beslissingshoogte onder 250 ft (maar niet lager dan 200 ft) worden behandeld als CAT I-activiteiten;
- "GNSS-landingsstelsel (GLS)" heet nu "GBAS-landingsstelsel (GLS)" en de definitie is afgestemd op PANS ATM en PANS ABC van de ICAO;
- "helihaven": het Agentschap is van oordeel dat deze term valt onder "luchtvaartterrein" (volgens de definitie van de basisverordening) en "exploitatiegebied", en heeft deze term niet omgezet in de nieuwe verordening;
- "bewaartijd" (HoT): deze definitie blijft gelijk aan die van het CRD en stemt overeen met ICAO-bijlage 14;
- "maximale operationele passagiersconfiguratie" (Maximum Operational Passenger Seating Configuration - MOPSC) komt in de plaats van de term "maximale goedgekeurde passagiersconfiguratie" (Maximum Approved Passenger Seating Configuration - MAPSC) van EU-OPS / JAR-OPS 3. Uit de opmerkingen van belanghebbenden bleek dat de MAPSC volgens EU-OPS wordt behandeld als een operationele goedkeuring en dat dit niet duidelijk was uit de NPA- en CRD-definities voor de maximale passagiersconfiguratie. Daarom heeft het Agentschap de nieuwe term, MOPSC, gedefinieerd met deze reacties in het achterhoofd. MOPSC heeft duidelijk betrekking op de exploitatie en moet worden vastgelegd in het vluchthandboek. De definitie maakt ook duidelijk dat voor de MOPSC moet worden uitgegaan van de maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie zoals vastgesteld tijdens de certificeringsprocedure;
- "Standaardcategorie I" heet nu "Categorie I-nadering (CAT I)" en de definitie ervan is afgestemd op die van EU-OPS/JAR-OPS 3 (de redactionele wijziging houdt in dat acroniemen van de EU-OPS-definitie zijn uitgeschreven in bijlage I).

### **Verschillen met ICAO-bijlage 6**

48. De meeste definities stemmen overeen met die van de ICAO, maar aangezien bij deze verordening EU-OPS en JAR-OPS 3 worden omgezet, zijn er enkele verschillen met de ICAO:
- terwijl "CAT II-, IIIA- en IIIB-naderingen" op dit moment overeenstemmen met EU-OPS, zal in het kader van regelgevingstaak OPS.083, "Evaluatie van SPA.LVO", afstemming op de meest recente wijziging van ICAO-bijlage 6 worden overwogen;
  - "Categorie A / B met betrekking tot helikopters" – naar aanleiding van reacties op het CRD zijn deze categorieën in overeenstemming gebracht met "Categorie A" en "Categorie B" voor hefschroefvliegtuigen volgens de CS-definities, die geacht worden te beantwoorden aan de opzet van JAR-OPS 3. In hun reacties is door belanghebbenden verzocht de versoepelingen uit te breiden voor bepaalde activiteiten (in het bijzonder medische noodhulp per



helikopter - HEMS), opdat helikopters die niet volledig voldoen aan de vereiste certificeringsspecificaties toch in aanmerking komen voor activiteiten in de prestatieklassen 1 en 2. Andere belanghebbenden hebben verzocht om intrekking van de versoepelingen. Het Agentschap ziet geen veiligheidsargumenten om de opzet van de definities te wijzigen;

- "en-route-uitwijkhaven" (ERA): de definitie blijft in overeenstemming met EU-OPS maar verschilt van die van de ICAO vanwege het verband met "geschikt luchtvaartterrein" en de mogelijke relevantie ervan voor de planningsfase;
- "head-updisplay" is op dit moment in overeenstemming met EU-OPS en in het kader van toekomstige regelgevingstaak OPS.084 "HUD/EVS" zal afstemming op de meest recente wijziging van ICAO-bijlage 6 worden overwogen;
- "activiteit in prestatieklasse 1 / 2 / 3" voor helikopters: in het CRD wordt uitgelegd dat de definities in overeenstemming blijven met die in JAR-OPS 3, omdat het Agentschap die het meest geschikt acht. Op deze punten zijn geen reacties op het CRD ontvangen, en er zijn geen verdere wijzigingen aangebracht. Voor prestatieklasse 1 moet volgens de ICAO-definitie de OEI-prestatie in acht worden genomen voordat het opstijgbeslissingspunt is bereikt of nadat het landingsbeslissingspunt is gepasseerd. Uit de definitie in bijlage I blijkt onvoldoende duidelijk op welk punt de prestatie moet worden overwogen, hoewel in het uitvoeringsvoorschrift staat dat dit op of voor het opstijgbeslissingspunt (CAT.POL.H.205) en op of voor het landingsbeslissingspunt (CAT.POL.H.220) moet zijn. Voor prestatieklasse 3 wordt in de gekozen definitie onderscheid gemaakt tussen meermotorige helikopters en eenmotorige helikopters, in tegenstelling tot de ICAO-definitie;
- "baanoppervlakconditie" stemt eveneens overeen met EU-OPS en de definities zullen worden afgestemd op de laatste wijzigingen van ICAO-bijlage 6 in regelgevingstaak OPS.005 "Eerste redactionele evaluatie van de OPS-uitvoeringsvoorschriften", die in 2013 zou moeten beginnen. Bij die gelegenheid kunnen belanghebbenden commentaar geven.

#### IV. Toelichting

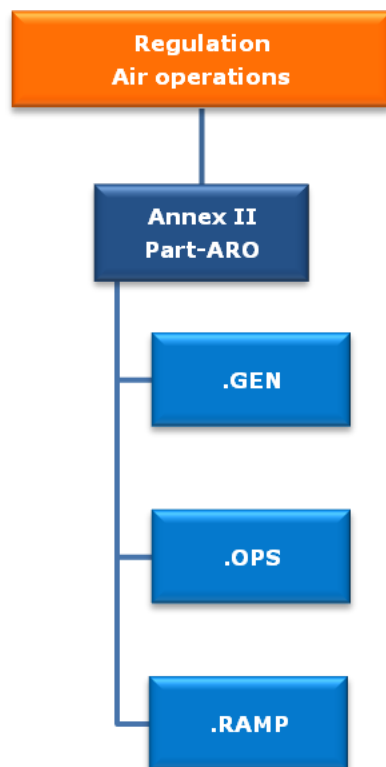
49. Aangezien het hoofdbeginsel bij het opstellen van de voorschriften de omzetting van EU-OPS en JAR-OPS 3 was, heeft dit geleid tot enkele verschillen met ICAO-bijlage 6 (hiervoor genoemd). Voor enkele termen is de definitie in EU-OPS en/of JAR-OPS 3 opgesplitst in een hoofddefinitie in bijlage I en het overige materiaal in GM's en/of uitvoeringsvoorschriften of AMC's. Daarom zijn voor de volgende onderdelen GM's opgesteld: head-updisplay landingssysteem, vijandige omgeving, offshore activiteiten, nachtzicht- en beeldvormende apparatuur en  $V_1$ , waarin materiaal is opgenomen dat voor meerdere uitleg vatbaar is of zuiver ter illustratie dient en derhalve geen deel kan uitmaken van de hoofddefinitie. Voor deze opsplitsing van EU-OPS/JAR-OPS 3-definities is tevens gekozen met het oog op evenredigheid, om te bereiken dat voor een aantal belangrijke termen de definitie van toepassing kan zijn op diverse delen. Het geval van "geschikt luchtvaartterrein" is hierboven beschreven.
50. Sommige belanghebbenden hebben verzocht de definities in de AMC bij bijlage I in de bijlage zelf op te nemen. Het Agentschap blijft echter van mening dat de

AMC bij bijlage I geschikt is voor termen die voorkomen in andere AMC's of GM's maar niet in de uitvoeringsvoorschriften zelf, en het besluit zal een AMC bij bijlage I bevatten. Naar aanleiding van wijzigingen van de regelgevingsstructuur en de opname van vereisten voor autoriteiten en organisaties in deze verordening, zijn bepaalde definities die eerder zijn gepubliceerd in het CRD bij de Delen AR en OR, toegevoegd aan bijlage I bij deze verordening: aanvaardbare wijzen van naleving, alternatieve wijzen van naleving, gedeelde vluchtcode, dry-leaseovereenkomst (leasing van enkel het luchtvaartuig), vluchtnabootser (FSTD), vliegverbod, operationele controle, hoofdvestiging, prioritering van platforminspecties, platforminspectie, rectificatie-interval en wet-leaseovereenkomst (leasing van luchtvaartuig met bemanning). Deze definities zijn door belanghebbenden geëvalueerd tijdens de NPA- en CRD-fasen van de Delen AR en OR.

51. Naar aanleiding van bepaalde reacties op CRD-OPS I zijn enkele definities gewijzigd:
- "ijsbestrijding" en "ontdooien" zijn duidelijk gedefinieerd als grondprocedures, en "ijsbestrijding" als van toepassing op vliegtuigen;
  - "systeem voor zichtverbetering" (EVS) is in overeenstemming gebracht met wijziging 34 van ICAO-bijlage 6 – dit kan worden opgevat als een louter redactionele wijziging.
52. Tot slot is de definitie van "commercieel luchtvervoer" overgebracht naar de mantelverordening, aangezien dat nodig is voor een goed begrip van het toepassingsgebied van de diverse bijlagen bij deze verordening.

**Bijlage II – Deel ARO****I. Algemeen**

53. Deel ARO, zoals dit in voorliggend advies wordt voorgesteld, bestaat uit drie subdelen:
- Deel ARO Subdeel GEN, algemene vereisten;
  - Deel ARO Subdeel OPS, specifieke vereisten voor luchtvaartactiviteiten;
  - Deel ARO Subdeel RAMP, vereisten voor platforminspecties van luchtvaartuigen van exploitanten die onder regelgevend toezicht van een ander land vallen.

**Figuur 3: Bijlage II – Deel ARO**

54. De in dit advies voorgestelde tekst geeft de wijzigingen weer die aansluitend op de publieke raadpleging in de oorspronkelijke voorstellen van het Agentschap zijn aangebracht (zoals gepubliceerd in NPA 2008-22b en NPA 2009-02d), en houdt rekening met aanvullende wijzigingen die zijn aangebracht na de analyse en beoordeling van de op het commentaardocument (CRD) ontvangen reacties. Subdeel GEN van Deel ARO stemt grotendeels overeen met Subdeel GEN van Deel ARA (vereisten voor autoriteiten inzake boordpersoneel). De bepalingen voor exploitanten die hun activiteiten moeten doorgeven, hebben alleen betrekking op

luchtvaartactiviteiten en zijn niet opgenomen in de ontwerpverordening inzake boordpersoneel (Deel ARA). Alle verwijzingen naar regelgeving zijn aangepast overeenkomstig de benamingen die zijn voorgesteld na het besluit tot wijziging van de regelgevingsstructuur:

- a. de oorspronkelijke bepalingen van Deel AR zijn nu opgenomen als Deel ARO-bepalingen (de "O" in ARO staat voor "operations", terwijl de "A" in ARA staat voor "aircrew");
- b. de oorspronkelijke Sectie IV van AR.GEN is nu opgenomen als het afzonderlijke Subdeel ARO.RAMP;
- c. het oorspronkelijke Subdeel AR.OPS heet nu ARO.OPS.

Met uitzondering van Deel ARO Subdeel RAMP is de nummering van de voorschriften (laatste drie cijfers) ongewijzigd.

55. Onderstaande tabel toont de verwijzingen naar de voorschriften volgens het CRD en volgens dit advies, in de volgorde van het advies:

Verwijzing naar voorschrift CRD	Titel van voorschrift CRD	Verwijzing naar voorschrift advies	Titel van voorschrift advies
<b>AR.GEN</b>	<b>Algemene vereisten</b>	<b>ARO.GEN</b>	<b>ARO Subdeel Algemene vereisten</b>
---	---	ARO.GEN.005	Toepassingsgebied
AR.GEN.115	Documentatie over het toezicht	ARO.GEN.115	Documentatie over het toezicht
AR.GEN.120	Wijzen van naleving	ARO.GEN.120	Wijzen van naleving
AR.GEN.125	Informatieverstrekking aan het Agentschap	ARO.GEN.125	Informatieverstrekking aan het Agentschap
AR.GEN.135	Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem	ARO.GEN.135	Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem
AR.GEN.200	Beheersysteem	ARO.GEN.200	Beheersysteem
AR.GEN.205	Gebruik van gekwalificeerde instanties	ARO.GEN.205	Taakverdeling
AR.GEN.210	Wijzigingen in het beheersysteem	ARO.GEN.210	Wijzigingen in het beheersysteem
AR.GEN.220	Administratie	ARO.GEN.220	Administratie
AR.GEN.300	Voortdurend toezicht	ARO.GEN.300	Toezicht
AR.GEN.305	Toezichtprogramma	ARO.GEN.305	Toezichtprogramma
AR.GEN.310	Eerste certificeringsprocedure - organisaties	ARO.GEN.310	Eerste certificeringsprocedure - organisaties
AR.GEN.315	Procedure voor afgifte, herbevestiging, verlenging of wijziging van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen of certificaten - personen	ARO.GEN.315	Procedure voor afgifte, herbevestiging, verlenging of wijziging van bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen of certificaten - personen
AR.GEN.330	Wijzigingen - organisaties	ARO.GEN.330	Wijzigingen - organisaties

<b>Verwijzing naar voorschrift CRD</b>	<b>Titel van voorschrift CRD</b>	<b>Verwijzing naar voorschrift advies</b>	<b>Titel van voorschrift advies</b>
AR.GEN.345	Verklaring – organisaties	ARO.GEN.345	Verklaring – organisaties
AR.GEN.350	Bevindingen en corrigerende maatregelen – organisaties	ARO.GEN.350	Bevindingen en corrigerende maatregelen – organisaties
AR.GEN.355	Handhavingsmaatregelen - personen	ARO.GEN.355	Bevindingen en handhavingsmaatregelen - personen
<b>AR.OPS</b>	<b>Luchtvaartactiviteiten</b>	<b>ARO.OPS</b>	<b>ARO Subdeel Algemene vereisten</b>
AR.OPS.100	Afgifte van de vergunning tot vluchttuitvoering	ARO.OPS.100	Afgifte van de vergunning tot vluchttuitvoering
AR.OPS.105	Afspraken over gedeelde vluchtcodes	ARO.OPS.105	Afspraken over gedeelde vluchtcodes
AR.OPS.110	Lease-overeenkomsten	ARO.OPS.110	Lease-overeenkomsten
AR.OPS.200	Specifieke goedkeuringsprocedure	ARO.OPS.200	Specifieke goedkeuringsprocedure
AR.OPS.205	Goedkeuring van een minimumuitrustingslijst	ARO.OPS.205	Goedkeuring van een minimumuitrustingslijst
AR.OPS.210	Plaatselijke omgeving	ARO.OPS.210	Bepaling van de plaatselijke omgeving
---	---	ARO.OPS.215	Goedkeuring van activiteiten van helikopters in een vijandige omgeving buiten een agglomeratie
---	---	ARO.OPS.220	Goedkeuring van vluchten met helikopters van of naar een gebied van algemeen belang
---	---	ARO.OPS.225	Goedkeuring van vluchten naar een afgelegen luchtvaartterrein
<b>AR.GEN</b>	<b>AR.GEN Sectie IV</b>	<b>ARO.RAMP</b>	<b>ARO Subdeel Platforminspecties</b>
AR.GEN.405	Toepassingsgebied	ARO.RAMP.005	Toepassingsgebied
AR.GEN.415	Algemeen	ARO.RAMP.100	Algemeen
AR.GEN.420	Criteria voor prioriteitsbepaling	ARO.RAMP.105	Criteria voor prioriteitsbepaling
AR.GEN.425	Informatieverzameling	ARO.RAMP.110	Informatieverzameling
AR.GEN.430	Kwalificatie van platforminspecteurs	ARO.RAMP.115	Kwalificatie van platforminspecteurs
---	---	ARO.RAMP.120	Erkenning van opleidingsorganisaties
AR.GEN.435	Uitvoering van platforminspecties	ARO.RAMP.125	Uitvoering van platforminspecties
AR.GEN.440	Categorisering van bevindingen	ARO.RAMP.130	Categorisering van bevindingen
AR.GEN.445	Follow-upmaatregelen voor bevindingen	ARO.RAMP.135	Follow-upmaatregelen voor bevindingen
AR.GEN.450	Vliegverboden	ARO.RAMP.140	Vliegverboden
AR.GEN.455	Verslaglegging	ARO.RAMP.145	Verslaglegging
AR.GEN.460	Coördinatietaken van het	ARO.RAMP.150	Coördinatietaken van het

Verwijzing naar voorschrift CRD	Titel van voorschrift CRD	Verwijzing naar voorschrift advies	Titel van voorschrift advies
	Agentschap		Agentschap
AR.GEN.465	Jaarverslag	ARO.RAMP.155	Jaarverslag
AR.GEN.470	Informatie aan het publiek	ARO.RAMP.160	Informatie aan het publiek
Deel AR	Aanhangsels	Deel ARO	Aanhangsels
Aanhangsel IV	Vergunning tot vluchtuitvoering	Aanhangsel I	Vergunning tot vluchtuitvoering
Aanhangsel V	Activiteitenspecificaties	Aanhangsel II	Activiteitenspecificaties
Aanhangsel VI	Lijst van specifieke erkenningen	Aanhangsel III	Lijst van specifieke erkenningen
Aanhangsel I	Standaardmeldingsformulier	Aanhangsel IV	Standaardmeldingsformulier
Aanhangsel II	Formulier voor bewijs van platforminspectie	Aanhangsel V	Formulier voor bewijs van platforminspectie
Aanhangsel III	Platforminspectieverslag	Aanhangsel VI	Platforminspectieverslag

**Tabel 1: Onderlinge verwijzing CRD-advies voor Deel ARO**

## II. Raadpleging

56. NPA 2008-22 werd op 31 oktober 2008 gepubliceerd op de EASA-website (<http://www.easa.europa.eu>). NPA 2009-02 werd op 30 januari 2009 gepubliceerd. Op verzoek van belanghebbenden werd de raadplegingsperiode voor deze NPA's verlengd overeenkomstig artikel 6, lid 6, van de regelgevingsprocedure<sup>7</sup>, om die te laten samenvallen met de raadplegingsperioden van de eerste uitbreidings-NPA's<sup>8</sup>. Op de sluitingsdata van 28 mei 2009 (NPA 2008-22) en 31 juli 2009 (NPA 2009-02) had het Agentschap 9 405 opmerkingen ontvangen die van belang waren voor Deel AR en Deel OR. Die opmerkingen werden ingediend door ruim vierhonderd personen en organisaties, onder wie nationale luchtvaartautoriteiten, beroepsorganisaties, privaatrechtelijke ondernemingen en particulieren. In totaal werden voor beide NPA's 18 243 opmerkingen ingediend.
57. De opmerkingen werden beoordeeld in overeenstemming met de gemeenschappelijke aanpak tot verruiming van de EU-bevoegdheden die werd vastgesteld door het Agentschap en de Europese Commissie, en goedgekeurd door de raad van beheer en het EASA-comité.<sup>9</sup>

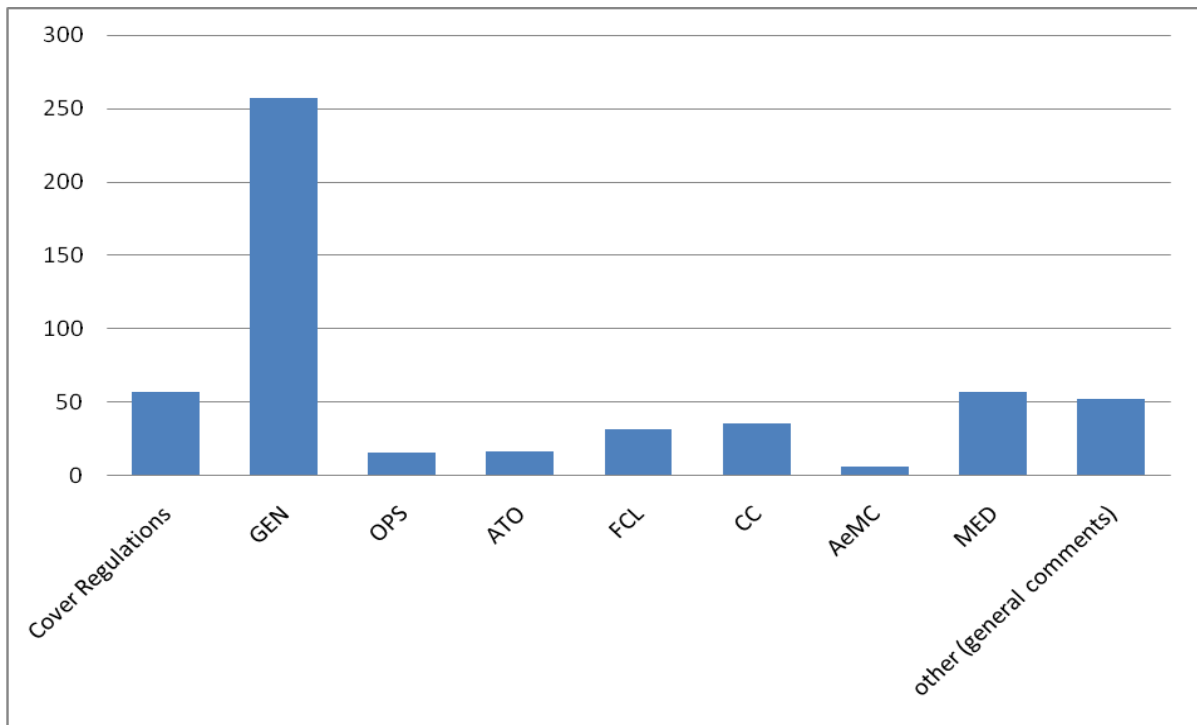
<sup>7</sup> Besluit nr. 08-2007 van de raad van beheer van het EASA tot wijziging en vervanging van de regelgevingsprocedure, aangenomen tijdens de vergadering van de raad van beheer 03-2007 van 13 juni 2007 ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php)).

<sup>8</sup> Meer in het bijzonder NPA 2008-22 betreffende vereisten voor autoriteiten en organisaties, en NPA 2009-02 betreffende uitvoeringsvoorschriften inzake vluchtuitvoeringen van EU-exploitanten ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php)).

<sup>9</sup> [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf).

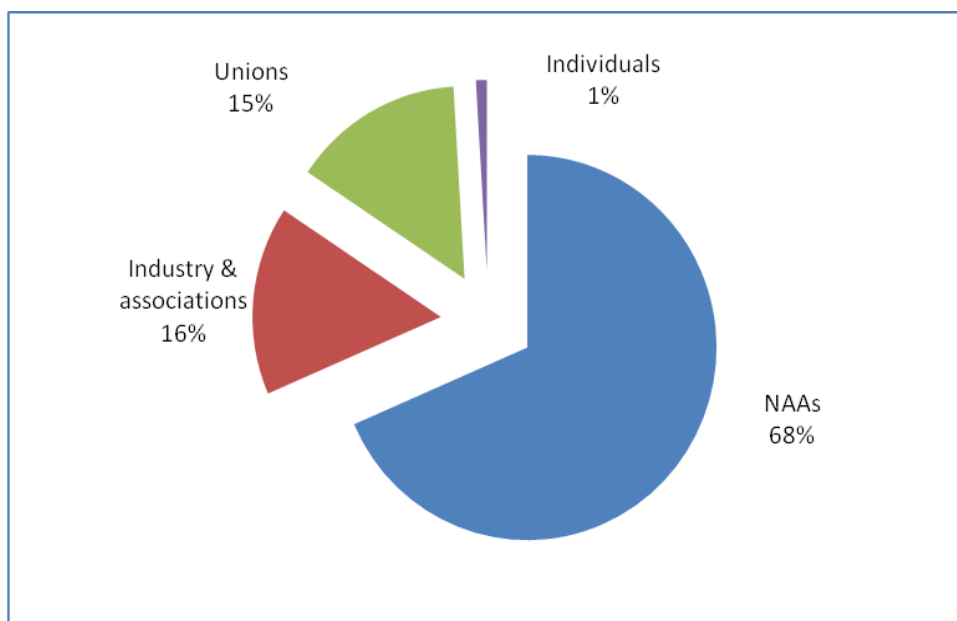
58. De gewijzigde regelgevingsteksten werden in detail besproken met de werkgroepen voor regelgevingsbeoordeling die werden ingesteld voor NPA 2008-22 en NPA 2009-02. De samenstelling van de werkgroepen berustte op die van de eerste redactiegroepen die werden opgezet voor de regelgevingstaken OPS.001 en FCL.001. Deelname aan deze eerste redactiegroepen werd ook mogelijk gemaakt voor andere vertegenwoordigers van belanghebbenden, alsook een vertegenwoordiger van de afdeling Normalisatie van het Agentschap, een en ander overeenkomstig de procedurevoorschriften inzake het lidmaatschap van regelgevingsgroepen. Deel AR werd samen met Deel OR verwerkt om de resultaten consistent te houden en het beoordelingsproces doelmatig te laten verlopen. Het beoordelingsproces betekende een nauwe coördinatie met de werkgroepen die werden ingesteld voor de technische vereisten inzake luchtvaartactiviteiten (OPS) (NPA 2009-02b) en de raadpleging van de redactiegroepen die werden ingesteld voor de tweede uitbreiding (luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer, luchtvaartnavigatiediensten).
59. Op 4 oktober 2010 werden de CRD's voor Deel AR en Deel OR met samenvattingen van opmerkingen en de bijbehorende antwoorden van het Agentschap samen met de gewijzigde tekst gepubliceerd op de website van het Agentschap. In de CRD's was een lijst opgenomen van alle personen en/of organisaties die opmerkingen hadden ingediend. Op de sluitingsdatum, 6 december 2010, had het Agentschap voor Deel AR en Deel OR 1 020 reacties ontvangen van ruim zeventig commentatoren, onder wie luchtvaartautoriteiten van België, Duitsland, Finland, Frankrijk, Ierland, Italië, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Spanje, het Verenigd Koninkrijk, Zweden en Zwitserland, alsook van beroepsorganisaties, non-profitorganisaties, particuliere ondernemingen en een aantal particulieren. Ook de Federal Aviation Administration (FAA) van de VS onderzocht de CRD's, maar had geen opmerkingen. Van alle ontvangen reacties hadden er 530 betrekking op Deel AR en 490 op Deel OR. De meeste reacties betroffen de Subdelen GEN. Circa 20% van de 1 020 reacties hield verband met de AMC's en GM's bij Deel AR en Deel OR.

In het volgende diagram is de spreiding van de reacties op Deel AR voor de verschillende subdelen weergegeven.



**Figuur 4: Reacties op Deel AR – spreiding**

60. Onderstaande figuur geeft een indruk van de herkomst van de reacties. Gezien het feit dat reacties van brancheorganisaties doorgaans namens hun individuele leden worden geplaatst, mag worden aangenomen dat het aandeel van de brancheorganisaties in deze figuur is ondervertegenwoordigd. Het zal echter geen verbazing wekken dat de meeste reacties afkomstig zijn van de nationale luchtvaartautoriteiten.



**Figuur 5: Reacties op Deel AR – herkomst**



**III. Toepassingsgebied en toepasselijkheid**

61. Hoewel dit advies alleen voor commercieel luchtvervoer geldt, is het hierbij voorgestelde Deel ARO van toepassing op alle typen luchtvaartactiviteiten, ook van commerciële activiteiten anders dan commercieel luchtvervoer, niet-commerciële activiteiten van complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen en anders dan complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen. Op deze manier wordt bereikt dat aan het eind van het goedkeuringsproces de voorschriften nauwkeurig en consistent zijn voor alle typen luchtvaartactiviteit (commercieel en niet-commercieel). Met nadruk wordt gesteld dat alle vereisten voor autoriteiten die bedoeld zijn om tevens te laten gelden voor andere activiteiten dan commercieel luchtvervoer, worden aangehouden tot de adviezen met de desbetreffende technische vereisten (bv. Deel NCC, Deel NCO, Deel SPO) zijn vastgesteld.

Subdeel GEN van Deel ARO stelt gemeenschappelijke vereisten vast voor bevoegde autoriteiten en bestaat uit drie secties:

- Sectie 1 Algemeen;
- Sectie 2 Beheer; en
- Sectie 3 Toezicht, certificering en handhaving.

62. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de desbetreffende artikelen van de basisverordening met betrekking tot de interactie tussen erkende organisaties en de bevoegde autoriteit, de samenwerking en informatie-uitwisseling tussen bevoegde autoriteiten en met het Agentschap, de goedkeuring van wijzen van naleving als alternatief voor die welke door het Agentschap zijn vastgesteld, de noodzaak om onmiddellijke actie te ondernemen in geval van een veiligheidsprobleem, alsook de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van certificaten en erkenningen. Subdeel GEN bevat verder vereisten voor de organisatie en het beheersysteem van bevoegde autoriteiten die rechtstreeks van belang zijn voor de toezichtcapaciteit van de bevoegde autoriteiten.

Basisverordening	Vereiste voor autoriteiten (Authority Requirement)
Artikel 2, lid 2, onder d), Doelstellingen Artikel 15 Informatienetwerk	Veiligheidsprogramma (artikel 3 Mantelverordening)
Artikel 18 Maatregelen van het Agentschap Artikel 19 Adviezen, certificeringsspecificaties en richtsnoeren	Wijzen van naleving (ARO.GEN.120)
Artikel 7 Piloten	Toezichtcapaciteit (artikel 4 Mantelverordening) Toezicht (ARO.GEN.300)
Artikel 7 Piloten (ATO's, AeMC's, FSTD's)	Toezichtprogramma (AOR.GEN.305)
Artikel 8 Vluchtuitvoeringen	Eerste certificering (ARO.GEN.310 & 315) Wijzigingen – organisaties (ARO.GEN.330) Bevindingen – organisaties (ARO.GEN.350)
Artikel 8, lid 4, Vluchtuitvoeringen - cabinepersoneel	Bevindingen en handhavingsmaatregelen – personen (ARO.GEN.355)

Basisverordening	Vereiste voor autoriteiten (Authority Requirement)
Artikel 10 Toezicht en handhaving	Toezicht (ARO.GEN.300) Toezichtprogramma (ARO.GEN.305) Bevindingen (ARO.GEN.350) Handhaving - personen (ARO.GEN.355)
Artikel 13 + bijlage V – Gekwalificeerde instanties	Taakverdeling (ARO.GEN.205)
Artikel 15 Informatienetwerk	Informatieverstrekking aan het Agentschap (ARO.GEN.125) Toezichtprogramma (ARO.GEN.305) Beheersysteem (ARO.GEN.200)
Artikel 14 Flexibiliteitsregeling Artikel 15 Informatienetwerk Artikel 22, lid 1, Certificering van vluchtuitvoeringen	Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem (AR.GEN.135)
Artikel 24 Toezicht op de toepassing van regels	Beheersysteem (ARO.GEN.200) Wijzigingen in het beheersysteem (ARO.GEN.210)
Artikel 54 Inspectie van lidstaten	Wijzigingen in het beheersysteem (ARO.GEN.210) Administratie (ARO.GEN.220)

**Tabel 2: Artikelen van de basisverordening en corresponderende vereisten voor autoriteiten**

63. Overeenkomstig de systeembenadering werden de vereisten in Subdeel GEN geformuleerd teneinde, voor zover mogelijk, de samenhang en verenigbaarheid met de desbetreffende voorschriften op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer/luchtvaartnavigatiediensten, alsook op het gebied van luchtwaardigheid te garanderen. Gezien hun algemene aard wordt in de voorgestelde uitvoeringsvoorschriften terdege rekening gehouden met de kritieke onderdelen (Critical Elements – CE) van een systeem voor veiligheidstoezicht zoals die zijn gedefinieerd door de ICAO<sup>10</sup>, met name wat betreft:
- CE-3: burgerluchtvaartstelsel en veiligheidstoezichtstaken van de Staat
  - CE-4: kwalificatie en opleiding van technisch personeel
  - CE-5: technische richtsnoeren, instrumenten en verstrekking van veiligheidskritieke informatie
  - CE-6: vergunnings-, certificerings-, goedkeurings- en/of licentieplicht
  - CE-7: toezichtverplichting
  - CE-8: verhelpen van veiligheidsproblemen.
64. Krachtens ICAO-normen tot uitvoering van een nationaal veiligheidsprogramma (SSP) dient de Staat mechanismen op te zetten om te zorgen voor doeltreffend

<sup>10</sup> Zie ICAO-document 9735 *Safety Oversight Audit Manual*, tweede uitgave – 2006, aanhangsel C – door na te gaan in hoeverre de kritieke onderdelen van een systeem voor veiligheidstoezicht worden toegepast, wordt het vermogen van de Staat om toezicht te houden op de veiligheid bepaald als onderdeel van het Universal Safety Oversight Audit Programme van de ICAO.

toezicht op deze kritieke onderdelen<sup>11</sup>. De in Subdeel GEN voorgestelde vereisten dienen daarom ter ondersteuning van de lidstaten bij de uitvoering van SSP's.

65. De voorgestelde voorschriften putten verder uit de ter zake dienende bepalingen in EU-OPS Subdeel C "Certificering van en toezicht op exploitanten"<sup>12</sup> en bestaande bepalingen in de gezamenlijke tenuitvoerleggingsprocedures van de JAA. De uitvoeringsvoorschriften en bijbehorende AMC's in Subdeel GEN van Deel ARO stroken volledig met de toepasselijke normen inzake veiligheidstoezicht in ICAO-bijlage 6, deel I, aanhangsel 5 en deel III, aanhangsel 1.

ICAO-bijlage 6, deel I - aanhangsel 5 ICAO-bijlage 6, deel III - aanhangsel 1	EASA-voorschriften en daarmee samenhangende AMC's/GM's
1. Primaire luchtvaartwetgeving	de Basisverordening ORO.GEN.140
2. Specifieke exploitatieregels	Verordening (EG) nr. 216/2008; Essentiële vereisten, Verordening (EG) nr. 2042/2003 <sup>13</sup> Deel ARO Subdeel OPS
3. Structuur burgerluchtvaartautoriteit en taken inzake veiligheidstoezicht	ARO.GEN.200(a)(2) voldoende personeel Artikel 4 Mantelverordening luchtvaartactiviteiten
4. Technische richtsnoeren	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200(a)(1)
5. Gekwalificeerd technisch personeel	ARO.GEN.200(a)(2) GM1 en 2-ARO.GEN.200(a)(2)
6. Vergunnings- en licentieplicht	ARO.GEN.200(a)(1) - AMC1-ARO.GEN.305(b)-OPS ARO.GEN.310 - AMC1-ARO.GEN.310(a)-OPS
7. Verplichting tot permanent toezicht	ARO.GEN.200(a)(1) ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305(b)
8. Verhelpen van veiligheidsproblemen	ARO.GEN.200(a)(1) en ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

**Tabel 3: Correspondentie tussen toepasselijke ICAO-normen inzake toezicht en Deel ARO / Deel ORO**

66. Subdeel GEN van Deel ARO stelt gemeenschappelijke vereisten voor die toepasbaar zijn op alle typen certificaten en erkenningen, en geeft daarmee uitvoering aan de conclusies van het JAA COrA-verslag wat betreft

<sup>11</sup> Zie ICAO-bijlage 1, aanhangsel C en ICAO-bijlage 6, aanhangsel J "Framework for the State Safety programme", punt 3.1.

<sup>12</sup> Vergelijkingstabellen van de regelgeving voor EU-OPS en JAR-OPS 3 werden beschikbaar gesteld met de CRD's betreffende Deel AR en Deel OR, zie <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

<sup>13</sup> 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. *PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1.*

prestatiegerelateerd toezicht, gestroomlijnde erkenningsprocessen met samenhang in erkenningen van organisaties, voor zover die samenhang van essentieel belang is voor de organisaties om (veiligheids)beheersystemen doeltreffend toe te passen. De ICAO-doelstelling om veiligheidsbeheersystemen in te voeren op alle luchtvaartgebieden resulteert noodzakelijkerwijs in dezelfde basisbeginselen wat betreft beheer en erkenning van organisaties.

67. Aangezien Deel ARO voortbouwt op bestaand regelgevingsmateriaal en vereisten voorstelt die volledig zijn afgestemd op de toepasselijke ICAO-normen inzake nationale systemen voor veiligheidstoezicht, kan worden geconcludeerd dat de kerntaken van autoriteiten die zijn vastgelegd in de door dit advies voorgestelde uitvoeringsvoorschriften, niet wezenlijk verschillen van die welke de bevoegde autoriteiten nu al vervullen. Eventuele aanvullende taken vinden hun rechtvaardiging ofwel rechtstreeks in de basisverordening (te weten de uitvoering van de artikelen betreffende de eerste uitbreiding, de verwezenlijking van de hoofddoelstelling van de basisverordening wat betreft veiligheid, normalisering en harmonisatie), ofwel in de ICAO-normen die verband houden met de totstandbrenging van een State Safety Programme (SSP).

### **ARO.GEN Sectie 1 - Algemeen**

68. Sectie I vult de in de mantelverordening vervatte vereisten voor lidstaten (artikel 4 – toezichtcapaciteit) aan met algemene vereisten die gelden voor bevoegde autoriteiten. Daarmee wordt hoofdzakelijk beoogd de samenwerking en informatie-uitwisseling te bevorderen, niet alleen tussen autoriteiten en het Agentschap, maar ook tussen de autoriteiten onderling. Voor deze bepalingen wordt teruggegrepen op de in de basisverordening vervatte overkoepelende vereisten (in het bijzonder artikel 5, lid 5; artikel 7, lid 6; artikel 8, lid 5; artikel 10; artikel 15; artikel 22, lid 1, en artikel 24). Sectie I bevat ook verplichtingen in verband met documentatie over het toezicht. Die verplichtingen vormen een aanvulling op de desbetreffende bepalingen over de toezichtcapaciteit in de Mantelverordening onder verwijzing naar het kritieke onderdeel van de ICAO CE-5 "technische richtsnoeren, instrumenten en verstrekking van veiligheidskritieke informatie".
69. Sectie I legt de bevoegde autoriteiten de verplichting op om veiligheidsrelevante informatie te verstrekken aan het Agentschap (ARO.GEN.125(b)). Hoewel het concept van verplichte veiligheidsverslagen bij ernstige voorvallen is ingevoerd door Richtlijn 2003/42/EG<sup>14</sup>, werd aangenomen dat de desbetreffende uitvoeringsmaatregelen<sup>15</sup> niet voorzien in uitdrukkelijke vereisten met betrekking tot de noodzaak om alle beschikbare veiligheidsinformatie in een gepaste vorm te verstrekken aan het Agentschap. Het Agentschap moet doorgaans in kennis worden gesteld van problemen in verband met ontwerp, gegevens voor operationele geschiktheid (OSD) en operationele veiligheid zoals bepaald in het

<sup>14</sup> Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart (*PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23*).

<sup>15</sup> Artikel 2 van Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie van 12 november 2007 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen om overeenkomstig Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad uitgewisselde informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart op te nemen in een centraal register. Voor de EER relevante tekst (*PB L 294 van 13.11.2007, blz. 3*).

Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP) of de gebieden die specifiek door het Agentschap als veiligheidsprobleem werden onderkend. Materiaal over aanvaardbare wijzen van naleving zal worden opgenomen voor AR.GEN.125(b) als resultaat van de werkzaamheden die op dit moment gaande zijn in het kader van het interne voorvalmeldsysteem (IORS) van het Agentschap. Zo krijgt het Agentschap de beschikking over een essentieel instrument om het jaarlijkse veiligheidsoverzicht op te stellen zoals dit door de wetgever<sup>16</sup> wordt verlangd.

70. Sectie I bevat vereisten inzake de verwerking van wijzen van naleving als alternatief voor de aanvaardbare wijzen van naleving die door het Agentschap zijn vastgesteld. De term "aanvaardbare wijzen van naleving" als bedoeld in de artikelen 18 en 19 van de basisverordening wordt hoofdzakelijk gehanteerd ter beschrijving van technische/procedurele middelen die de lidstaten en de industrie moeten gebruiken om de basisverordening en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften toe te passen. In dat opzicht illustreert een aanvaardbare wijze van naleving hoe het voorschrift wordt nageleefd. Het daarmee samenhangende materiaal dat door het Agentschap wordt uitgevaardigd is niet van wetgevende aard en kan bijgevolg geen verplichtingen opleggen aan gereguleerde personen; zij mogen beslissen andere middelen te gebruiken om overeenstemming met de toepasselijke vereisten aan te tonen. De wetgever wilde echter met dit materiaal rechtszekerheid bieden voor aanvragers en een uniforme toepassing bevorderen. Daarom werd daaraan een vermoeden van naleving van het voorschrift verleend. De aanvaardbare wijze van naleving verplicht de bevoegde autoriteiten te erkennen dat de gereguleerde personen die daaraan voldoen, ook voldoen aan de wetgeving. Toch wordt hierin enige flexibiliteit ingebouwd, aangezien belanghebbenden hun bevoegde autoriteit een alternatieve wijze van naleving mogen voorstellen die vervolgens kan worden goedgekeurd en toegepast mits zij aantonen dat daardoor een gelijkwaardig veiligheidsniveau kan worden gewaarborgd.
71. Het voorstel in het CRD beoogt ervoor te zorgen dat dergelijke alternatieven uniform worden verwerkt door bevoegde autoriteiten en tevens een volledige transparantie tot stand te brengen, die ontbreekt in het huidige systeem. De rechtsgrondslag voor het mechanisme van alternatieve wijzen van naleving en de verplichtingen voor bevoegde autoriteiten zijn terug te vinden in artikel 5, lid 5, artikel 7, lid 6, en artikel 8, lid 5, van de basisverordening. Daarin wordt onder meer bepaald dat uitvoeringsvoorschriften moeten worden vastgesteld over de wijze van afgifte, handhaving en wijziging van certificaten en goedkeuringen. Aangezien alternatieve wijzen van naleving hoofdzakelijk door aanvragers worden gebruikt om overeenstemming met de uitvoeringsvoorschriften te bereiken, heeft het Agentschap het noodzakelijk geacht zowel voor de aanvragers als voor de autoriteiten een proces in te voeren om die alternatieve wijzen van naleving te behandelen. De rol en verplichtingen voor het Agentschap vinden hun rechtsgrondslag in de bevoegdheden die aan het Agentschap zijn toegekend om toe te zien op de toepassing van voorschriften door bevoegde autoriteiten en om hun prestaties te normaliseren (zie artikelen 10 en 24 van de basisverordening).

---

<sup>16</sup> Artikel 15, lid 4, van de basisverordening.

72. Ter wille van de normalisering en harmonisatie wordt een verplichting voor de bevoegde autoriteit ingevoerd om het Agentschap in kennis te stellen van elke alternatieve wijze van naleving die zij heeft goedgekeurd of gebruikt, en om de alternatieve wijze van naleving die de bevoegde autoriteit zelf gebruikt om overeenstemming te bereiken met de toepasselijke voorschriften, beschikbaar te stellen aan alle organisaties en personen die onder haar toezicht staan. Hiermee wordt een nieuwe taak in het leven geroepen voor de bevoegde autoriteiten. Die taak kan echter worden uitgevoerd met gebruikmaking van bestaande mechanismen en procedures; daarom zal het extra werk dat die taak met zich brengt naar verwachting beperkt blijven.
73. Uit de opmerkingen over de NPA en reacties op het CRD bleek duidelijk dat de meeste belanghebbenden er de voorkeur aan zouden geven dat het Agentschap alle alternatieve wijzen van naleving systematisch op voorhand controleert voordat die worden goedgekeurd en/of toegepast door de bevoegde autoriteit. Kernargument daarbij is het in stand houden van gelijke voorwaarden en het wegnemen van de onzekerheid dat een alternatieve wijze van naleving die de bevoegde autoriteit zonder tussenkomst van het Agentschap heeft goedgekeurd achteraf kan worden betwist, bijvoorbeeld tijdens een normalisatie-inspectie. In de basisverordening wordt geen bevoegdheid aan het Agentschap verleend voor een dergelijke voorafgaande goedkeuring, aangezien de toepassing van de voorschriften wordt overgelaten aan de lidstaten. Bijgevolg kunnen die kwesties niet binnen de huidige regelgeving worden aangepakt. Om echter aan de bezorgdheid van de belanghebbenden tegemoet te komen, wordt een verzachtend element opgenomen door uitdrukkelijk voor te schrijven dat de bevoegde autoriteit een systeem moet vaststellen om alle door haarzelf of organisaties onder haar toezicht gebruikte alternatieve wijzen van naleving consequent te beoordelen en te controleren. In dat verband valt op te merken dat door een bevoegde autoriteit goedgekeurde alternatieve wijzen van naleving uitsluitend mogen worden gebruikt door de desbetreffende organisatie. Wanneer andere organisaties dezelfde alternatieve wijzen van naleving willen gebruiken, moeten zij die opnieuw laten goedkeuren door hun bevoegde autoriteit.
74. Tot slot heeft het Agentschap in antwoord op reacties op het CRD de definities vereenvoudigd door de term "aanvullende wijzen van naleving" te schrappen en de definitie van "alternatieve wijzen van naleving" te verruimen tot middelen die een alternatief vormen voor een bestaande AMC en nieuwe middelen om overeenstemming te bereiken met de basisverordening en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften, in zoverre het Agentschap geen desbetreffende AMC's heeft goedgekeurd.

## **ARO.GEN Sectie 2 - Beheer**

75. Volgens de voorschriften in Sectie II moeten bevoegde autoriteiten een beheersysteem tot stand brengen en in stand houden teneinde hun verplichtingen na te komen en zich van hun verantwoordelijkheden te kwijten als bedoeld in Deel ARO. De hoofdonderdelen van dit beheersysteem zijn gelijkwaardig aan de op organisaties toepasselijke standaardvereisten inzake beheersystemen:
- gedocumenteerde beleidslijnen en procedures;

- voldoende en behoorlijk gekwalificeerd personeel, en de verplichting om de beschikbaarheid van personeel te plannen;
  - benoeming van leidinggevend personeel voor de verschillende werkterreinen;
  - geëigende installaties en uitrusting;
  - een functie om toezicht te houden op de naleving van het beheersysteem, inclusief de benoeming van een persoon of groep personen die de verantwoordelijkheid draagt voor het toezicht op de naleving;
  - de noodzaak te waarborgen dat de namens de bevoegde autoriteit uitgevoerde certificerings- en toezichttaken in overeenstemming zijn met de toepasselijke vereisten;
  - een systeem om wijzigingen in kaart te brengen die het beheersysteem beïnvloeden, en het treffen van maatregelen om het beheersysteem doeltreffend te houden; en
  - een administratiesysteem om de uitgevoerde activiteiten traceerbaar te houden.
76. Deze vereisten inzake beheersystemen worden aangevuld door een specifieke vereiste om procedures vast te stellen met het oog op de doeltreffende informatie-uitwisseling met, en bijstand aan, andere autoriteiten, tot nadere invulling van de vereisten van artikel 15, lid 1, van de basisverordening. De in Sectie II voorgestelde reeks gemeenschappelijke vereisten voor beheersystemen van de bevoegde autoriteit houdt rechtstreeks verband met de kritieke onderdelen van de ICAO inzake systemen voor veiligheidstoezicht, met name CE-4 "kwalificatie en opleiding van technisch personeel" en CE-5 "technische richtsnoeren, instrumenten en verstrekking van veiligheidskritieke informatie". Deze vereisten ondersteunen de toepassing van SSP's en dragen bij aan de totstandbrenging van een doeltreffend toezichtstelsel om gereguleerde organisaties aan te moedigen beheersystemen toe te passen die overeenstemmen met Deel ORO.
77. Teneinde het normaliseringsproces te ondersteunen en de overgang van dat proces naar een permanent toezicht<sup>17</sup> te faciliteren, legt Sectie II de bevoegde autoriteiten eveneens de verplichting op om het Agentschap relevante documentatie te verstrekken over hun beheersysteem en over daarin aangebrachte wijzigingen.
78. Wat betreft ARO.GEN.205, hebben bepaalde lidstaten de invoeging van specifieke bepalingen in Deel ARO aangevochten door aan te geven dat deze kwestie al voldoende aan bod kwam in artikel 13 en bijlage V van de basisverordening. Het Agentschap is echter de mening toegedaan dat in de basisverordening niet is vastgelegd hoe de genoemde verplichtingen moeten worden gewaarborgd. Daarom worden de bepalingen gehandhaafd, zij het in een gewijzigde vorm. Het

<sup>17</sup> De aanpak van permanent toezicht (CMA) gaat gepaard met de totstandbrenging van een systeem om permanent toezicht uit te oefenen op de lidstaten volgens een geharmoniseerde en consistente aanpak. Het vermogen van de lidstaten om toezicht te houden op de veiligheid wordt gecontroleerd op basis van de volgende vier belangrijke stappen: (1) verzamelen en valideren van veiligheidsgegevens, (2) analyseren en toetsen van het niveau van het vermogen om toezicht te houden op de veiligheid, (3) in kaart brengen van tekortkomingen en beoordelen van de daaraan verbonden risico's, (4) uitwerken en toepassen van risicobeperkende strategieën.

voorschrift bepaalt nu hoe de certificerings- en toezichttaken door de bevoegde autoriteit worden verdeeld onder natuurlijke en rechtspersonen, en legt daarbij de nadruk op de na te leven criteria. Dergelijke specifieke voorschriften beogen te waarborgen dat de namens de bevoegde autoriteit uitgevoerde certificerings- en toezichttaken in overeenstemming zijn met de toepasselijke vereisten, wat ook wordt vereist van organisaties wanneer zij activiteiten uitbesteden binnen de reikwijdte van hun erkenning. Dit nieuwe IR is rechtstreeks van belang om een hoog veiligheidsniveau te waarborgen in de certificerings- en toezichtactiviteiten van de bevoegde autoriteit, alsmede om de ter zake geldende bepalingen in de basisverordening uniform toe te passen. Dit nieuwe voorschrift doet geen afbreuk aan de flexibiliteit die de lidstaten wordt geboden bij het aanwijzen van een of meer instanties als bevoegde autoriteit overeenkomstig artikel 4, lid 1, van de Mantelverordening; het is van toepassing binnen elke bevoegde autoriteit die is aangewezen door een lidstaat.

79. De bepalingen in Sectie II zijn gebaseerd op bestaande vereisten, zoals die in Sectie B van Verordening (EG) nr. 2042/2003 met betrekking tot de organisatie van de bevoegde autoriteit, kwalificatie en opleiding, procedures, faciliteiten, administratie enz. Toch ontstaan door deze bepalingen nieuwe taken voor bevoegde autoriteiten:
- a. de doorgifte aan het Agentschap van procedures en daarin aangebrachte wijzigingen, de informatieverstrekking aan het Agentschap over wijzigingen die gevolgen hebben voor het beheersysteem (ARO.GEN.200(d) en ARO.GEN.210(c));
  - b. de definitie en toepassing van procedures om deel te nemen aan onderlinge informatie-uitwisseling met en bijstand aan andere bevoegde autoriteiten ARO.GEN.200(c); en
  - c. de toepassing van een systeem voor toezicht op de naleving middels een intern controleproces en een proces voor het beheer van veiligheidsrisico's (ARO.GEN.200 (a)(4);(5)), met inbegrip van de toepassing van een systeem om natuurlijke of rechtspersonen die namens de bevoegde autoriteit certificerings- of toezichttaken uitvoeren, in eerste instantie en op permanente basis te beoordelen (ARO.GEN.205).
80. Voor de taken onder a) en b) mag worden aangenomen dat de autoriteiten kunnen teruggrijpen op bestaande middelen en communicatiekanalen. Voor de taak onder c) kunnen echter extra middelen nodig zijn. Artikel 4, lid 4, van de Mantelverordening bepaalt duidelijk de verantwoordelijkheden van de lidstaten om de bevoegde autoriteiten de toezichtcapaciteit en middelen beschikbaar te stellen die zij nodig hebben om hun taken te vervullen in overeenstemming met de toepasselijke vereisten. Dat vormt de rechtsgrondslag om te waarborgen dat alle aanvullende taken kunnen worden gefinancierd. In dat verband valt op te merken dat een doeltreffend beheersysteem, met inbegrip van toezicht op de naleving en het beheer van veiligheidsrisico's, ook moet bijdragen tot het waarborgen van kosteneffectiviteit in certificerings- en toezichtprocessen en het ondersteunen van de toepassing van SSP's.
81. Daarnaast voorzien de bepalingen in Sectie II nu in de verplichting:
- a. voor bevoegde autoriteiten om een lijst bij te houden van alle organisatiecertificaten, FSTD-kwalificatiecertificaten en bewijzen van



- bevoegdheid voor personeel, bevoegdverklaringen, certificaten of attesten die zijn afgegeven (ARO.GEN.220(b));
- b. voor bevoegde autoriteiten om een administratie bij te houden van de beoordeling van alternatieve wijzen van naleving voorgesteld door organisaties die zijn onderworpen aan een certificeringsverplichting, en de beoordeling van alternatieve wijzen van naleving die door de bevoegde autoriteit zelf worden gebruikt (ARO.GEN.220(a)(11)); en
  - c. een systeem toe te passen om de beschikbaarheid van personeel te plannen (ARO.GEN.200(a)(2)).
82. Ook al zijn dergelijke uitdrukkelijke vereisten niet opgenomen in de huidige voorschriften, aangenomen mag worden dat bevoegde autoriteiten beschikken over systemen om deze nieuwe vereisten na te leven als onderdeel van hun administratie van certificaten en erkenningen en hun personeelsbeheer.

### **ARO.GEN Sectie 3 – Toezicht, certificering en handhaving**

83. Deze sectie van Deel ARO Subdeel GEN reikt de bevoegde autoriteit de nodige elementen aan wat betreft de wijze van interactie met gereguleerde organisaties en personen. Deze sectie beschrijft algemene beginselen inzake toezicht, behandelt de onderdelen van het toezichtprogramma en bepaalt nauwkeurig de specifieke acties, rollen en verantwoordelijkheden van bevoegde autoriteiten met betrekking tot certificering, voortdurend toezicht en handhaving. Deze sectie berust op vaststaande procedures in bestaande regelgeving. De voorschriften inzake toezicht houden rekening met de overkoepelende vereisten in de basisverordening om zeker te stellen dat het toezicht niet beperkt blijft tot organisaties en personen die door de bevoegde autoriteit zijn gecertificeerd.
84. De desbetreffende bepalingen zijn gebaseerd op JIP's van de JAA betreffende JAR-OPS en JAR-FCL, alsook op bestaande vereisten in Sectie B die zijn opgenomen in Verordening (EG) nr. 1702/2003<sup>18</sup> en Verordening (EG) nr. 2042/2003. De volgende artikelen van de basisverordening zijn van belang voor OPS: artikel 8, lid 5; voor FCL: artikel 7, lid 6; voor toezicht in onderlinge samenwerking: artikel 10, artikel 11 en artikel 15. In antwoord op feedback van belanghebbenden zullen met de AMC's en GM's specifiekere instructies worden opgenomen inzake eerste certificering en toezicht, die meer in het bijzonder betrekking hebben op processen, personeelskwalificaties en geschikt aantal, geldigheid van bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor vlieg instructeurs enz.
85. Het in de NPA vervatte voorstel bevat onderdelen uit COra-aanbevelingen voor de afgifte van een enig organisatiecertificaat aan organisaties die in het bezit zijn van erkenningen in overeenstemming met meerdere delen. Uit de analyse van de opmerkingen over de NPA bleek duidelijk dat het concept van een "enig certificaat" niet wordt onderschreven: de bezorgdheid in de industrie heeft te maken met het feit dat de ICAO geen "overkoepelende" erkenning van de organisatie vereist boven de vergunning tot vluchtuitvoering (AOC). Daardoor zou de invoering van het enige certificaat leiden tot een Europese specificiteit zonder

<sup>18</sup> Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties. *PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6.*

internationale erkenning. Bevoegde autoriteiten gaven te kennen dat onduidelijkheid bestond over de afgiftevoorwaarden van het enige certificaat en over het verband tussen een op zichzelf staand organisatiecertificaat en de gebiedsspecifieke certificaten (AOC, ATO, AeMC). Verder beweerden ze dat het enige organisatiecertificaat zou leiden tot een aanmerkelijke verhoging van de werklast voor autoriteiten die niet is gerechtvaardigd vanuit veiligheidsoogpunt. Aangezien de hoofddoelstellingen van het concept voor een enig organisatiecertificaat kunnen worden verwezenlijkt zonder de afgifte van een enig certificaat verplicht te stellen, heeft het Agentschap ermee ingestemd afstand te doen van dit concept. Met het oog op een doeltreffend toezicht is het inderdaad veel relevanter het toezichtprogramma te rationaliseren voor organisaties die in het bezit zijn van erkenningen voor meerdere delen, dan een op zichzelf staand organisatiecertificaat af te geven. Het is toegestaan vrijstellingen voor controle-items te verlenen aan organisaties die zijn gecertificeerd volgens meerdere delen, zoals beschreven in de AMC's voor ARO.GEN.305.

86. In de NPA stond ook een voorstel voor toezicht in onderlinge samenwerking<sup>19</sup> om de basis te leggen voor een zo doelmatig mogelijk toezicht op de activiteiten die niet geografisch beperkt zijn tot de lidstaat waar het certificaat is afgegeven. De hoofddoelstelling van de bepalingen inzake toezicht in onderlinge samenwerking is het geven van een Europese dimensie aan het toezicht door een optimaal gebruik van de toezichtmiddelen ter plaatse aan te moedigen en tegelijk te waarborgen dat alle personen, organisaties of luchtvaartuigen aan periodiek toezicht worden onderworpen. Daarbij worden bepaalde specifieke aanbevelingen overgenomen van de conferentie van de directeuren-generaal Burgerluchtvaart over een mondiale strategie voor veiligheidstoezicht (die in 1997 werd gehouden bij de ICAO). Op deze conferentie werd de noodzaak benadrukt om de beginselen en procedures voor de beoordeling van het veiligheidstoezicht op mondiaal niveau te coördineren en te harmoniseren. Verder werden de voordelen onderkend van een regionale aanpak. Het voorstel van het Agentschap kwam uitvoerig aan bod. De meeste opmerkingen kwamen van bevoegde autoriteiten. Zij gaven uiting aan hun bezorgdheid over een mogelijke vervaging van de verantwoordelijkheden inzake toezicht en over de praktische aspecten van samenwerking tussen autoriteiten, waarbij verschillende rechtsstelsels of taalbarrières een hinderpaal kunnen vormen. De industrie maakte zich hoofdzakelijk zorgen over het extra werk en de mogelijke overlappings bij het toezicht op organisaties die in meerdere lidstaten actief zijn.
87. In overeenstemming met de aanbevelingen van de AR/OR-werkgroep en na een ad-hocvergadering met vertegenwoordigers van de adviesgroep van nationale autoriteiten (Advisory Group of National Authorities, AGNA) zijn de betrokken bepalingen in ARO.GEN Sectie 3 verder herwerkt om tegemoet te komen aan de belangrijkste bezwaren van de belanghebbenden. Er is gekozen voor een op risico gebaseerde aanpak met speciale aandacht voor de veiligheidsprioriteiten van het SSP van artikel 3 van de Mantelverordening. Hiermee wordt beoogd de reikwijdte te bepalen van het toezicht op activiteiten die op het grondgebied van de lidstaat worden uitgevoerd door personen of organisaties die niet door de bevoegde

---

<sup>19</sup> De term "collectief toezicht" die werd gebruikt in de toelichting bij NPA 2008-22, wordt nu vervangen door "toezicht in onderlinge samenwerking", wat beter overeenkomt met de bedoeling van de desbetreffende bepalingen.

autoriteit zijn gecertificeerd. De hoofdverantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteit die het certificaat heeft afgegeven blijft ongewijzigd. Het voorstel wordt aangevuld met bepalingen over een vrijwillige samenwerking in de vorm van overeenkomsten tussen autoriteiten. Zo kunnen sommige toezichttaken worden uitgevoerd door de autoriteit op wier grondgebied de activiteit plaatsvindt. Dat zal deze activiteiten inzichtelijker maken. Een en ander zou bevoegde autoriteiten ertoe moeten aanzetten optimaal gebruik te maken van de middelen die ter plaatse voorhanden zijn. De uitvoeringsvoorschriften met betrekking tot bevindingen en handhaving (ARO.GEN.350 en ARO.GEN.355) zijn dienovereenkomstig gewijzigd. ARO.GEN.350 is verder gewijzigd ter bevordering van de samenhang met ARA.CC om vervalsing en fraude aan te pakken. Er is een nieuwe subparagraaf opgenomen, ARO.GEN.300(f), om te bepalen dat bevoegde autoriteiten alle voor het toezicht nuttig geachte informatie moeten verzamelen en verwerken. Deze nieuwe subparagraaf komt in de plaats van de oude definitie van AR.GEN.425(a), omdat de verzameling van dergelijke informatie niet alleen van belang is voor platforminspecties. Deze bepaling biedt ondersteuning bij het bepalen van veiligheidsprioriteiten met het oog op de uitvoering van op risico gebaseerd toezicht en voortdurende controle.

88. Het Agentschap heeft zijn voorstel inzake toezicht in onderlinge samenwerking gewijzigd om tegemoet te komen aan de belangrijkste punten van zorg die door de lidstaten naar voren zijn gebracht. Toch benadrukt het Agentschap dat het van belang is dit toezicht uit te breiden naar alle activiteiten op het grondgebied van een lidstaat en dat de bevoegde autoriteiten van de lidstaten nauwer met elkaar moeten samenwerken om de uitdagingen van de gemeenschappelijke markt aan te pakken. Steeds meer piloten en exploitanten kunnen hun rechten uitoefenen in een andere EU-lidstaat dan de lidstaat die primair verantwoordelijk is voor hun toezicht. Daarom stelt het Agentschap voor de toepassing van de bepalingen inzake toezicht in onderlinge samenwerking te herzien en na te gaan of het toezichtstelsel in de toekomst naar behoren werkt. Bedoeling hiervan is niet alleen lacunes in het toezicht zo vroeg mogelijk op te sporen, maar ook vast te stellen of specifiekere bepalingen nodig zijn met als doel de toezichtcapaciteit op Europees niveau te bevorderen, zowel vanuit veiligheidsoogpunt als met het oog op een efficiënt middelengebruik.
89. Een ander kernpunt dat in de NPA werd voorgesteld was de overgang naar een op risico en prestatie gebaseerd toezicht, wat ook een uitvloeisel is van het COra-initiatief. Na een beoordeling van de opmerkingen over de NPA werd het aanvankelijk in het uitvoeringsvoorschrift vastgelegde interval van vierentwintig maanden tussen toezichtactiviteiten overgebracht naar de AMC in AR.GEN.305 voor het CRD, om de nodige flexibiliteit in te bouwen. Deze wijziging in de AMC heeft reacties uitgelokt van belanghebbenden die ernstige bedenkingen hebben bij de invoering van een zuiver op risico gebaseerd systeem in het huidige stadium. Zij gaven te kennen dat een dergelijk systeem pas zou mogen worden ingevoerd als de gereguleerde organisaties ver genoeg zijn gevorderd met hun veiligheidsbeheersystemen en nadat de bevoegde autoriteiten inzicht hebben gekregen in hun veiligheidsprestaties door relevante gegevens te verzamelen en te analyseren. Bepaalde belanghebbenden merkten verder op dat de geboden flexibiliteit zou kunnen worden gebruikt om een verdere vermindering van de middelen van de bevoegde autoriteit te rechtvaardigen. Om deze zorgpunten aan

te pakken heeft het Agentschap ermee ingestemd het interval van vierentwintig maanden te herstellen als uitvoeringsvoorschrift. Het stelt nu een aantal criteria voor om dit standaardinterval voor toezichtactiviteiten uit te breiden of in te korten. Deze bepalingen gelden voor organisaties die door de bevoegde autoriteit zijn gecertificeerd.

90. De in de NPA voorgestelde bepalingen inzake "indirecte goedkeuring" van bepaalde soorten wijzigingen in organisaties zijn herzien. Deze kwestie wordt nu geregeld in ARO.GEN.330 "Wijzigingen – organisaties". Er wordt onderscheid gemaakt tussen vooraf en niet vooraf door de bevoegde autoriteit goed te keuren wijzigingen. Daarnaast worden bepalingen opgenomen voor organisaties die wijzigingen willen doorvoeren zonder voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit: de organisatie moet beschikken over een procedure die de reikwijdte van die wijzigingen aangeeft en die beschrijft hoe deze wijzigingen worden beheerd. De organisatie moet deze procedure ter goedkeuring voorleggen aan de bevoegde autoriteit (vgl. ARO.GEN.310(c)). De gewijzigde bepalingen zijn volledig in overeenstemming met het oogmerk van "indirecte goedkeuring" of "voor de autoriteit aanvaardbare" wijzigingen.
91. De voorgestelde uitvoeringsvoorschriften inzake bevindingen en handhavingsmaatregelen zijn gewijzigd door de voorheen in Deel OR vervatte beschrijving van bevindingen in te voegen en ze in overeenstemming te brengen met de wijzigingen die in ARO.GEN.300 en ARO.GEN.305 zijn aangebracht met betrekking tot het toezicht in onderlinge samenwerking. Verder zijn alle verwijzingen naar sancties weggelaten, aangezien die vallen onder de toepasselijke nationale voorschriften ter uitvoering van artikel 68 van de basisverordening. Tot slot is de uitvoeringstermijn voor corrigerende maatregelen herzien en in overeenstemming gebracht met de bestaande vereisten in voorschriften inzake permanente luchtwaardigheid. De titel van ARO.GEN.355 is gewijzigd om die beter te laten aansluiten bij die van ARO.GEN.350.
92. Gezien het feit dat de voor Sectie 3 van ARO.GEN voorgestelde uitvoeringsvoorschriften grotendeels berusten op bestaande vereisten, en dat de ICAO lidstaten verplicht om doeltreffende toezichtsystemen toe te passen als onderdeel van hun Staatsveiligheidsprogramma (SSP), worden de taken die volledig nieuw zijn of die niet zijn gebaseerd op de verplichtingen van het Verdrag van Chicago of de JIP's, beperkt tot verplichtingen om:
  - a. personen en organisaties te informeren die zijn onderworpen aan een toezichtovereenkomst tussen bevoegde autoriteiten (ARO.GEN.300(e));
  - b. de procedure van de organisatie goed te keuren met betrekking tot niet vooraf goed te keuren wijzigingen (ARO.GEN.310(c));
  - c. de bevoegde autoriteit die het certificaat heeft afgegeven in kennis te stellen wanneer wordt vastgesteld dat een organisatie die is gecertificeerd door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat of door het Agentschap, de toepasselijke vereisten niet naleeft, alsook om een indicatie te geven van het niveau van de bevinding (ARO.GEN.350(e)); en
  - d. de bevoegde autoriteit die het bewijs van bevoegdheid, het certificaat, de bevoegdverklaring of het attest heeft afgegeven in kennis te stellen wanneer wordt vastgesteld dat de door de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat gecertificeerde persoon de toepasselijke vereisten niet naleeft (ARO.GEN.355(e)).

93. Aangenomen mag worden dat autoriteiten kunnen terugvallen op bestaande middelen, toezicht- en certificeringsprocessen, alsook op communicatiekanalen om deze aanvullende taken uit te voeren.

### **ARO.OPS – Luchtvaartactiviteiten**

94. Deel ARO Subdeel OPS is van toepassing op commerciële exploitanten en niet-commerciële exploitanten. Het bepaalt het aanvraagproces voor een vergunning tot vluchtuitvoering, de goedkeuring van afspraken over leasing en gedeelde vluchtcodes, de goedkeuringsprocedure voor specifieke activiteiten, de goedkeuring van de minimumuitrustingslijst, de bepaling van een plaatselijke omgeving, de goedkeuring van helikoptervluchten boven een vijandige omgeving buiten een agglomeratie, de goedkeuring van helikoptervluchten naar/van een gebied van algemeen belang en de goedkeuring van vluchten naar een afgelegen luchtvaartterrein.
95. ARO.OPS bestaat uit twee secties:
- ARO.OPS Sectie 1: Certificering van commerciële luchtvaartexploitanten
  - ARO.OPS Sectie 2: Goedkeuringen
96. Dit subdeel is gebaseerd op de desbetreffende JIP's van de JAA bij JAR-OPS.
97. De belangrijkste kwesties die naar aanleiding van het CRD aan de orde werden gesteld, hadden betrekking op de goedkeuring van afspraken over gedeelde vluchtcodes (**ARO.OPS.105**) en leasing (**ARO.OPS.110**). In sommige bepalingen van deze sectie zijn wijzigingen van betekenis aangebracht, in het bijzonder de bepalingen over vluchtcodes en leasing.
98. **ARO.OPS.020** "Administratie - Register van vergunningen en verklaringen van exploitanten" is geschrapt omdat de administratie van het proces van certificering en verklaring behandeld wordt in ARO.GEN.220.
99. In **ARO.OPS.100** "Afgifte van de vergunning tot vluchtuitvoering" zijn geen redactionele wijzigingen van betekenis aangebracht. Uit de opmerkingen kwam naar voren dat niet duidelijk is wat wordt bedoeld met "en algemene voorwaarden". De uitdrukking "en algemene voorwaarden" ligt al besloten in de uitdrukking "bijbehorende activiteitenspecificaties" en wordt derhalve geschrapt.
100. **ARO.OPS.230** "Wijzigingen" is geschrapt omdat hierin afdoende wordt voorzien door ARO.GEN.310(c) en (d) en ARO.GEN.330.
101. **ARO.OPS.105** "Afspraken over gedeelde vluchtcodes": de ontvangen opmerkingen over gedeelde vluchtcodes en leasing zijn vergelijkbaar met die over de desbetreffende bepaling in ORO.AOC. Een uitgebreide toelichting op de wijzigingen en argumenten wordt gegeven in de toelichting bij Deel ORO, vgl. Subdeel ORO.AOC.
102. De tekst is op een enkel punt aangepast en de bepaling is in overeenstemming gebracht met ORO.AOC.115. De verwijzing naar Verordening (EG) nr. 2111/2005<sup>20</sup> (EU-veiligheidslijst) en Deel TCO wordt geschrapt in verband met de

<sup>20</sup> Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan TE.RPRO.00036-001© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten voorbehouden. Pagina 37 van 140  
Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via EASA-internet /-intranet.

wijziging van ORO.AOC.115. De wijziging van ORO.AOC.115 voorkomt dat een EU-exploitant tickets verkoopt of uitgeeft voor vluchten die worden uitgevoerd door een exploitant waarvoor een exploitatieverbod geldt op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005.

103. **ARO.OPS.110** "Lease-overeenkomsten": de bepaling is redactioneel ingrijpend gewijzigd. De bepaling over dry lease zal in het kader van de wijziging van Verordening 2042/2003 (NPA 2010-10 "Deel T") opnieuw worden beoordeeld. Daarnaast zijn specifieke vereisten ingevoerd voor de opschorting en intrekking van de goedkeuring van wet-leaseovereenkomsten, inclusief een verwijzing naar Verordening (EG) nr. 2111/2005.
104. Er is een paragraaf over dry lease-out toegevoegd om ervoor te zorgen dat de bevoegde autoriteit die de overeenkomst goedkeurt een en ander coördineert met de bevoegde autoriteit die belast is met het toezicht op het luchtvaartuig volgens Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie of, indien niet dezelfde instantie, die verantwoordelijk is voor de exploitatie van het luchtvaartuig, en dat het op dry lease-basis verhuurde luchtvaartuig tijdig uit de AOC van de exploitant wordt verwijderd.
105. Leasing voor korte tijd in onvoorziene operationele omstandigheden van dringende aard of operationele behoeften van beperkte duur is onderworpen aan artikel 14, lid 4, van de basisverordening. ACJ OPS1.165 biedt de bevoegde autoriteit en de huurder richtsnoeren voor leasing voor korte tijd. In een aantal opmerkingen werd voorgesteld deze ACJ op te nemen. Evaluatie wees evenwel uit dat de ACJ niet paste binnen het huidige rechtskader. Daarom is besloten ACJ OPS1.165 te behandelen in een afzonderlijke regelgevingstaak.
106. AR.OPS.300 "Certificeringsprocedure", thans **ARO.OPS.200** "Specifieke goedkeuringsprocedure", is gewijzigd met het oog op een nieuw ingevoerd model voor lijsten van specifieke goedkeuringen voor niet-commerciële activiteiten (vgl. aanhangsel III – EASA-formulier 140).
107. AR.OPS.305, thans **ARO.OPS.205** "Goedkeuring van de minimumuitrustingslijst": de bepaling is duidelijker geformuleerd. De woorden "...en, waar nodig, de organisatie inspecteren" zijn geschrapt omdat de MEL en daarmee samenhangende goedkeuring van de procedures voor onderhoud en gebruik slechts een documentaire aangelegenheid is.
108. Het nieuwe voorschrift **ARO.OPS.210** "Plaatselijke omgeving" is toegevoegd. De term "plaatselijke omgeving" wordt in sommige bepalingen gebruikt om te zorgen voor bepaalde versoepelingen, bv. met betrekking tot de toepasselijkheid van opleidingsvereisten voor cockpitpersoneel.
109. De straal van het plaatselijk gebied wordt bepaald door de bevoegde autoriteit op basis van de plaatselijke en vluchtomstandigheden. In een GM bij deze paragraaf worden nadere richtsnoeren verstrekt.
110. **ARO.OPS.215** "Goedkeuring van vluchtuitvoeringen van helikopters in een vijandige omgeving buiten een agglomeratie" wordt ingevoerd om de eis te stellen

---

een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG.

dat die bergachtige en afgelegen gebieden waar vluchtuitvoeringen kunnen worden verricht zonder capaciteit voor een gewaarborgde veilige noodlanding, worden aangewezen door de lidstaat, en om de bevoegde autoriteit te verplichten de risicobeoordeling en de technische en economische motivering voor de uitvoering van dergelijke vluchten te bestuderen alvorens tot goedkeuring over te gaan.

111. **ARO.OPS.220** "Goedkeuring van helikoptervluchten naar/van een gebied van algemeen belang" en **ARO.OPS.225** "Goedkeuring van helikoptervluchten naar een afgelegen luchtvaartterrein" worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat er een lijst beschikbaar is waarop de goedkeuring betrekking heeft, aangezien de voor de locatie / het luchtvaartterrein specifieke procedures moeten worden beoordeeld door een bevoegde autoriteit voordat de goedkeuring wordt verleend. Indien niet wordt bepaald op welke locaties of luchtvaartterreinen een goedkeuring betrekking heeft, is het niet zeker of de voor de locatie of het luchtvaartterrein specifieke procedures terdege zijn beoordeeld of ontwikkeld.

### **ARO.OPS – AOC en activiteitenspecificaties**

112. Het AOC-model, thans **aanhangsel I van Deel ARO, EASA-formulier 138**, is gebaseerd op het door de ICAO ontwikkelde AOC-model.
113. Het model is licht gewijzigd. De vervaldatum is geschrapt aangezien de AOC wordt verleend voor onbepaalde tijd. De verwijzing naar CAT en niet-CAT in het model van de activiteitenspecificaties is verplaatst naar het AOC-model. Dat betekent dat de AOC nu aangeeft of de krachtens de AOC verrichte activiteiten wel of geen commercieel luchtvervoer zijn.
114. Het model van de activiteitenspecificaties in **aanhangsel II van Deel ARO, EASA-formulier 139**, is eveneens gebaseerd op het door de ICAO ontwikkelde AOC-model. Het is op enkele punten gewijzigd. Enerzijds is het toepassingsgebied nu breder (alle commerciële exploitanten in de EU moeten een AOC hebben), anderzijds zijn wijzigingen aangebracht in de terminologie en in specifieke goedkeuringen voor bijvoorbeeld de opleiding van cabinepersoneel en de afgifte van cabinepersoneelattesten en wijzigingen naar aanleiding van de ontvangen opmerkingen. Er is een sectie over registratiekentekens van luchtvaartuigen ingevoegd. In voetnoot 6 wordt in een extra zin toegelicht dat het registratiekenteken ook kan worden ingevoerd in de kolom voor opmerkingen bij de desbetreffende specifieke goedkeuring indien niet alle specifieke goedkeuringen van toepassing zijn op hetzelfde luchtvaartuigmodel. In voetnoot 20 wordt middels een extra zin gewaarborgd dat luchtvaartuigen die worden ingezet voor niet-commerciële vluchten, volgens ORO.AOC.125 worden gespecificeerd in de activiteitenspecificaties.
115. **Aanhangsel III van Deel ARO** is toegevoegd om specifieke goedkeuringen die zijn afgegeven aan niet-commerciële exploitanten op samenhangende wijze te kunnen documenteren. Dit model is vergelijkbaar met dat van de activiteitenspecificaties voor commerciële vluchten. Het is herkenbaar aan het EASA-formulierenummer (EASA-formulier 140).

## **ARO.RAMP – Platforminspecties van luchtvaartuigen van exploitanten die onder regelgevend toezicht van een ander land vallen**

116. Subdeel RAMP is van toepassing op bevoegde autoriteiten bij de uitvoering van platforminspecties van luchtvaartuigen die worden gebruikt door exploitanten uit derde landen en EU-exploitanten die onder regelgevend toezicht van een ander land vallen. Het bepaalt het jaarlijks aantal platforminspecties van luchtvaartuigen die op de luchtvaartterreinen van de lidstaat landen, voorwaarden waaronder het Agentschap platforminspecties uitvoert, criteria voor de prioritering van platforminspecties, de kwalificatie van platforminspecteurs, de erkenning van opleidingsorganisaties, de uitvoering van platforminspecties, de classificatie van bevindingen en vervolgmaatregelen, vliegverboden en de coördinatietaken van het Agentschap.
117. Dit subdeel is gebaseerd op Verordening (EG) nr. 216/2008, Richtlijn 2004/36/EG ("SAFA-richtlijn")<sup>21</sup>, Verordening (EG) nr. 351/2008 van de Commissie<sup>22</sup>, Verordening (EG) nr. 768/2006 van de Commissie<sup>23</sup> en Richtlijn 2008/49/EG<sup>24</sup>.
118. De belangrijkste punten die in dit subdeel aan de orde komen, betreffen het toepassingsgebied (ARO.RAMP.005), de criteria voor prioriteitsbepaling (ARO.RAMP.105), de uitvoering van platforminspecties (ARO.RAMP.125), de categorisering van bevindingen (ARO.RAMP.130), vliegverboden (ARO.RAMP.140) en het minimumaantal per jaar (ARO.RAMP.100 (c)(1) en gerelateerde AMC's).
119. **ARO.RAMP.005** "Toepassingsgebied": sommige lidstaten hanteren de in de SAFA-richtlijn vastgelegde methodologie bij het uitvoeren van platforminspecties van luchtvaartuigen die worden gebruikt door exploitanten onder hun toezicht: de zogenaamde "binnenlandse exploitanten". Andere lidstaten gaven te kennen dat zij het toezicht op binnenlandse exploitanten anders benaderen of slechts gedeeltelijk gebruikmaken van de SAFA-methodologie. Deze lidstaten stellen zich op het standpunt dat het nodig noch evenredig is ARO.RAMP toe te passen op binnenlandse exploitanten en dat dit nadelig zal uitpakken voor de middelen. Zij menen dat inspecties zouden moeten dienen als "systeemcontroles" en niet als "output-controles", die als minder doeltreffend worden beschouwd. Enkele keren is opgemerkt dat het toepassingsgebied van dit subdeel tot SAFA beperkt zou moeten zijn.

<sup>21</sup> Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruikmaken van luchthavens in de Gemeenschap, *PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76.*

<sup>22</sup> Verordening (EG) nr. 351/2008 van de Commissie van 16 april 2008 tot uitvoering van Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het geven van prioriteit aan platforminspecties van luchtvaartuigen die gebruikmaken van luchthavens in de Gemeenschap, *PB L 109 van 19.4.2008, blz. 7.*

<sup>23</sup> Verordening (EG) nr. 768/2006 van de Commissie van 19 mei 2006 tot uitvoering van Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de verzameling en uitwisseling van informatie over de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruikmaken van luchthavens in de Gemeenschap en het beheer van het informatiesysteem, *PB L 134 van 20.5.2006, blz. 16.*

<sup>24</sup> Richtlijn 2008/49/EG van de Commissie van 16 april 2008 tot wijziging van bijlage II bij Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de criteria voor het uitvoeren van platforminspecties van luchtvaartuigen die gebruikmaken van luchthavens in de Gemeenschap, *PB L 109 van 19.4.2008, blz. 17.*



120. Volgens de SAFA-richtlijn zijn lidstaten bij vermoeden van niet-naleving van internationale veiligheidsnormen verplicht luchtvaartuigen van derde landen te inspecteren. De richtlijn voorziet in de mogelijkheid voor lidstaten om zonder vermoeden van niet-naleving inspecties uit te voeren ("spot check inspections") en andere platforminspecties te verrichten (van luchtvaartuigen die in een lidstaat zijn geregistreerd). Het concept van platforminspecties van buitenlandse luchtvaartuigen werd ondersteund door de zesendertigste vergadering van de ICAO, waarna bijlage 6 is gewijzigd om de verdragsluitende staten te verplichten een programma met procedures op te stellen om toezicht uit te oefenen op de activiteiten die een buitenlandse exploitant op hun grondgebied uitvoert en om indien nodig passende maatregelen te nemen om de veiligheid te handhaven. ICAO-document 8335, "Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance", bevat richtsnoeren voor de uitvoering van platforminspecties van buitenlandse exploitanten, die grotendeels gelijkwaardig zijn aan de procedures die worden gevolgd in het kader van het SAFA-programma van de EU.
121. Momenteel wordt iets meer dan de helft van alle platforminspecties uitgevoerd voor luchtvaartuigen van exploitanten uit de EU (zij het dat het aantal inspecties per aantal landingen veel groter is voor exploitanten uit derde landen, aangezien het meeste verkeer intra-EU verkeer is). De inspecties worden uitgevoerd volgens ICAO-normen voor luchtvaartuigen uit de Europese Unie en uit derde landen. Inspecties van exploitanten uit de Europese Unie leveren doorgaans weliswaar minder op in vergelijking met andere regio's, maar zij tonen toch ernstige gevallen van niet-naleving door een aantal EU-exploitanten aan. Na de gebruikelijke EASA-analyse wordt deze informatie doorgegeven aan de met het toezicht belaste NAA. Veelal besluit de NAA de niet-naleving nader en grondiger te onderzoeken en te controleren, hetgeen in het verleden al heeft geleid tot beperking, opschorting of intrekking van een vergunning tot vluchtuitvoering.
122. De gegevens die worden vergaard middels platforminspecties, die bottom-up en steekproefsgewijs plaatsvinden, vormen een passende aanvulling op andere top-down programma's, zoals periodieke toezichtprogramma's of het normalisatieprogramma van EASA. Gezien het initiatief om voor de benadering van toezichtactiviteiten geleidelijk over te gaan van "hard-time" (periodiek, ongeacht de conditie) naar "on-condition" (naargelang de conditie) door een op risico gebaseerde aanpak in te voeren, is het heel belangrijk dat er middelen beschikbaar zijn om het risico te meten en te bewaken. Gebleken is dat platforminspecties een goede manier zijn om veiligheidsgegevens te verzamelen en risico-indicatoren af te leiden. Zij dragen dan ook bij tot een passend op risico gebaseerd toezicht.
123. De beginselen van toezicht in onderlinge samenwerking zijn duidelijk vastgelegd in artikel 10 van de basisverordening, waarin is bepaald dat:
- de lidstaten en het Agentschap samenwerken om te zorgen voor naleving van de toepasselijke EU-veiligheidsvoorschriften;
  - de lidstaten platforminspecties uitvoeren naast hun nationale toezichttaken;
  - maatregelen worden vastgesteld die "het uitvoeren van platforminspecties, inclusief systematische platforminspecties" specificeren.

124. Gezien het bovenstaande en het feit dat de meeste aanbevolen normen en handelwijzen van de ICAO zijn opgenomen in EU-wetgeving, ligt het voor de hand dat inspecties van luchtvaartuigen die worden gebruikt door EU-exploitanten moeten worden voortgezet en dat die inspecties moeten worden uitgevoerd volgens EU-normen. Het Agentschap meent dat het programma voor de veiligheidsbeoordeling van luchtvaartuigen uit de Gemeenschap (SACA), wanneer dat eenmaal juist is ingevoerd, kan dienen als middel om toe te zien op binnenlandse exploitanten. Daarom heeft het Agentschap besloten het toepassingsgebied van deze sectie niet te wijzigen.
125. **ARO.RAMP.100** "Algemeen": (a) is in overeenstemming gebracht met ARO.GEN.305 "Toezichtprogramma". De verwijzing naar de procedure voor inspecties zonder vermoeden van niet-naleving ("spot check procedure") is daarom geschrapt. ARO.GEN.305 verplicht de bevoegde autoriteiten een toezichtprogramma op te stellen dat is gebaseerd op vroegere overzichtactiviteiten en een beoordeling van de risico's. Het Agentschap is daarom van oordeel dat in het doorgehaalde deel van deze paragraaf voldoende wordt voorzien door ARO.GEN.305.
126. Paragraaf (b) is geschrapt omdat SANA is uitgesloten van het toepassingsgebied van dit subdeel. Er is een nieuwe paragraaf (b) opgenomen die in overeenstemming is met paragraaf (a). Het jaarlijks programma zal deel uitmaken van het toezichtprogramma als bedoeld in ARO.GEN.305.
127. **"Minimumaantal per jaar"**: Het aantal SAFA-inspecties dat de lidstaten jaarlijks uitvoeren loopt sterk uiteen, niet alleen in absolute zin maar ook ten opzichte van het aantal buitenlandse exploitanten (EU en derde land) dat op hun grondgebied landt en de omvang van hun activiteiten.
128. Het directe gevolg van deze "onevenwichtigheid" is dat er maar weinig gegevens worden verzameld over exploitanten die geen vluchten uitvoeren in de meest actieve staten, hetgeen van invloed is op de relevantie van latere analyses.
129. Het concept van een minimumaantal is ingevoerd om er zeker van te zijn dat voor de lidstaten onderling gelijke voorwaarden gelden. Elke lidstaat levert nu immers een vergelijkbare hoeveelheid informatie. Bij het vaststellen van het nationale aantal wordt gekeken naar de volgende factoren: (1) de diversiteit van het buitenlandse verkeer (aantal exploitanten) en (2) de omvang van de activiteiten (aantal landingen). Naar aanleiding van de opmerkingen die zijn ontvangen tijdens de daarvoor bestemde periode, is de formule herzien en een ander gewicht toegekend aan exploitanten met een beperkt aantal landingen (minder dan twaalf) in een bepaalde staat in een jaar. Eveneens naar aanleiding van de ontvangen opmerkingen worden de inspecties nu anders gewaardeerd, namelijk op basis van risicofactoren (bv. geprioriteerde onderwerpen, lager aantal steekproeven) en kostenfactoren (afgelegen locaties, ongebruikelijke uren). Bij de vaststelling moeten de volgende twee doelen worden nagestreefd, die overigens niet kwantitatief zijn uitgedrukt: (1) een zo breed mogelijke steekproefbasis en (2) vermindering van herhaalde inspecties van exploitanten bij wie bij eerdere inspecties geen veiligheidsproblemen aan het licht zijn gekomen. Het doel van het minimumaantal is niet het totale aantal inspecties te verhogen, maar een betere verdeling tussen de lidstaten mogelijk te maken. Het totale aantal inspecties over

2009 en 2010 zou volgens deze berekeningswijze zelfs lager zijn geweest dan het aantal inspecties dat daadwerkelijk in die jaren is uitgevoerd.

130. Met de gegevens die worden vergaard middels platforminspecties worden twee nieuwe processen ondersteund: autorisatie van exploitanten uit derde landen en toezicht in onderlinge samenwerking op EU-exploitanten. Het is daarom belangrijk dat de gegevens consequent en eenvormig worden verzameld en voldoende betrouwbare informatie bieden om op risico gebaseerd toezicht op deze activiteiten mogelijk te maken.
131. Het Agentschap zal de AMC waarin de formule voor de vaststelling van het jaarlijkse aantal is opgenomen periodiek beoordelen. Paragraaf (d) is nu zodanig opgesteld dat door het Agentschap uit te voeren platforminspecties plaatsvinden in samenwerking met de lidstaten. De punten (2) en (3) van paragraaf (d) zijn enigszins aangepast om duidelijker tot uitdrukking te brengen wanneer het Agentschap zelf een platforminspectie zou kunnen uitvoeren.
132. **ARO.RAMP.105** "Criteria voor prioriteitsbepaling": in een nieuwe paragraaf (c) is een verwijzing naar de EU-veiligheidslijst opgenomen om een begin te kunnen maken met een prioriteitenlijst na een bijeenkomst van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005. De laatste zin van (b)(3)(i) is in GM ondergebracht. ARO.RAMP.105(b)(5) is gewijzigd om ervoor te zorgen dat luchtvaartuigen van exploitanten uit een derde land wier door het Agentschap afgegeven vergunning na schorsing of intrekking is beperkt of hersteld, onderworpen zijn aan geprioriteerde inspecties. Paragraaf (c) is gewijzigd naar aanleiding van opmerkingen waaruit bleek dat er behoefte is aan een procedure voor het opstellen van een prioriteitenlijst.
133. In **ARO.RAMP.115** "Kwalificatie van platforminspecteurs" is in de titel nu "platform" opgenomen. Aan paragraaf (d) is als vereiste toegevoegd dat het Agentschap de goedgekeurde opleidingsyllabi moet bijhouden.
134. De CRD's **AMC1-AR.GEN.430(c)(2) en (3)** zijn op het niveau van **ARO.RAMP.120** gebracht. Richtlijn 2008/49/EG regelt onder andere de evaluatie van derde opleidingsorganisaties die opleidingen in platforminspecties verzorgen (d.w.z. organisaties die geen onderdeel van een bevoegde autoriteit zijn). Lidstaten die de diensten van een dergelijke organisatie gebruiken, zijn verplicht de organisatie te evalueren. De lidstaten kunnen het Agentschap evenwel verzoeken de opleidingsorganisatie namens hen te beoordelen.
135. Door lidstaten en derde organisaties die opleidingen in platforminspecties verzorgen werd aangegeven dat de huidige aanpak ondoelmatig is en gepaard gaat met een onevenredig grote bureaucratische last. Aangezien er maar enkele van dit soort opleidingsorganisaties actief zijn, kan centralisatie van de technische evaluatie op het niveau van het Agentschap derhalve bijdragen tot het stroomlijnen van het evaluatieproces, terwijl de veiligheidsdoelstelling van hoogwaardige opleiding overeind blijft. Daarom hebben de Europese SAFA-stuurgroep en de Europese Commissie het Agentschap verzocht AMC1-AR.GEN.430(c)(2) en (3) om te zetten in uitvoeringsvoorschriften, zoals beschreven in dit advies. Deze bepaling creëert een rechtsgrondslag voor de voorafgaande erkenning van een opleidingsorganisatie en noemt voorwaarden waaraan de organisatie moet voldoen voordat zij wordt erkend. Die voorwaarden

zijn al vastgelegd in richtsnoeren die door het Agentschap zijn opgesteld en gepubliceerd ingevolge Richtlijn 2008/49/EG en zullen opnieuw worden beoordeeld in een aparte regelgevingstaak ter aanvulling van de uitvoeringsvoorschriften.

136. **ARO.RAMP.125** "Uitvoering van platforminspecties": paragraaf (a), over belangenconflicten, is ondergebracht in artikel 4 van de Mantelverordening (vgl. 4(4)), omdat deze paragraaf volgens het Agentschap van toepassing moet zijn op inspecteurs op alle terreinen waarop Deel ARO betrekking heeft. De verwijzing naar aanhangsel III (nu aanhangsel VI van Deel ARO) is geschrapt, omdat dit formulier alleen door het Agentschap wordt gebruikt. De bevoegde autoriteit dient gebruik te maken van het gewijzigde formulier in aanhangsel V (Bewijs van inspectie), waarin nu ook de categorie van de bevinding is opgenomen.
137. In **ARO.RAMP.130** "Categorisering van bevindingen": zijn de bevindingen op niveau 1 en niveau 2 gewijzigd in bevindingen in de categorieën 1, 2 en 3. Er werden veel vraagtekens geplaatst bij de wijziging van de bevindingen in de categorieën 1 tot en met 3 zoals vastgelegd in de SAFA-richtlijn in bevindingen op niveau 1 en niveau 2, zoals bepaald in ARO.GEN.350. Dezelfde bezorgdheid werd geuit tijdens de in juni 2010 in Keulen gehouden bijeenkomst van de ad-hocgroep "platforminspecties". Als belangrijkste argument voor handhaving van het huidige classificatiesysteem voeren de bevoegde autoriteiten aan dat de classificatie van bevindingen volgens de SAFA-richtlijn beter geschikt is voor productcontroles, die een momentopname bieden, en dat die classificatie zich daarom beter leent voor platforminspecties. De algemene classificatie (niveaus 1 en 2) is echter van toepassing bij controles van systemen of processen. De twijfels van de bevoegde autoriteiten waren ook ingegeven door het feit dat het classificatiesysteem reeds lang bestaat en heeft bewezen ruimschoots te voldoen.
138. Het Agentschap meent dat voor de huidige SAFA-inspecties drie categorieën zouden moeten worden gebruikt. Aangezien het toepassingsgebied van ARO.RAMP echter breder is dan dat van de SAFA-richtlijn (ARO.RAMP is tevens van toepassing op luchtvaartuigen die worden gebruikt door EU-exploitanten), moet er in bepaalde gevallen een verband worden gelegd tussen exploitant en luchtvaartuig. Toepassing van twee verschillende regelingen voor de classificatie van bevindingen (niveau 1 en niveau 2 voor de exploitant en de categorieën 1, 2 en 3 voor een luchtvaartuig) zou enerzijds lastig kunnen zijn voor de bevoegde autoriteiten en anderzijds tot verwarring kunnen leiden onder exploitanten.
139. Desondanks blijkt het SAFA-systeem, met de categorieën van bevindingen, goed te werken. Daarnaast is het Agentschap van mening dat een teveel aan gelijktijdige wijzigingen van het systeem de middelen van zowel de bevoegde autoriteiten als de exploitanten te zeer onder druk kan zetten. Daarom heeft het Agentschap besloten de reeds bestaande categorisering van bevindingen in dit subdeel op te nemen.
140. **ARO.RAMP.140** "Vliegverbod": paragraaf (d) is toegevoegd om duidelijk te maken welke maatregelen nodig zijn om het vliegverbod op te heffen als de niet-naleving gevolgen heeft voor de geldigheid van het bewijs van luchtwaardigheid (CofA), rekening houdend met de diverse autoriteiten die belast zijn met het permanente toezicht op het luchtvaartuig. Paragraaf (d)(4) is geschrapt omdat het toekomstige Deel TCO op dit moment niet gaat over luchtvaartuigen die niet

beantwoorden aan de ICAO-normen (inclusief luchtvaartuigen die tijdelijk niet luchtwaardig zijn). De autorisatie van dergelijke luchtvaartuigen wordt geregeld in een aparte regelgevingstaak.

141. **ARO.RAMP.145 "Verslaglegging"**: paragraaf (a) is in overeenstemming gebracht met ARO.RAMP.120 (a). In paragraaf (b) is de verwijzing naar het Agentschap geschrapt omdat de bedoelde informatie moet worden verzameld door de bevoegde autoriteiten. Paragraaf (c) is in overeenstemming gebracht met ARO.RAMP.110 (b). De term "vrijwillig" is geschrapt uit paragraaf (d) om iedereen die informatie verstrekt te beschermen en derhalve om de bekendmaking van voor veiligheid relevante informatie te stimuleren.
142. In **aanhangsel IV van Deel ARO "Standaardmeldingsformulier"** zijn de naam en handtekening van de nationale coördinator geschrapt omdat de informatie wordt ingevoerd in de centrale database als bedoeld in ARO.RAMP.150 (b)(2).
143. **Aanhangsel V "Formulier voor bewijs platforminspectie"** en **aanhangsel VI "Platforminspectieverslag"**: de modellen zijn enigszins gewijzigd omwille van de duidelijkheid en samenhang met wijzigingen van terminologische aard of in de desbetreffende delen van dit advies. Aan alle EASA-formulieren zijn nummers toegekend.

#### **IV. Overzicht van de verschillen**

144. De volgende tabel bevat een overzicht van de verschillen tussen Deel ARO en EU-OPS / JAR-OPS 3. Zie voor een overzicht van de relevante verschillen tussen Deel ORO en EU-OPS / JAR-OPS 3 de toelichting op Deel ORO.

**Verschillen met EU-OPS / JAR-OPS 3**

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
1./3.035 Kwaliteitsysteem (c)	ARO.GEN.310	Kwaliteitsbeheerder: in Deel ORO ligt het concept "aanvaardbaar voor de bevoegde autoriteit" voor aangestelde ambtsdragers (thans "benoemde personen") besloten in de goedkeuring van de exploitant en het beheer van wijzigingen van benoemde personen zoals beschreven in AMC1-ARO.GEN.330 "Wijzigingen-organisaties"	Dit wordt geacht een gelijkwaardige mate van toezicht te bieden.
1.165 (b) (2)(i) en (c)(1)(i) Leasing	n.v.t.	Niet noodzakelijk in de leaseovereenkomst voorwaarden te stellen die deel uitmaken van deze goedkeuring	De verwijzing naar "voorwaarden ... die deel uitmaken van deze goedkeuring moeten worden opgenomen in de leaseovereenkomst" wordt niet nodig geacht omdat het de lidstaten niet is toegestaan aanvullende veiligheidsvoorwaarden te stellen in de leaseovereenkomst

**Verschillen met ICAO-bijlage 6 voor Deel ARO**

145. De volgende tabel geeft een overzicht van de normen van ICAO-bijlage 6 in deel I en deel III, sectie 1 en sectie 2 binnen het toepassingsgebied van dit advies<sup>25</sup> die geacht worden niet te zijn omgezet, dan wel te zijn omgezet op een manier die niet overeenstemt met de desbetreffende normen van ICAO-bijlage 6.

<sup>25</sup> In het bijzonder blijven de ICAO-normen voor onderhoud en het toezicht op het onderhoud door de exploitant hier buiten beschouwing.

Referentie bijlage 6 deel I/III	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil
Deel I - 3.3.1 Deel III - 1.3.1 De landen moeten een nationaal veiligheidsprogramma (SSP) opstellen om een aanvaardbaar veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart te bereiken	n.v.t.	Dit is niet specifiek voor luchtvaartactiviteiten. Het kan niet worden opgenomen in de verordening inzake luchtvaartactiviteiten.
Deel I - 1.3.1 Deel III - 1.3.2 Het te bereiken aanvaardbare veiligheidsniveau wordt bepaald door het land.	n.v.t.	

**V. Overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken**

146. De volgende tabel geeft een overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken die van belang zijn voor Deel ARO. Wat Subdeel GEN betreft, gaat het overwegend om de volgende zaken:

- a. na raadpleging van de OPS-werkgroepen werd voorgesteld het AMC-materiaal in de Secties 2 en 3 van Deel ARO aan te vullen met bepalingen voor personeel van bevoegde autoriteiten dat betrokken is bij het toezicht op AOC-houders, evenals voor eerste certificering van en toezicht op AOC-houders door opname van relevante secties uit de gezamenlijke tenuitvoerleggingsprocedures en ICAO-document 8335, "Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance";
- b. de bepalingen voor autoriteiten en organisaties inzake risicobeoordeling, veiligheidsbeheer en SSP zullen gelijktijdig met de uitvoering van het Europees Programma voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP) en na publicatie van de nieuwe ICAO-bijlage 19 over normen en aanbevolen praktijken inzake veiligheidsbeheer (SARP) nader worden uitgewerkt.

Deel, referentie regelgeving	Toepassingsgebied	Referentie RMP
ARO.GEN.125(b)	In een nieuwe AMC aangeven welke informatie aan het Agentschap moet worden verstrekt. Daaronder vallen doorgaans alle kwesties in verband met ontwerpveiligheid, de gegevens voor operationele geschiktheid en bepaalde punten die door het Agentschap als veiligheidsprobleem zijn aangemerkt.	MDM.095 a + b

Deel, referentie regelgeving	Toepassingsgebied	Referentie RMP
ARO.GEN.200(a)(2)	Opnemen van aanvullende AMC's en GM's over de kwalificatie en opleiding van inspecteurs voor het toezicht op AOC-houders.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200(a)(4)	Opnemen van aanvullende richtsnoeren voor het opstellen van een beheerproces voor veiligheidsrisico's op basis van te bepalen belangrijke risicofactoren en rekening houdend met de opzet van het Europees Programma voor de veiligheid van de luchtvaart en de eis van een veiligheidsplan (Mantelverordening, artikel 3).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Opnemen van aanvullende AMC's en GM's betreffende controle op de naleving voor AOC-houders bij eerste certificering en voor het doorlopend toezicht op AOC-houders.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	ACJ OPS1.165 met richtsnoeren voor de bevoegde autoriteit en de huurder voor leasing voor korte tijd in een aparte regelgevingstaak opnemen.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Ontwikkelen van een uitgebreid systeem van procedures om te zorgen voor een geharmoniseerde uitvoering van platforminspecties volgens Deel ARO.RAMP door het overbrengen van bestaande EASA SAFA GM voor de kwalificatie van platforminspecteurs, de voorwaarden voor opleidingsorganisaties en de platforminspectieprocedures en door deze aan te vullen met de delen die vanwege de invoering van de nieuwe vereisten verplicht zijn, met name die betreffende de platforminspecties die worden uitgevoerd voor exploitanten die zijn gecertificeerd in een EASA-lidstaat.	OPS.087

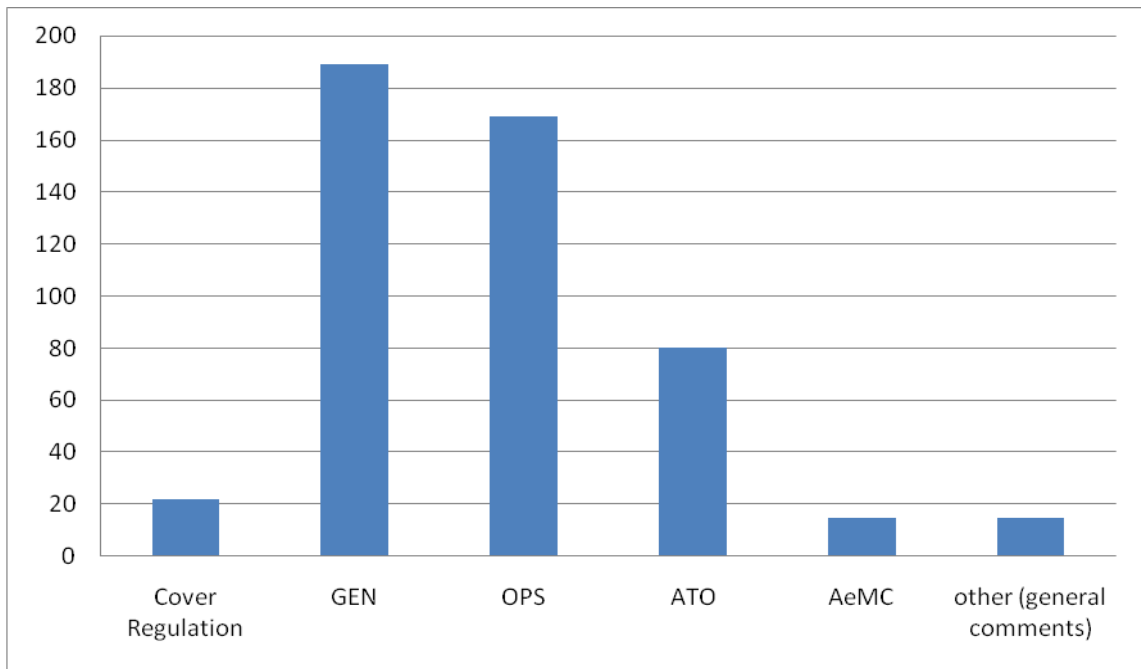


**Bijlage III – Deel ORO****I. Algemeen**

147. Deel ORO zoals in dit advies voorgesteld bestaat uit acht subdelen, die weer zijn onderverdeeld in secties met algemene en specifieke vereisten voor luchtvaartactiviteiten.
148. Deel ORO Subdeel GEN, algemene vereisten, aangevuld door:
- Deel ORO Subdeel AOC, specifieke vereisten voor de certificering van luchtvaartexploitanten;
  - Deel ORO Subdeel DEC, specifieke vereisten voor exploitanten die hun activiteiten moeten aangeven;
  - Deel ORO Subdeel MLR, specifieke vereisten voor handboeken, logboeken (journaals) en aantekeningen;
  - Deel ORO Subdeel SEC, specifieke vereisten voor beveiliging;
  - Deel ORO Subdeel FC, specifieke vereisten voor cockpitpersoneel;
  - Deel ORO Subdeel CC, specifieke vereisten voor cabinepersoneel; en
  - Deel ORO Subdeel TC, specifieke vereisten voor technisch personeel bij HEMS-, HHO- of NVIS-activiteiten.
149. Deel ORO Subdeel GEN zoals in dit advies voorgesteld bestaat uit twee secties:
- Sectie 1 Algemeen
  - Sectie 2 Beheersysteem.
150. De vereisten in Subdeel GEN van Deel ORO bouwen voort op de voornaamste COA-aanbevelingen en ICAO-normen voor veiligheidsbeheersystemen. Ze vormen een aanvulling op de vereisten voor autoriteiten inzake de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting en intrekking van certificaten en erkenningen.
151. De in dit advies voorgestelde tekst omvat de wijzigingen die in het oorspronkelijke voorstel van het Agentschap (NPA's 2008-22c en 2009-02c) zijn aangebracht, alsmede de wijzigingen die daarna nog zijn doorgevoerd na analyse en beoordeling van de reacties die op het CRD zijn ontvangen.

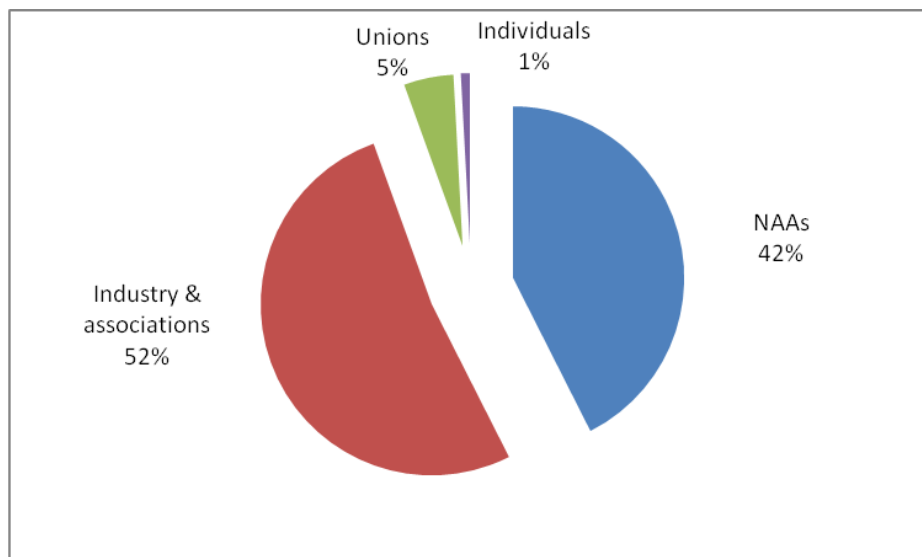
**II. Raadpleging**

152. De toelichting op Deel ARO bevat algemene informatie over de reacties op de CRD's bij Deel AR en Deel OR. Onderstaande figuur toont de spreiding van de 490 ontvangen reacties op Deel OR (CRD 2008-22c en 2009-02c), waarvan een derde betrekking heeft op AMC's en richtsnoeren, en twee derde op de uitvoeringsvoorschriften.



**Figuur 6: Reacties op Deel OR – spreiding**

153. Onderstaande figuur geeft een indruk van de herkomst van de reacties. Aangezien reacties van brancheorganisaties doorgaans namens hun individuele leden worden geplaatst, mag worden aangenomen dat het aandeel van de brancheorganisaties in deze figuur ondervertegenwoordigd is.



**Figuur 7: Reacties op Deel OR – herkomst**

154. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de belangrijkste punten die aan de orde kwamen in de reacties op het CRD.

### III. Toepassingsgebied en toepasselijkheid

155. Deel ORO zoals in onderhavig advies voorgesteld is van toepassing op de erkenning van en/of het voortdurend toezicht op exploitanten die niet-commerciële vluchten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen of commerciële activiteiten uitvoeren. In de herziene structuur van de regelgeving voor luchtvaartactiviteiten zijn de organisatievereisten die van belang zijn voor luchtvaartactiviteiten (Deel ORO) opgenomen als specifieke bijlage met alle voorschriften die van toepassing zijn op niet-commerciële vluchten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen of commerciële activiteiten. Op deze manier wordt bereikt dat aan het eind van het goedkeuringsproces de voorschriften nauwkeurig en consistent zijn voor alle typen luchtvaartactiviteit (commercieel en niet-commercieel). Daarom is de substructuur van Deel ORO gehandhaafd, hoewel dit op het eerste gezicht vanuit het CAT-perspectief misschien niet nodig lijkt.
156. Met nadruk wordt gesteld dat alle organisatievereisten in Deel ORO die bedoeld zijn voor andere activiteiten dan commercieel luchtvervoer, worden aangehouden tot de adviezen met de desbetreffende technische vereisten (bv. Deel NCC en Deel NCO) zijn vastgesteld.
157. Subdeel GEN van Deel ORO stemt overeen met Subdeel GEN van de organisatievereisten voor boordpersoneel (Deel ORA), met twee uitzonderingen:
- de bepalingen over verklaringen zijn alleen opgenomen in de voorschriften voor luchtvaartactiviteiten; en
  - om te zorgen voor samenhang met Deel CAT en Deel SPA is de term "organisatie" in Deel ORO vervangen door "exploitant".
158. Deel ORO Subdeel GEN Sectie 1 vormt een aanvulling op de vereisten van Deel ARO met betrekking tot de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting en intrekking van certificaten en erkenningen. In Deel ORO Subdeel GEN Sectie 2 zijn gemeenschappelijke vereisten neergelegd inzake beheersystemen, waaronder toezicht op de naleving en veiligheidsbeheer.
159. Voorts bevat Deel ORO Subdeel GEN nu de bepalingen over verantwoordelijkheden van de exploitant die voorheen waren opgenomen in Deel OR Subdeel OPS Sectie GEN (OR.OPS.GEN). De overige secties van het voormalige Deel OR Subdeel OPS zijn nu opgenomen als afzonderlijke subdelen. In de toekomst worden deze aangevuld met een nieuw subdeel over vliegtijdbeperkingen (Subdeel FTL).

**Figuur 8: Bijlage III – Deel ORO**



160. Op enkele uitzonderingen na blijft de nummering (laatste drie cijfers) van de bepalingen van het voormalige Deel OR ongewijzigd. Onderstaande tabel toont de verwijzingen naar de regelgeving volgens het CRD en volgens dit advies, in de volgorde van het advies:

Verwijzing naar voorschrift CRD	Titel van voorschrift CRD	Verwijzing naar voorschrift advies	Titel van voorschrift advies
<b>OR.GEN</b>	<b>Algemene vereisten</b>	<b>ORO.GEN</b>	<b>Deel ORO Subdeel Algemene vereisten</b>
---	---	ORO.GEN.100	Toepassingsgebied

Verwijzing naar voorschrift CRD	Titel van voorschrift CRD	Verwijzing naar voorschrift advies	Titel van voorschrift advies
OR.GEN.105	Bevoegde autoriteit	ORO.GEN.105	Bevoegde autoriteit
---	---	ORO.GEN.110	Verantwoordelijkheden van de exploitant
OR.GEN.115	Aanvraag van een organisatiecertificaat	ORO.GEN.115	Aanvraag van een exploitantcertificaat
OR.GEN.120	Wijzen van naleving	ORO.GEN.120	Wijzen van naleving
OR.GEN.125	Erkenningsvoorwaarden en bevoegdheden van een organisatie	ORO.GEN.125	Erkenningsvoorwaarden en rechten van een exploitant
OR.GEN.130	Wijzigingen in organisaties die zijn onderworpen aan een certificeringsverplichting	ORO.GEN.130	Wijzigingen
OR.GEN.135	Voortdoring van geldigheid	ORO.GEN.135	Voortdoring van geldigheid
OR.GEN.140	Toegang	ORO.GEN.140	Toegang
OR.GEN.145	Verklaring	---	(nu in apart Subdeel ORO.DEC)
OR.GEN.150	Bevindingen	ORO.GEN.150	Bevindingen
OR.GEN.155	Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem	ORO.GEN.155	Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem
OR.GEN.160	Melding van voorvallen	ORO.GEN.160	Melding van voorvallen
OR.GEN.200	Beheersysteem	ORO.GEN.200	Beheersysteem
OR.GEN.205	Inhuren en inkopen	ORO.GEN.205	Activiteiten onder contract
OR.GEN.210	Personeelsvereisten	ORO.GEN.210	Personeelsvereisten
OR.GEN.215	Vereisten inzake faciliteiten	ORO.GEN.215	Vereisten inzake faciliteiten
OR.GEN.220	Administratie	ORO.GEN.220	Administratie
<b>OR.OPS</b>	<b>Deel OR Subdeel OPS Luchtvaartactiviteiten</b>	---	<b>(alle als subdelen opgenomen secties)</b>
OR.OPS.GEN	Sectie: Algemene vereisten	---	---
OR.OPS.GEN.100	Toepassingsgebied	---	(opgenomen in ORO.GEN als 005)
OR.OPS.GEN.105	Verantwoordelijkheden van de exploitant	---	(opgenomen in ORO.GEN als 110)
<b>OR.OPS.AOC</b>	<b>Sectie: Certificering van luchtvaartexploitanten</b>	<b>ORO.AOC</b>	<b>Deel ORO Subdeel Certificering van luchtvaartexploitanten</b>
OR.OPS.AOC.100	Aanvraag van een AOC	ORO.AOC.100	Aanvraag van een AOC
OR.OPS.AOC.105	Activiteitenspecificaties en bevoegdheden van een AOC-houder	ORO.AOC.105	Activiteitenspecificaties en bevoegdheden van een AOC-houder
OR.OPS.AOC.110	Leasing	ORO.AOC.110	Leasing
OR.OPS.AOC.115	Afspraken over gedeelde vluchtcodes	ORO.AOC.115	Afspraken over gedeelde vluchtcodes
OR.OPS.AOC.120	AOC-erkenningen voor de verzorging van opleiding inzake Deel CC en de afgifte van cabinepersoneelattesten	ORO.AOC.120	AOC-erkenningen voor de verzorging van opleiding inzake Deel CC en de afgifte van cabinepersoneelattesten
OR.OPS.AOC.125	Niet-commerciële activiteiten van luchtvaartuigen die zijn onderworpen aan een AOC	ORO.AOC.125	Niet-commerciële activiteiten van luchtvaartuigen die zijn onderworpen aan een AOC
OR.OPS.AOC.130	Vluchtgegevenscontrole — vliegtuigen	ORO.AOC.130	Vluchtgegevenscontrole — vliegtuigen
OR.OPS.AOC.135	Personeelsvereisten	ORO.AOC.135	Personeelsvereisten
OR.OPS.AOC.140	Vereisten inzake faciliteiten	ORO.AOC.140	Vereisten inzake faciliteiten

Verwijzing naar voorschrift CRD	Titel van voorschrift CRD	Verwijzing naar voorschrift advies	Titel van voorschrift advies
OR.OPS.AOC.150	Vereisten inzake documentatie	ORO.AOC.150	Vereisten inzake documentatie
<b>OR.OPS.DEC</b>	<b>Sectie: Verklaring van luchtvaartexploitant</b>	<b>ORO.DEC</b>	<b>Deel ORO Subdeel Verklaring</b>
OR.OPS.DEC.100	Verklaring	ORO.DEC.100	Verklaring
OR.OPS.DEC.105	Inhoud van de verklaring	---	---
<b>OR.OPS.MLR</b>	<b>Sectie: Handboeken, journaals (logboeken) en administratie (aantekeningen)</b>	<b>ORO.MLR</b>	<b>Deel ORO Subdeel Handboeken, journaals (logboeken) en administratie (aantekeningen)</b>
OR.OPS.MLR.100	Vluchthandboek - Algemeen	ORO.MLR.100	Vluchthandboek - Algemeen
OR.OPS.MLR.101	Vluchthandboek – Structuur voor commerciële activiteiten en niet-commerciële gespecialiseerde activiteiten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen	ORO.MLR.101	Vluchthandboek – Structuur voor commerciële activiteiten en niet-commerciële gespecialiseerde activiteiten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen
OR.OPS.MLR.105	Minimumuitrustingslijst	ORO.MLR.105	Minimumuitrustingslijst
OR.OPS.MLR.110	Journal (logboek)	ORO.MLR.110	Journal (logboek)
OR.OPS.MLR.115	Administratie (aantekeningen)	ORO.MLR.115	Administratie (aantekeningen)
<b>OR.OPS.SEC</b>	<b>Sectie: Beveiliging</b>	<b>ORO.SEC</b>	<b>Deel ORO Subdeel Beveiliging</b>
OR.OPS.SEC.100.A	Beveiliging van de cockpit	ORO.SEC.100.A	Beveiliging van de cockpit
OR.OPS.SEC.100.H	Beveiliging van de cockpit	ORO.SEC.100.H	Beveiliging van de cockpit
<b>OR.OPS.FC</b>	<b>Sectie: Cockpitpersoneel</b>	<b>ORO.FC</b>	<b>Deel ORO Subdeel Cockpitpersoneel</b>
OR.OPS.FC.005	Toepassingsgebied	ORO.FC.005	Toepassingsgebied
OR.OPS.FC.100	Samenstelling van het cockpitpersoneel	ORO.FC.100	Samenstelling van het cockpitpersoneel
OR.OPS.FC.105	Aanwijzing als piloot met gezagvoerdersbevoegdheid / gezagvoerder	ORO.FC.105	Aanwijzing als piloot met gezagvoerdersbevoegdheid / gezagvoerder
OR.OPS.FC.110	Boordwerktuigkundige	ORO.FC.110	Boordwerktuigkundige
OR.OPS.FC.115	Training inzake boordpersoneelsbeheer	ORO.FC.115	Training inzake boordpersoneelsbeheer
OR.OPS.FC.120	Conversietraining van exploitant	ORO.FC.120	Conversietraining van exploitant
OR.OPS.FC.125	Verschillentraining en vertrouwdmakingstraining	ORO.FC.125	Verschillentraining en vertrouwdmakingstraining
OR.OPS.FC.130	Periodieke opleiding	ORO.FC.130	Periodieke opleiding
OR.OPS.FC.135	Bevoegdheid van een piloot om vanuit beide pilotenstoelen te werken	ORO.FC.135	Bevoegdheid van een piloot om vanuit beide pilotenstoelen te werken
OR.OPS.FC.140	Vluchten op meer dan één type of variant	ORO.FC.140	Vluchten op meer dan één type of variant
OR.OPS.FC.145	Verzorging van training	ORO.FC.145	Verzorging van training
OR.OPS.FC.200	Samenstelling van het cockpitpersoneel	ORO.FC.200	Samenstelling van het cockpitpersoneel
OR.OPS.FC.205	Gezagvoerderscursus	ORO.FC.205	Gezagvoerderscursus
OR.OPS.FC.215	Basistraining inzake boordpersoneelsbeheer van de exploitant	ORO.FC.215	Basistraining inzake boordpersoneelsbeheer van de exploitant

Verwijzing naar voorschrift CRD	Titel van voorschrift CRD	Verwijzing naar voorschrift advies	Titel van voorschrift advies
OR.OPS.FC.220	Conversietraining en –toetsing van de exploitant	ORO.FC.220	Conversietraining en –toetsing van de exploitant
OR.OPS.FC.230	Periodieke training en toetsing	ORO.FC.230	Periodieke training en toetsing
OR.OPS.FC.240	Vluchten op meer dan één type of variant	ORO.FC.240	Vluchten op meer dan één type of variant
OR.OPS.FC.235	Bevoegdheid van een piloot om vanuit beide pilotenstoelen te werken	ORO.FC.235	Bevoegdheid van een piloot om vanuit beide pilotenstoelen te werken
OR.OPS.FC.245.A	Alternatief trainings- en kwalificatieprogramma	ORO.FC.245.A	Alternatief trainings- en kwalificatieprogramma
OR.OPS.FC.255.A	Gezagvoerders met een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger voor vliegtuigen (CPL(A))	ORO.FC.255.A	Gezagvoerders met een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger voor vliegtuigen (CPL(A))
OR.OPS.FC.255.H	Gezagvoerders met een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger (CPL(A))	ORO.FC.255.H	Gezagvoerders met een bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger (CPL(A))
OR.OPS.FC.330	Periodieke training en toetsing – interne vaardigheidstest	ORO.FC.330	Periodieke training en toetsing – interne vaardigheidstest
OR.OPS.FC.201.A	Aflossing van cockpitpersoneelsleden tijdens de vlucht	ORO.FC.201.A	Aflossing van cockpitpersoneelsleden tijdens de vlucht
<b>OR.OPS.CC</b>	<b>Sectie: Cabinepersoneel</b>	<b>ORO.CC</b>	<b>Deel ORO Subdeel Cabinepersoneel</b>
OR.OPS.CC.005	Toepassingsgebied	ORO.CC.005	Toepassingsgebied
OR.OPS.CC.100	Aantal leden en samenstelling van het cabinepersoneel	ORO.CC.100	Aantal leden en samenstelling van het cabinepersoneel
OR.OPS.CC.110	Voorwaarden voor toewijzing van taken	ORO.CC.110	Voorwaarden voor toewijzing van taken
OR.OPS.CC.115	Verzorging van trainingen en bijbehorende toetsing	ORO.CC.115	Verzorging van trainingen en bijbehorende toetsing
OR.OPS.CC.120	Basiscursus	ORO.CC.120	Basiscursus
OR.OPS.CC.125	Specifieke training voor het luchtvaartuigtype en conversietraining van de exploitant	ORO.CC.125	Specifieke training voor het luchtvaartuigtype en conversietraining van de exploitant
OR.OPS.CC.130	Verschillentraining	ORO.CC.130	Verschillentraining
OR.OPS.CC.135	Vertrouwdmaking	ORO.CC.135	Vertrouwdmaking
OR.OPS.CC.140	Periodieke opleiding	ORO.CC.140	Periodieke opleiding
OR.OPS.CC.145	Herhalingscursus	ORO.CC.145	Herhalingscursus
OR.OPS.CC.200	Aantal leden en samenstelling van het cabinepersoneel	ORO.CC.200	Aantal leden en samenstelling van het cabinepersoneel
OR.OPS.CC.205	Minimumaantal leden cabinepersoneel in onvoorziene omstandigheden en tijdens activiteiten op de grond	ORO.CC.205	Normale operationele activiteiten op de grond en onvoorziene omstandigheden
OR.OPS.CC.210	Voorwaarden voor toewijzing van taken	ORO.CC.210	Voorwaarden voor toewijzing van taken
OR.OPS.CC.215	Verzorging van trainingen en bijbehorende toetsing	ORO.CC.215	Verzorging van trainingen en bijbehorende toetsing
OR.OPS.CC.250	Vluchten op meer dan één type of variant luchtvaartuig	ORO.CC.250	Vluchten op meer dan één type of variant luchtvaartuig
OR.OPS.CC.255	Vluchten met één cabinepersoneelslid	ORO.CC.255	Vluchten met één cabinepersoneelslid
OR.OPS.CC.260	Leidinggevende cabinepersoneelsleden	ORO.CC.260	Leidinggevende cabinepersoneelsleden

Verwijzing naar voorschrift CRD	Titel van voorschrift CRD	Verwijzing naar voorschrift advies	Titel van voorschrift advies
<b>OR.OPS.TC</b>	<b>Sectie: Technisch boordpersoneel op HEMS-, HHO- of NVIS-vluchten</b>	<b>ORO.TC</b>	<b>Deel ORO Subdeel Technisch boordpersoneel op HEMS-, HHO- of NVIS-vluchten</b>
OR.OPS.TC.100	Toepassingsgebied	ORO.TC.100	Toepassingsgebied
OR.OPS.TC.105	Voorwaarden voor toewijzing van taken	ORO.TC.105	Voorwaarden voor toewijzing van taken
OR.OPS.TC.110	Training en toetsing	ORO.TC.110	Training en toetsing
OR.OPS.TC.115	Basiscursus	ORO.TC.115	Basiscursus
OR.OPS.TC.120	Conversietraining van exploitant	ORO.TC.120	Conversietraining van exploitant
OR.OPS.TC.125	Verschillentraining	ORO.TC.125	Verschillentraining
OR.OPS.TC.130	Gewenningsvluchten	ORO.TC.130	Gewenningsvluchten
OR.OPS.TC.135	Periodieke opleiding	ORO.TC.135	Periodieke opleiding
OR.OPS.TC.140	Herhalingscursus	ORO.TC.140	Herhalingscursus
<b>Deel OR</b>	<b>Aanhangsels</b>	<b>Deel ORO</b>	<b>Aanhangsels</b>
Deel OR Aanhangsel I	Formulier voor verklaring	Deel ORO Aanhangsel I	Formulier voor verklaring

**Tabel 4: Onderlinge verwijzing CRD-advies voor Deel ORO**

### ORO.GEN Sectie 1 - Algemeen

161. De uitvoeringsvoorschriften in Sectie 1 bevatten algemene vereisten voor organisaties, in het bijzonder wat betreft eerste certificering en toezicht. Ze vormen de tegenhanger van de vereisten voor autoriteiten in Deel ARO Subdeel GEN Secties 1 en 3 en zijn gebaseerd op de vereisten in de basisverordening. Overeenkomstig de in ARO.GEN aangebrachte wijzigingen zijn twee nieuwe paragrafen met voorschriften toegevoegd om vereisten voor organisaties in te voeren met het oog op te nemen maatregelen als onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem (ORO.GEN.155), en inzake de melding van voorvallen (ORO.GEN.160). De nieuwe paragraaf ORO.GEN.155 verplicht organisaties om de luchtwaardigheidsinstructies en veiligheidsaanwijzingen van het Agentschap na te leven, waarbij de laatste zijn gebaseerd op regelgevingstaak 21.039 "Gegevens voor de operationele geschiktheid"<sup>26</sup>.

Ref. Deel ORO	Titel	Overeenkomstige ARO
ORO.GEN.105	Bevoegde autoriteit	n.v.t.
ORO.GEN.115	Aanvraag van een organisatiecertificaat	ARO.GEN.310(a)

<sup>26</sup> CRD 2009-01, cf. [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20\(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text\).pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf).



ORO.GEN.120	Wijzen van naleving	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Erkenningsvoorwaarden en bevoegdheden van een organisatie	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.130	Wijzigingen in organisaties	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Voortdurend van geldigheid	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.140	Toegang	Mantelverordening Artikel 4, lid 5
ORO.GEN.150	Bevindingen	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Melding van voorvallen	ARO.GEN.135

**Tabel 5: Correspondentie tussen ARO.GEN en ORO.GEN**

162. Als gevolg van de gewijzigde regelgevingsstructuur zijn beide uitvoeringsvoorschriften die voorheen deel uitmaakten van OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 en OR.OPS.GEN.105) nu opgenomen in ORO.GEN. **ORO.GEN.110** bepaalt de verantwoordelijkheden van exploitanten voor de veilige werking van luchtvaartuigen, inclusief de vereiste een systeem op te zetten en te onderhouden voor de uitoefening van operationele controle over elke vlucht die wordt uitgevoerd krachtens de bepalingen van hun verklaring of certificaat, die zijn gebaseerd op bestaande vereisten, te weten EU-OPS en JAR-OPS 3, met de volgende wezenlijke verschillen:
- het systeem van controlelijsten moet rekening houden met menselijke factoren, zoals bepaald in ICAO-bijlage 6, delen I, II en III; het moet tevens rekening houden met de meest recente documentatie van de fabrikant van het luchtvaartuig; deze tekst is toegevoegd in antwoord op opmerkingen van belanghebbenden;
  - de exploitant zal de vluchtplanningsprocedures in het vluchthandboek moeten specificeren, overeenkomstig ICAO-bijlage 6, deel II, sectie 3.
163. Door diverse verenigingen van vluchtadviseurs is verzocht om de invoering van voorschriften voor vergunningen voor vluchtadviseurs, maar aan dat verzoek kan geen gevolg worden gegeven omdat dit niet onder de NPA valt. In de NPA zijn bestaande vereisten omgezet en EU-OPS, JAR-OPS 3 noch de basisverordening bevat een dergelijke vereiste. De voorgestelde tekst komt overeen met ICAO-bijlage 6, waarin staat dat de exploitant een wijze van controle kan kiezen waarvoor vliegdienstofficieren of vluchtadviseurs nodig zijn, maar dat dit geen verplichting is. Volgens ICAO-bijlage 6 kan het land of de exploitant bij inzet van vliegdienstofficieren of vluchtadviseurs al dan niet verlangen dat laatstgenoemden een vergunning hebben.
164. De definitie van "hoofdvestiging" ter bepaling van de bevoegde autoriteit volgens **ORO.GEN.105** is nu in overeenstemming met de definitie in Verordening (EG) nr. 1008/2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van

luchtdiensten in de Gemeenschap (Herziening)<sup>27</sup>, die ook werd vastgesteld voor Verordening (EG) nr. 2042/2003, als gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 127/2010<sup>28</sup>. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan het feit dat luchtvaartmaatschappijen die beschikken over een vliegvergunning moeten worden erkend in overeenstemming met Subdeel G van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 2042/2003 "Deel M" als onderdeel van hun AOC. De definitie gaat ervan uit dat de belangrijkste financiële taken en de operationele controle van een organisatie in dezelfde lidstaat plaatsvinden. Het Agentschap is zich weliswaar bewust van de voordelen om gemeenschappelijke definities voor verschillende verordeningen vast te stellen, maar oordeelt dat de uit Verordening (EG) nr. 1008/2008 overgenomen definitie problemen bij de tenuitvoerlegging zal veroorzaken. Daarom adviseert het deze definitie te herzien voor alle betrokken EASA-voorschriften, met inbegrip van de luchtwaardigheidsvoorschriften. Bij deze herziening moet rekening worden gehouden met de locatie van de technische leiding van de organisatie ten opzichte van de overeenkomstig de basisverordening goedgekeurde activiteit en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften als belangrijkste criterium om de hoofdvestiging van een organisatie vast te stellen ter bepaling van de bevoegde autoriteit.

165. **ORO.GEN.115** omschrijft het proces van de aanvraag voor een organisatiecertificaat. Gezien de opmerkingen van belanghebbenden over de NPA is het voorstel in NPA 2008-22c om een enig organisatiecertificaat in te voeren niet gehandhaafd. In direct verband hiermee wordt ook geen standaardaanvraagformulier voorgesteld in Deel ORO. Wat dat laatste betreft hebben lidstaten zich bezorgd uitgelaten over de gevolgen van een verplicht standaardaanvraagformulier voor verschillende administratieve systemen die al overeenkomstig de toepasselijke voorschriften zijn ingevoerd. Ten aanzien van een "enig certificaat" is het Agentschap van oordeel dat de hoofddoelstellingen van dit concept kunnen worden verwezenlijkt zonder de afgifte van een enig organisatiecertificaat verplicht te stellen: het certificaat, dat louter het "bewijs" van het certificeringsproces is, kan de vorm aannemen van een enig document of van verschillende documenten. Het belangrijkste is ervoor te zorgen dat bevoegde autoriteiten zo doeltreffend mogelijk toezicht houden op organisaties die in het bezit zijn van meerdere erkenningen<sup>29</sup>. In dat opzicht is het van cruciaal belang te beschikken over gemeenschappelijke vereisten inzake beheersystemen die gelden voor alle soorten organisaties.

---

<sup>27</sup> Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (Herziening) (Voor de EER relevante tekst (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3-20).

<sup>28</sup> Verordening (EU) nr. 127/2010 van de Commissie van 5 februari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (Voor de EER relevante tekst); PB L 40 van 13.2.2010, blz. 4-50.

<sup>29</sup> Criteria om vrijstellingen ("credits") te verlenen voor controle-items bij het toezicht op organisaties die in het bezit zijn van meerdere erkenningen, zullen worden aangereikt met de AMC's voor ARO.GEN.305.

166. **ORO.GEN.120** stelt het goedkeuringsproces vast voor alternatieve wijzen van naleving. Dit proces is van toepassing op organisaties die in het bezit zijn van een certificaat overeenkomstig Deel ORO. Tijdens het raadplegingsproces was er sprake van bezorgdheid over de alternatieve wijzen van naleving die worden gebruikt door organisaties die alleen zijn onderworpen aan de verplichting om een verklaring af te leggen. Het Agentschap merkt op dat de basisverordening geen rechtsgrondslag bevat om deze organisaties te verplichten hetzelfde goedkeuringsproces toe te passen voor alternatieve wijzen van naleving als gecertificeerde organisaties. Van goedkeuring van alternatieve wijzen van naleving kan alleen sprake zijn als die is gerelateerd aan een certificaat of erkenning; die wijzen van naleving worden dan beschouwd als onderdeel van de grondslag voor de erkenning. Voor organisaties die zijn onderworpen aan een verplichting om een verklaring af te leggen, is het goedkeuringsproces echter wel van toepassing op alternatieve wijzen van naleving voor een AMC die rechtstreeks betrekking heeft op de specifieke erkenning die deze organisaties bezitten overeenkomstig Deel SPA. Wat betreft de mogelijkheid om alternatieve wijzen van naleving te gebruiken voor beroepsorganisaties of vertegenwoordigende organen van belanghebbenden die niet in het bezit zijn van een organisatiecertificaat overeenkomstig de basisverordening en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften, hoeven zij deze alternatieve wijzen van naleving niet te laten goedkeuren zolang ze niet zijn onderworpen aan een nalevingsverplichting overeenkomstig de basisverordening en de daarin vervatte uitvoeringsvoorschriften.
167. In antwoord op reacties van belanghebbenden uit de industrie zal het Agentschap een aanvullende regelgevingstaak starten met als doel een methode uit te werken om aan te tonen dat de veiligheidsdoelstelling van het IR wordt verwezenlijkt op het moment dat een goedkeuring voor een alternatieve wijze van naleving wordt aangevraagd.
168. In **ORO.GEN.130** "Wijzigingen in organisaties die zijn onderworpen aan een certificeringsverplichting" wordt nader omschreven welk type wijzigingen vooraf moet worden goedgekeurd met betrekking tot het beheersysteem van de organisatie, teneinde het werk voor organisaties en autoriteiten te verlichten: wat het beheersysteem betreft worden vooraf goed te keuren wijzigingen nu specifiek gedefinieerd als zijnde wijzigingen die de verantwoordelijkheden, de verantwoordingsplicht en/of het veiligheidsbeleid beïnvloeden. Het voorstel van het Agentschap voor ORO.GEN.130, samen met de corresponderende ARO-bepalingen, verschilt in wezen niet van de concepten "indirecte goedkeuring" of "voor de bevoegde autoriteit aanvaardbare wijzigingen": bij eerste certificering controleert de bevoegde autoriteit of is voldaan aan de toepasselijke vereisten en keurt zij het beheersysteem van de organisatie goed, inclusief het systeem voor operationele controle, evenals de procedure die de organisatie hanteert voor het beheer van wijzigingen waarvoor geen voorafgaande goedkeuring vereist is. Vervolgens wordt een onderscheid gemaakt tussen wijzigingen waarvoor goedkeuring vooraf vereist is en wijzigingen die kunnen worden beheerd zoals is overeengekomen met de bevoegde autoriteit. De voorgestelde voorschriften zijn tevens beter geschikt voor de uitoefening van toezicht op basis van prestaties: bij de eerste certificering mag een organisatie met haar bevoegde autoriteit de reikwijdte van niet vooraf goed te keuren wijzigingen overeenkomen binnen de

grenzen van ORO.GEN.130. Naarmate de organisatie tot volle "wasdom" komt, kan de reikwijdte van die wijzigingen worden uitgebreid, mits de in het uitvoeringsvoorschrift vastgelegde grenzen niet worden overschreden.

169. Bevoegde autoriteiten van diverse lidstaten gaven naar aanleiding van het concept van onbeperkte geldigheid van certificaten uiting aan hun bezorgdheid over een mogelijk gebrek aan doeltreffende controle als gevolg van geldig blijvende certificaten. Het Agentschap merkt op dat de onbeperkte geldigheid van certificaten nu algemeen wordt aanvaard op het gebied van luchtwaardigheid. Op de geldigheid van organisatiecertificaten wordt voortdurend toezicht uitgeoefend door de bevoegde autoriteit. Het voorstel van het Agentschap is bevorderlijk voor een voortdurend toezichtproces via audits, toetsingen en inspecties met tussenpozen die worden bepaald op basis van de resultaten van toezichtactiviteiten uit het verleden en waarbij rekening wordt gehouden met risicofactoren. Bij certificaten met beperkte geldigheid zouden de bevoegde autoriteiten de neiging kunnen hebben audits en inspecties uit te stellen tot net vóór het moment waarop het certificaat verloopt. Op basis van Deel ARO kunnen de bevoegde autoriteiten bij bevindingen die wijzen op ernstig gevaar voor de veiligheid, te allen tijde maatregelen nemen tegen een certificaat. Bovendien kunnen de lidstaten handhavingsmaatregelen nemen door sancties op te leggen, zoals bepaald in hun nationale voorschriften ter uitvoering van artikel 68 van de basisverordening.
170. Er is een nieuw uitvoeringsvoorschrift, ORO.GEN.160 "Melding van voorvallen", ingevoegd om te verwijzen naar de toepasselijke wetgeving en om voor alle organisaties die zijn onderworpen aan Deel ORO meldingsvereisten vast te leggen, met inbegrip van de melding aan de organisatie die verantwoordelijk is voor het ontwerp van het luchtvaartuig. De tekst berust op de bestaande vereisten in de luchtwaardigheidsvoorschriften. Gemeld moeten worden de voorvallen die de veilige werking van het luchtvaartuig daadwerkelijk in gevaar brengen, in tegenstelling tot risico's voor de luchtvaartveiligheid die moeten worden beheerd in het kader van het interne voorvalmeldsysteem als bedoeld in ORO.GEN.200(a)(3). Om tegemoet te komen aan de reacties op het CRD zijn de vereisten herzien: in eerste meldingen, die moeten worden ingediend binnen tweeënzeventig uur nadat de organisatie het voorval heeft vastgesteld, hoeft zij geen bijzonderheden op te nemen over de maatregelen die zij van plan is te nemen om herhaling te voorkomen; de reden hiervoor is dat het bepalen van deze maatregelen meer tijd kan vergen.

## **ORO.GEN Sectie 2 - Beheersysteem**

171. Het Agentschap stelt voor een specifieke sectie van de algemene vereisten voor organisaties te wijden aan de vereisten die verband houden met de beheersystemen van organisaties. Deze vereisten zijn hoofdzakelijk gebaseerd op die welke al bestaan in de toepasselijke normen, zoals de JAR's. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de noodzaak om te beschikken over gekwalificeerd personeel en meer in het bijzonder over specifieke personen die moeten waarborgen dat de organisatie de toepasselijke vereisten naleeft. De bestaande vereisten komen ook tegemoet aan de noodzaak om te beschikken over geschikte faciliteiten voor de uitvoering van de vereiste taken en om een administratie bij te

houden van alle activiteiten die overeenkomstig de toepasselijke voorschriften worden uitgevoerd.

172. Deze specifieke sectie is ook de juiste plaats om uitvoering te geven aan de ICAO-normen inzake veiligheidsbeheersystemen<sup>30</sup>. Het Agentschap is van mening dat die niet kunnen worden toegepast door een aanvullende vereiste inzake beheersystemen toe te voegen aan de bestaande voorschriften, ongeacht of die betrekking hebben op financiële aangelegenheden, kwaliteitsaspecten of andere zorgpunten van een organisatiebeheerder. Het opleggen van een veiligheidsbeheersysteem dat losstaat van de andere systemen kan worden beschouwd als een louter aanvullend voorschrift, met het gevaar dat organisaties proberen hun bevoegde autoriteit tevreden te stellen door aan te tonen dat ze alle voorgeschreven onderdelen in hun organisatie hebben opgenomen. Dat is niet bevorderlijk voor de toepassing van op prestaties gebaseerde voorschriften, zoals aanbevolen door de ICAO om de beginselen van het veiligheidsbeheersysteem eenvoudiger te implementeren.
173. In plaats daarvan stelt het Agentschap voor de door de organisaties aan te pakken onderdelen met name te noemen. Zo wordt ervan uitgegaan dat niet alleen de veiligheid, maar ook de naleving van voorschriften een aandachtspunt moet zijn voor alle personeelsleden en alle activiteiten van de organisatie. Daarom worden de vereisten zodanig voorgesteld dat de organisatie ze naar eigen goeddunken kan toepassen, rekening houdend met haar eigen bedrijfsmodel. De vereisten maken het met name mogelijk een geïntegreerd beheersysteem in te voeren waarbij de veiligheid centraal staat in elke besluitvorming, in plaats van diverse beheersystemen naast elkaar. Geïntegreerd beheer stelt managers in staat alle invloeden van betekenis op hun organisatie te onderkennen en in aanmerking te nemen, zoals de strategische oriëntatie van hun bedrijfsvoering, toepasselijke wetten en normen, interne beleidslijnen en bedrijfscultuur, risico's en gevaren, benodigde middelen en de behoeften van iedereen die de gevolgen ondervindt van welk aspect dan ook van de organisatiewerking.
174. Wat kwaliteitssystemen betreft stelt het Agentschap voor zich toe te spitsen op het werkelijke oogmerk van de wetgever bij het verplichten van organisaties om een kwaliteitssysteem in te voeren: naleving van de voorschriften. Een kwaliteitssysteem kan dienen om uiteenlopende vereisten na te leven. Volgens het Agentschap moet het toezicht op de naleving eenvoudigweg verplicht worden gesteld als onderdeel van de vereisten inzake beheersystemen. Zo maken de voorgestelde vereisten het mogelijk de ICAO-normen voor veiligheidsbeheersystemen toe te passen zonder de organisatie te verplichten haar bedrijfsmodel aan te passen.
175. De voorgestelde vereisten inzake beheersystemen zijn geschikt voor diverse organisaties, ongeacht hun omvang, de aard of de complexiteit van hun activiteiten en ongeacht het bedrijfsmodel dat zij willen toepassen, zodat een evenredige toepassing van die vereisten is gewaarborgd. Het Agentschap stelt ook voor dat een organisatie die haar activiteiten die onder de hierbij voorgestelde vereisten vallen deels wil uitbesteden, verantwoordelijk moet blijven voor de naleving van de toepasselijke voorschriften. Dat is nodig om te bereiken dat

<sup>30</sup> ICAO-bijlage 1, aanhangsel 4 / ICAO-bijlage 6, aanhangsel 7 "Framework for Safety Management Systems" (kader voor veiligheidsbeheersystemen).

organisaties volledig verantwoordingsplichtig blijven voor de activiteiten die zijn onderworpen aan de certificeringsverplichting.

176. Voorgesteld wordt de vereisten inzake beheersystemen toe te passen op alle organisaties die vallen onder de hierbij voorgestelde vereisten voor organisaties. Bij het opstellen van vereisten inzake beheersystemen heeft het Agentschap nagegaan welke voorschriften al van toepassing waren op de organisaties voor initiële en permanente luchtwaardigheid om de verenigbaarheid met deze vereisten te controleren. De formulering van de bestaande toepasselijke voorschriften is, waar mogelijk, behouden. Het Agentschap is van plan voorschriften voor te stellen betreffende de invoering van ICAO-normen voor veiligheidsbeheersystemen in andere soorten organisaties. Het Agentschap zal daarbij, voor zover mogelijk, de vereisten zo nauw mogelijk op elkaar laten aansluiten. Een en ander zal een gestroomlijnde toepassing van de ICAO-normen mogelijk maken, voornamelijk voor de organisaties die in verschillende luchtvaartsectoren actief zijn.
177. Bij het opstellen van die voorstellen heeft het Agentschap gestreefd naar samenhang met de vereisten voor de verschillende soorten organisaties. Daarom heeft het Agentschap de vereisten onderzocht die vermeld staan in JAR-FCL 1, 2 en 3, in EU-OPS, in de AMC's en richtsnoeren betreffende JAR-OPS 1 en in JAR-OPS 3. Deze normen bevatten de vereisten die de organisaties moeten naleven binnen de werkingssfeer van de vereisten voor organisaties. Vervolgens heeft het Agentschap met het oog op de algemene samenhang de ter zake dienende vereisten in de uitvoeringsvoorschriften onderzocht die al van toepassing zijn op de organisaties voor luchtwaardigheid. Daarna heeft het Agentschap in zijn NPA de formulering voorgesteld die het meest geschikt leek voor alle organisaties, waar nodig aangevuld met vereisten voor specifieke soorten organisaties.
178. Het Agentschap heeft deze voorgestelde voorschriften aangevuld met andere voorschriften die zijn gebaseerd op ICAO-normen, maar die niet waren opgenomen in de hierboven genoemde normen. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de ICAO-normen voor veiligheidsbeheersystemen.
179. In de raadplegingsfase heeft het Agentschap zijn werkwijze uitvoerig toegelicht, met als sluitstuk de voorgestelde vereisten inzake beheersystemen. Uit de eerste opmerkingen van belanghebbenden bleek dat deze niet volledig werden begrepen. Daarom heeft het Agentschap, daarin bijgestaan door de werkgroep, de voorgestelde tekst herzien omwille van de duidelijkheid.
180. Het Agentschap heeft ook met belangstelling kennisgenomen van het verzoek van bepaalde belanghebbenden om verder op te schuiven in de richting van op prestatie gebaseerde voorschriften. Het Agentschap is echter van mening dat het niet verstandig zou zijn in dit stadium volledige op prestatie gebaseerde voorschriften voor te stellen, en dat een permanente verbetering van de voorschriften, in lijn met de vooruitgang die de organisaties hebben geboekt, de weg zal effenen voor op prestatie gebaseerde voorschriften.
181. De voorgestelde vereisten zijn weliswaar anders geformuleerd, maar sluiten volledig aan bij de ICAO-normen. Een tabel met verwijzingen tussen de voorgestelde vereisten en de daarmee samenhangende AMC's en richtsnoeren in Deel OR(O) en de desbetreffende ICAO-normen was opgenomen in bijlage III bij

de toelichting op het CRD "Vereisten voor organisaties" (2008-22c EN 2009-02c)<sup>31</sup>. Op de 37e vergadering van de ICAO in september/oktober 2010 werd bevestigd dat een nieuwe bijlage over veiligheidsbeheer zou worden opgesteld, bijlage 19, die naar verwachting de algemene normen voor veiligheidsbeheersystemen (SMS) zal bevatten die gelden voor alle organisaties. Daarmee wordt de totale systeembenadering gevolgd die het EASA heeft voorgesteld in zijn NPA betreffende vereisten voor autoriteiten en organisaties. Na publicatie van deze nieuwe bijlage worden de SMS-vereisten voor organisaties beoordeeld, onder meer om na te gaan wat er moet worden gedaan in het kader van de Safety Management International Collaboration Group (SM-ICG) en welke vooruitgang er is geboekt met de uitvoering van het Europees Programma voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP), en in het bijzonder om in te gaan op het beheer van veiligheidsrisico's in verband met de interactie met andere organisaties. Het Agentschap is het op dit punt met belanghebbenden eens dat de organisaties veiligheid niet separaat mogen beheren, maar in overleg met de andere organisaties waarmee ze banden hebben. Zo is voor een doeltreffend veiligheidsbeheer door een exploitant van een luchtvaartterrein bijvoorbeeld passend overleg nodig met de luchtvaartexploitanten en verleners van luchtvaartnavigatiediensten die gebruikmaken van de luchtvaartterreindiensten. Daarom is het Agentschap voornemens zich in het kader van een nieuwe regelgevingstaak te buigen over de hierboven beschreven vereisten voor organisaties.

### **ORO.AOC – Certificering van luchtvaartexploitanten**

182. Dit subdeel is van toepassing op commerciële exploitanten. Het omschrijft het proces voor de aanvraag van de vergunning tot vluchtuitvoering, de voorwaarden voor afspraken over leasing en gedeelde vluchtcodes, het aanvraagproces voor de erkenning van organisaties om cabinepersoneel op te leiden of cabinepersoneelattesten af te geven en de vereisten voor niet-commerciële activiteiten met luchtvaartuigen krachtens een AOC. Laatstgenoemde vereisten betreffen vluchtgegevenscontrole, personeel, faciliteiten en de productie van handboeken en documentatie.
183. Dit subdeel berust op de desbetreffende EU-OPS- en JAR-OPS 3-vereisten van de subdelen B en C. ORO.AOC bevat een nieuwe vereiste inzake gedeelde vluchtcodes, een aspect dat niet belicht wordt in EU-OPS. Deze nieuwe vereiste is opgenomen om het bredere toepassingsgebied van de basisverordening ten opzichte van EU-OPS tot uiting te brengen. Het oorspronkelijke voorstel in NPA 2009-2c is gewijzigd naar aanleiding van opmerkingen van belanghebbenden.
184. De belangrijkste punten die door belanghebbenden aan de orde zijn gesteld ten aanzien van dit subdeel, hadden betrekking op de toepasselijkheid en het toepassingsgebied van de AOC (ORO.AOC.100), de vereisten voor het inhuren van luchtvaartuigen met (wet lease-in) of zonder bemanning (dry lease-in) uit derde landen (ORO.AOC.110), gedeelde vluchtcodes (ORO.AOC.115) en de relatie

<sup>31</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf>.

- tussen verschillende ambtsdragers en het systeem van ambtsdragers (ORO.AOC.135).
185. Naar aanleiding van de ontvangen opmerkingen zijn in sommige bepalingen wijzigingen van betekenis aangebracht. Sommige wijzigingen zijn meer van redactionele aard of bedoeld ter verduidelijking van de bepalingen.
186. **ORO.AOC.025** "Wijzigingen" is geschrapt omdat dit al voldoende aan bod komt in ORO.GEN. Een voorlopige lijst van vooraf goed te keuren wijzigingen wordt ingevoerd als richtsnoer in ORO.GEN, dat met het besluit zal worden gepubliceerd.
187. **ORO.AOC.110 (b)** "Leasing": in veel opmerkingen werd blijk gegeven van bezorgdheid over het leasen van luchtvaartuigen van exploitanten uit derde landen. Het Agentschap heeft de ontvangen opmerkingen zorgvuldig geëvalueerd. Leasing is voor commerciële luchtvaartmaatschappijen een belangrijk bedrijfsmiddel, zodat dienovereenkomstige veiligheidsvoorschriften geboden zijn. Het is echter tevens duidelijk dat het leasen van luchtvaartuigen, met name van exploitanten in derde landen, gecontroleerd moet plaatsvinden onder waarborging van een aanvaardbaar veiligheidsniveau. De Europese wetgever heeft leasing dan ook geregeld bij Verordening (EG) nr. 1008/2008 en in EU-OPS. Met beide wetsteksten is rekening gehouden in de wijzigingen van de NPA-tekst. Het Agentschap is van mening dat de in dit advies gepresenteerde gewijzigde tekst commerciële maatschappijen de nodige flexibiliteit biedt en tegelijkertijd het door het publiek en de wetgever verwachte veiligheidsniveau waarborgt.
188. De bepaling over leasing is redactioneel ingrijpend gewijzigd. De voornaamste wijzigingen betreffen het inhuren van luchtvaartuigen met bemanning (wet lease-in) van exploitanten uit derde landen. Uit veel opmerkingen bleek dat het naleven van de vereisten voor wet lease-in van deze luchtvaartuigen zoals gepresenteerd in de NPA en het CRD lastig werd gevonden. Volgens EU-OPS kunnen bij wet lease-in veiligheidsnormen worden toegepast die "gelijkwaardig" zijn aan die vastgelegd in EU-OPS. Rekening houdend met de ontvangen opmerkingen en omwille van de overeenstemming met EU-OPS is de formulering "gelijkwaardige veiligheidsnormen" ingevoerd. Bijgevolg kan de EU-exploitant nu ten overstaan van de bevoegde autoriteit aantonen dat het op wet lease-in-basis gehuurde luchtvaartuig onderworpen is aan normen die gelijkwaardig zijn aan de veiligheidsvoorschriften in de EU. Er werden ook vraagtekens geplaatst bij de toepasselijkheid van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie en Deel FCL, bijlage III. De opmerkingen met betrekking tot Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie zullen worden behandeld in het CRD bij NPA 2010-10. De opmerkingen betreffende Deel FCL, bijlage III, zullen worden geëvalueerd in een nieuwe regelgevingstaak (FCL.002).
189. Volgens sommige opmerkingen zou in ORO.AOC aandacht moeten worden besteed aan de bestaande praktijk om in derde landen geregistreerde luchtvaartuigen te huren zonder bemanning (dry lease-in) wanneer daar tijdelijk operationele behoefte aan is. Er zijn opmerkingen in dezelfde trant gemaakt over NPA 2010-10. Aangezien dry lease-in vooral permanente luchtwaardigheid betreft, zullen de voorwaarden waaronder dry lease-in van luchtvaartuigen uit derde landen mogelijk zou zijn, worden geëvalueerd binnen het raamwerk van het CRD bij NPA 2010-10. Het kan in het kader van deze regelgevingstaak nodig zijn te zijner tijd de bepalingen in ORO.AOC over dry lease-in opnieuw te evalueren.



190. Ten aanzien van het verhuren van luchtvaartuigen zonder bemanning (dry lease-out) is de verwijzing naar Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie nu ondergebracht in ARO.OPS.110. Ook de vereiste het luchtvaartuig te verwijderen uit de AOC van de verhuurder is ondergebracht in ARO.OPS.110, omdat het de verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteit is ervoor te zorgen dat het luchtvaartuig tijdig wordt verwijderd uit de AOC van de exploitant. De tekst is gewijzigd om duidelijk te maken dat een aanvraag voor een erkenning niet vergezeld hoeft te gaan van de financiële afspraken van de leasing-overeenkomst.
191. Op grond van een nieuwe paragraaf over wet lease-out wordt van EU-exploitanten verlangd dat zij hun bevoegde autoriteit ervan in kennis stellen wanneer zij een wet lease-out-overeenkomst aangaan.
192. In **ORO.AOC.115** "Afspraken over gedeelde vluchtcodes" is de behandeling van leasing tevens van toepassing op gedeelde vluchtcodes. Volgens een groot aantal opmerkingen zou Deel TCO niet van toepassing moeten zijn op overeenkomsten over gedeelde vluchtcodes met exploitanten uit derde landen, aangezien sommige partners van gedeelde vluchtcodes nooit het luchtruim van Europa binnenvliegen. In sommige opmerkingen werd de rechtsgrondslag voor regulering van gedeelde vluchtcodes in twijfel getrokken en werd voorgesteld het toezicht op de partners te delegeren aan de EU-exploitant. Daarnaast werd naleving van de essentiële voorschriften (bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008) betwist, omdat volledige naleving niet kan worden gewaarborgd door exploitanten uit derde landen. Verder werd opgemerkt dat de kwestie van gedeelde vluchtcodes zou moeten worden behandeld in een aparte regelgevingstaak. Ten eerste moet worden onderstreept dat het Agentschap gedeelde vluchtcodes behandelt binnen het toepassingsgebied van artikel 4, lid 1, onder c), van Verordening (EG) nr. 216/2008. Na evaluatie van de opmerkingen is de bepaling over gedeelde vluchtcodes gewijzigd. In het nieuwe voorstel voor het advies is een verwijzing naar Deel TCO geschrapt. Het toezicht op partners van gedeelde vluchtcodes valt nu onder de verantwoordelijkheid van de EU-exploitant om permanente naleving van de essentiële voorschriften te waarborgen. Hiertoe moet de exploitant een controleprogramma voor de gedeelde codes opstellen. Dat geldt ook voor partners die niet in de Europese Unie actief zijn. Er zullen richtsnoeren worden opgesteld met een tabel van na te leven bepalingen. Naleving van deze bepalingen komt tevens neer op naleving van de essentiële vereisten in bijlage IV bij Verordening (EG) nr. 216/2008. De bepalingen in de tabel moeten identiek zijn aan die welke gelden voor exploitanten uit derde landen wanneer zij een autorisatie aanvragen volgens Deel TCO. Tot slot is de bepaling zodanig gewijzigd dat een EU-exploitant geen tickets kan verkopen of uitgeven voor vluchten die worden uitgevoerd door exploitanten uit een derde land waarvoor een exploitatieverbod geldt op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005<sup>32</sup> (communautaire veiligheidslijst). Exploitanten uit derde landen op deze veiligheidslijst kunnen wel nog altijd tickets verkopen en afgeven voor vluchten die worden uitgevoerd door hun EU-partner van gedeelde vluchtcodes. De benadering van gedeelde vluchtcodes komt sterk

---

<sup>32</sup> Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG (PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15).

overeen met de "Code-share Safety Program Guidelines" van het Department of Transportation en de Federal Aviation Administration van de Verenigde Staten.

193. **ORO.AOC.120** "AOC-erkenningen voor de verzorging van opleiding inzake Deel CC en de afgifte van cabinepersoneelattesten" betreft de omzetting van EU-OPS-vereisten die niet uitputtend behandeld werden in de NPA.
194. **ORO.AOC.125** "Niet-commerciële activiteiten van luchtvaartuigen die zijn onderworpen aan een AOC": deze bepaling is op drie punten gewijzigd. Ten eerste is OR.OPS.GEN.105 overgebracht naar ORO.AOC.125. Ten tweede is de titel gewijzigd in "Niet-commerciële activiteiten van luchtvaartuigen die zijn onderworpen aan een AOC" om het onderwerp duidelijker te maken. Ten derde stelt het Agentschap een nieuwe tekst voor waarin wordt bepaald wat een exploitant als AOC-houder moet doen als hij ook niet-commerciële vluchten wil uitvoeren. Het beginsel blijft dat de procedures voor niet-commercieel gebruik in het vluchthandboek moeten worden gespecificeerd, onder duidelijke vermelding van de verschillen met de procedures voor commercieel gebruik. Verder moet de exploitant erop toezien dat het betrokken personeel volledig op de hoogte is van de desbetreffende procedures. Deze vermelding moet worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit. Er is echter geen verklaring nodig wanneer een commerciële exploitant niet-commerciële vluchten uitvoert. Naar aanleiding van opmerkingen over het CRD is de bepaling enigszins verduidelijkt.
195. **ORO.AOC.130 (a)** "Vluchtgegevenscontrole": naar aanleiding van een reactie op NPA-2009-2c was aan de tekst van het CRD *"tenzij zij tijdelijk en alleen voor ferry- of testvluchten worden gebruikt"* toegevoegd, omdat het voor exploitanten die niet-betaalde vluchten verzorgen niet eenvoudig is een vluchtgegevenscontroleprogramma uit te voeren. Na interne beoordeling is evenwel geconcludeerd dat deze toevoeging de bedoeling van de wijziging onvoldoende en niet nauwkeurig weergeeft en dat dit onbedoelde en onvoorziene nadelige gevolgen voor de veiligheid zou kunnen hebben. Bovendien stemt ORO.AOC.130 volledig overeen met EU-OPS 1.037 en ICAO-bijlage 6, deel I, 3.3.6. Daarom is besloten de toevoeging *"tenzij zij tijdelijk en alleen voor ferry- of testvluchten worden gebruikt"* te schrappen.

### **ORO.DEC –Verklaring**

196. Dit subdeel bevat de vereiste voor het indienen van een verklaring. De inhoud van het verklaringsformulier is bepaald in aanhangsel I van Deel ORO. Het is van toepassing op niet-commerciële exploitanten van complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen (NCC-exploitanten). De vereisten geven uitvoering aan artikel 8, lid 5, onder d) van de basisverordening. Dit subdeel vult ARO.GEN.345 aan.
197. Overeenkomstig de basisverordening en zoals reeds voorgesteld in de NPA / het CRD, dienen alle NCC-exploitanten een verklaring te verstrekken aan hun land van vestiging. De verklaring moet melding maken van de beheerde luchtvaartactiviteiten die worden uitgevoerd als niet-commerciële activiteiten.
198. Met de verklaring wordt beoogd dat:

- exploitanten hun verantwoordelijkheden volgens de toepasselijke veiligheidsregelgeving erkennen en in het bezit zijn van alle vereiste goedkeuringen;
  - de bevoegde autoriteit wordt geïnformeerd over het bestaan van een exploitant; en
  - de bevoegde autoriteit haar taken als toezichthouder kan uitvoeren.
199. De verklaring is inhoudelijk herzien op grond van de ontvangen opmerkingen. De termen zijn afgestemd op die in andere subdelen en delen.

### **ORO.MLR – Handboeken, journaals (logboeken) en aantekeningen**

200. De voorgestelde uitvoeringsvoorschriften in ORO.MLR, die uitvoering geven aan 8.a.3 en 8.b van bijlage IV bij de basisverordening, bevatten bepalingen over het vluchthandboek, de minimumuitrustingslijst, het journaal en de administratie van de exploitant.
201. Voor commercieel luchtvervoer met helikopters en vliegtuigen zijn de voorgestelde uitvoeringsvoorschriften gebaseerd op bestaande vereisten, te weten EU-OPS, JAR-OPS 3 en JAR-MMEL/MEL, met de volgende wezenlijke verschillen:
- de bepalingen over de opzet van het vluchthandboek (delen A t/m D), die letterlijk zijn overgenomen uit EU-OPS- / JAR-OPS 3-aanhangsels, worden gepresenteerd als uitvoeringsvoorschriften, maar de inhoud van het handboek wordt gepresenteerd als AMC ten behoeve van flexibiliteit en evenredigheid;
  - hoewel het volgens EU-OPS / JAR-OPS 3 niet verplicht is het vluchthandboek in het Engels op te stellen, is het uit omgezette bepalingen van EU-OPS / JAR-OPS 3 duidelijk dat het de verantwoordelijkheid van de exploitant is ervoor te zorgen dat het personeel de taal van het vluchthandboek begrijpt. Zoals door diverse belanghebbenden is opgemerkt, komt de veiligheid in het gedrang als het vluchtuitvoeringspersoneel de taal van het vluchthandboek niet machtig is;
  - de MEL-bepalingen bevatten een extra verwijzing naar de toekomstige gegevens over operationele geschiktheid (OSD) zoals vastgelegd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1702/2003.
202. Voor niet-commerciële vluchten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen zijn de voorgestelde uitvoeringsvoorschriften gebaseerd op ICAO-bijlage 6, deel II, secties 2 en 3, en deel III, sectie 3, zonder wezenlijke verschillen.
203. Voor niet-commerciële gespecialiseerde activiteiten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen en commerciële gespecialiseerde activiteiten zijn de voorgestelde uitvoeringsvoorschriften gebaseerd op ICAO-bijlage 6, deel II, sectie 2, en deel III, sectie 3, zonder wezenlijke verschillen.

### **ORO.SEC – Beveiliging**

204. De voorgestelde uitvoeringsvoorschriften in OR.OPS.SEC bepalen dat exploitanten moeten beschikken over procedures en uitrusting om de cockpit te beschermen tegen inbreuk op de veiligheid. Voor vliegtuigen zijn de vereisten van toepassing

op alle exemplaren met een cockpitdeur en op alle CAT-exemplaren met een maximale gecertificeerde startmassa (MCTOM) van meer dan 45 500 kg en met een maximale operationele configuratie voor meer dan zestig passagierszitplaatsen.

De vereiste voor helikopters is van toepassing op exemplaren met een cockpitdeur.

205. De voorgestelde voorschriften berusten op EU-OPS, Subdeel S en JAR-OPS 3, Subdeel S en weerspiegelen de inhoud en opzet van voornoemde subdelen. De voorgestelde voorschriften zijn in overeenstemming met ICAO-bijlage 6, deel I.
206. De voornaamste kwestie was de bezorgdheid van belanghebbenden over de mogelijke tegenstrijdigheid tussen de door het Agentschap voorgestelde regels voor beveiliging tijdens de vlucht en Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002<sup>33</sup>. Het Agentschap is met de Commissie overeengekomen dat het in zijn advies alleen die voorschriften handhaaft die een sterke veiligheidsdimensie hebben en niet worden behandeld in Verordening (EG) nr. 300/2008 of in de ICAO-normen, en dat het de overige regels aan de Commissie overdraagt voor nadere uitwerking.

#### **ORO-FC – Cockpitpersoneel**

207. De voorgestelde uitvoeringsvoorschriften in ORO.FC bevatten de vereisten inzake de kwalificatie, opleiding en toetsing van cockpitpersoneel:
- Sectie 1 bevat algemene voorschriften en is van toepassing op zowel niet-commerciële activiteiten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen als alle commerciële activiteiten;
  - Sectie 2 omvat aanvullende vereisten voor commercieel luchtvervoer behalve activiteiten met zweefvliegtuigen of ballonnen en passagiersvervoer volgens zichtvluchtvoorschriften overdag, vanaf en naar hetzelfde luchtvaartterrein of exploitatiegebied, met een duur van maximaal dertig minuten, of binnen een door de bevoegde autoriteit bepaalde plaatselijke omgeving, met:
    - eenmotorige propellervliegtuigen met een gecertificeerde MCTOM van 5 700 kg of minder en met maximaal zes personen aan boord, de piloot meegeteld; of
    - eenmotorige helikopters met maximaal zes personen aan boord, de piloot meegeteld;
  - Sectie 3 bevat aanvullende vereisten voor commerciële activiteiten anders dan commercieel luchtvervoer en activiteiten met zweefvliegtuigen of ballonnen en commercieel luchtvervoer van A naar A dat in bovenstaande paragraaf is genoemd.

---

<sup>33</sup> PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72.

208. De voorgestelde voorschriften berusten op EU-OPS en JAR-OPS 3 voor commercieel luchtvervoer en op het ontwerp van JAR-OPS 0, 2 en 4 voor commerciële activiteiten anders dan commercieel luchtvervoer en niet-commerciële activiteiten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen. De vereisten voor niet-commerciële vluchten stemmen overeen met en voldoen volledig aan ICAO-bijlage 6, deel II voor vliegtuigen en deel III, sectie III voor helikopters.
209. Wat commercieel luchtvervoer betreft wordt ten opzichte van EU-OPS / JAR-OPS 3 en naast de algemene wijzigingen zoals beschreven in CRD 2009-02b, paragraaf 89ff<sup>34</sup> de aandacht gevestigd op de volgende wijzigingen:
- de vereisten voor vliegtuigen en helikopters zijn zoveel mogelijk geharmoniseerd, rekening houdend met de verschillen tussen de operationele kenmerken van beide categorieën luchtvaartuig;
  - hoewel de versoepelingen van aanhangsel 1 van 1.005(a) van EU-OPS en aanhangsel 3.005(f) van JAR-OPS 3 volledig zijn omgezet in de voorgestelde uitvoeringsvoorschriften, is door belanghebbenden verzocht nader aandacht te besteden aan de evenredigheid van de voorschriften. Bijgevolg zijn bepaalde vluchten van A naar A zoals hiervoor beschreven onderworpen aan dezelfde voorschriften als commerciële activiteiten anders dan commercieel luchtvervoer. Bij het vaststellen van de drempel is rekening gehouden met het te verwachten veiligheidsniveau van commercieel luchtvervoer en met de thans vigerende wetgeving in de lidstaten. Wat helikopters betreft, wordt het aantal van zes personen gezien als compromis tussen kleine en middelgrote helikopters; hieronder zouden de meeste rondvluchten moeten vallen. De motor wordt als een passender criterium gezien dan een maximumgewicht van 3 175 kg, aangezien in laatstgenoemd geval bepaalde complexe meermotorige helikopters zouden zijn inbegrepen. De belangrijkste verschillen in de voorgestelde uitvoeringsvoorschriften betreffen de jaarlijkse interne vaardigheidstest en de vereisten voor de gezagvoerderscursus, boordpersoneelsbeheer en conversietraining – laatstgenoemde onderdelen zijn minder strikt voorgeschreven;
  - de vereisten inzake recente ervaring voor alle piloten worden ondergebracht in Deel FCL, te weten paragraaf FCL.060, omdat ze worden gezien als een beperking van de bevoegdheden van de vergunning;
  - de erkenning van organisaties die gebruikmaken van een vluchtnabootser is verbeterd en vereist nu van exploitanten dat zij een adequaat beheersysteem opzetten voor wijzigingen in de vluchtnabootser met mogelijke gevolgen voor hun opleidingsprogramma's;
  - ten aanzien van de bekwaamheid betreffende route/gebied en luchtvaartterrein wordt de term "kwalificatie" niet omgezet, omdat het gebruik ervan beperkt is tot pilotenvergunningen. EU-OPS / JAR-OPS verklaren noch bepalen wat de aard van een dergelijke kwalificatie is, door wie zij wordt afgegeven en of er al dan niet een verband is met de

---

<sup>34</sup> <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf>

vergunning. Ter vermindering van terminologische verwarring die tot misverstanden over het stelsel zou kunnen leiden, is daarom besloten de vermelding "kwalificatie" te schrappen, maar de vereisten inhoudelijk gezien te handhaven;

- ingevolge de ontvangen opmerkingen is CRM-training opgenomen in alle training voor alleenvliegende piloten. De reden daarvoor is dat CRM niet alleen gaat over de interactie tussen twee piloten van hetzelfde boordpersoneel, maar bijvoorbeeld ook over grondpersoneel. Bovendien wordt tijdens CRM geleerd hoe doeltreffend om te gaan met de werklust in de cockpit, wat een belangrijk aspect is van vluchten met één piloot;
- er zijn extra vereisten voor IFR- of nachtvluchten met één piloot ingevoerd volgens JAA NPA OPS 65, ter afstemming met ICAO-bijlage 6, deel I, wijziging 29.

210. In algemene zin is gezorgd voor samenhang met Deel FCL en het nieuwe concept "gegevens over operationele geschiktheid". Dat concept lag al deels besloten in EU-OPS via de verwijzing naar de Gemeenschappelijke Commissie voor evaluatie van operaties.

211. De volgende verschillen met ICAO-bijlage 6 worden vastgesteld:

- het toepassingsgebied is gewijzigd om te zorgen voor evenredige voorschriften, met name voor commercieel luchtvervoer van A naar A. Verder is gekeken naar aanhangsel 1 van 1.005(a) van EU-OPS. Dat wijkt af van bijlage 6, deel I, 9.4.4.1, wat betreft het aantal interne vaardigheidstests per jaar. Hetzelfde geldt voor bijlage 6, deel III, sectie II, 7.4.3.1, vanwege een omzetting van aanhangsel 3.005(f) van JAR-OPS 3 voor VFR-vluchten overdag met betrekking tot visuele oriëntatiepunten van anders dan complexe gemotoriseerde helikopters;
- bepalingen voor radio-operators en luchtvaartnavigatoren maken geen deel uit van EU-OPS en derhalve ook niet van de voorgestelde tekst. Dit is een afwijking van bijlage 6, deel I, 9.1.2, voor radio-operators. Er zijn geen activiteiten waarvoor luchtvaartnavigatoren nodig zijn. Bovendien mag het Agentschap dan wel de functie van deze personeelsleden reguleren, maar de lidstaten blijven verantwoordelijk voor de regulering van hun kwalificatie. Dat betekent tevens dat aan bijlage 6, deel I, 9.1.3, en deel II, 3.9.1.2, over boordwerktuigkundigen, slechts gedeeltelijk uitvoering wordt gegeven door deze voorschriften, aangezien de verlening van vergunningen tot de bevoegdheid van de lidstaten blijft behoren;
- wat de kennis van route, gebied en luchtvaartterrein betreft, wordt opgemerkt dat er uit de omzetting van een bepaling uit aanhangsel 1 van 1.005(a) van EU-OPS voor VFR-vluchten overdag van vliegtuigen in prestatieklasse B een afwijking is voortgevloeid van bijlage 6, deel I, 9.4.3.5 en 9.4.3.6, ten aanzien van de periode van twaalf maanden;
- inzake IFR- en nachtvluchten met één piloot wordt de norm van bijlage 6, deel I, 9.4.5.3, voor eerste toetsing in de rol van enige piloot en in een omgeving die representatief is voor de vlucht niet met name genoemd. De uiteindelijke tekst is echter gelijk aan die van EU-OPS en is derhalve niet gewijzigd,

overeenkomstig de richtsnoeren die de Commissie en het EASA-comité zijn overeengekomen.

212. De volgende punten zijn onderwerpen voor toekomstige regelgeving:
- beoordelen en bijwerken van de bepalingen over boordpersoneelsbeheer aan de hand van de ervaring die is opgedaan in de afgelopen jaren;
  - ontwikkelen van een alternatief trainings- en kwalificatieprogramma voor commercieel luchtvervoer met helikopters.
213. Uit de ontvangen opmerkingen blijkt verder dat het opleidingsconcept voor vluchten met één piloot omstreden is en mogelijk nadere beoordeling behoeft. Er zijn echter niet veel uitgewerkte voorstellen voor verbetering gedaan. Mogelijk voegt het Agentschap later een regelgevingstaak toe, in afwachting van nadere voorstellen voor regelgeving van belanghebbenden.

### **ORO.CC – Cabinepersoneel**

214. De voorgestelde uitvoeringsvoorschriften in ORO.CC bevatten de vereisten inzake de opleiding, toetsing en geldigheid waaraan alle exploitanten van luchtvaartuigen met cabinepersoneel moeten voldoen om te waarborgen dat de cabinepersoneelsleden te allen tijde gekwalificeerd zijn.
- Sectie 1 bevat algemene vereisten voor commercieel luchtvervoer en voor niet-commerciële activiteiten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen.
  - Sectie 2 bevat aanvullende vereisten die alleen gelden voor CAT.
215. De voorgestelde voorschriften berusten op bestaande vereisten: Subdeel O van EU-OPS en JAR-OPS 3. Tevens is rekening gehouden met TGL 44<sup>35</sup>, dat is gepubliceerd door de JAA en dat Sectie 2 van JAR-OPS 1 bevat (AMC's en verklarend materiaal (Interpretative Explanatory Material - IEM)).
216. De vereisten voldoen aan ICAO-bijlage 6, hoofdstuk 12 van deel I voor vliegtuigen en hoofdstuk 10 van deel III voor helikopters. Zoals EU-OPS- en JAR-OPS 3-vereisten zijn de voorgestelde voorschriften verder uitgewerkt dan die van de overeenkomstige ICAO-normen. Er is echter ook rekening gehouden met de gedetailleerde ICAO-aanbevelingen in ICAO-document 7192-AN/857, "Training Manual Part E-1 for Cabin Attendants' Safety Training" (tweede editie – 1996).
217. Aangezien in de meeste gevallen vrijwillig werd voldaan aan EU-OPS-vereisten voor niet-commerciële activiteiten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen, zijn de belangrijkste verschillen met Subdeel O van EU-OPS en JAR-OPS 3 voor beide typen vluchten als volgt:
- toepassingsgebied (ORO.CC.005): de voorgestelde voorschriften volgens Sectie 1, "Gemeenschappelijke vereisten", gelden voor niet-commerciële activiteiten met complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen en voor commercieel luchtvervoer;

<sup>35</sup> Administratief materiaal en richtsnoeren van de JAA – Sectie 4: Activiteiten, Deel 3: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) – FOLDER nr. 44: JAR-OPS 1 AMT 13 SECTIE 2 BIJGEWERKT DOOR OPNEMING VAN TEKSTVOORSTELLEN VOOR SECTIE 2 VAN AANGEHOUDEN NPA's VAN DE JAA.

- bepaling van het minimumaantal cabinepersoneelsleden (ORO.CC.100): de EU-OPS-vereiste (OPS 1.990(b)(2)) is verduidelijkt om er zeker van te zijn dat exploitanten de luchtwaardigheidsregels en de bijbehorende certificeringsspecificaties voor cabinepersoneel algemeen begrijpen en in acht nemen; met name moet bij het bepalen van het voor de vlucht benodigde minimumaantal cabinepersoneelsleden rekening worden gehouden met de certificeringsvereisten voor de evacuatiemonstratie, vrij zicht op het passagierscompartiment en voorgeschreven cabinepersoneelstoelen. Uit de praktijkervaring is onlangs gebleken dat de certificeringsprocessen voor de goedkeuring van bepaalde passagiersconfiguraties van individuele luchtvaartuigen en/of het effect daarvan op de bepaling van het vereiste minimumaantal cabinepersoneelsleden verschillend worden begrepen. Zo werd uit een verslag over een onderzoek naar een ongeval duidelijk dat het vereiste minimumaantal cabinepersoneelsleden volgens het vluchthandboek van de betrokken exploitant lager was dan het aantal dat werd vastgesteld bij de evacuatiemonstratie / analyse voor het desbetreffende luchtvaartuig;
- toetsing van opleiding van leidinggevend cabinepersoneel (ORO.CC.115(d) en ORO.CC.260(a)(2)): algemeen werd het als inconsequent gezien dat EU-OPS alleen voor deze specifieke opleiding niet voorzag in toetsing. Dit is inmiddels gecorrigeerd volgens de aanbevelingen van de tijdens het raadplegingsproces ontvangen reacties;
- specifieke training voor het luchtvaartuigtype en conversietraining van de exploitant (ORO.CC.125): in EU-OPS maakten dergelijke opleidingsonderdelen allemaal deel uit van één enkel conversietrainingprogramma. De opleidingsonderdelen die gelijk zijn voor alle luchtvaartuigen van eenzelfde type, zijn duidelijk onderscheiden van opleidingsonderdelen die specifiek zijn voor een exploitant om te zorgen voor samenhang met de doorlopende werkzaamheden voor OSD. Dit kan ook gunstig zijn voor de toekomstige verlening van vrijstellingen van opleiding;
- verschillentraining (ORO.CC.130): overeenkomstig de in de reacties gedane verzoeken om duidelijkheid, is er voor deze training nu een aparte vereiste, los van die voor training die specifiek is voor een type luchtvaartuig en voor conversietraining van de exploitant. Dit vergemakkelijkt tevens het verband met de desbetreffende onderdelen van de OSD als hierboven bedoeld;
- geldigheidstermijnen van training en toetsing (ORO.CC.140(e) en 145(c)): het gebrek aan duidelijkheid in EU-OPS over deze aspecten is naar voren gekomen uit de verschillende uitleg die eraan wordt gegeven door belanghebbenden in de ontvangen reacties op het CRD; dit gebrek is verholpen, mede aan de hand van de bepalingen van TGL 44 (Sectie 2 van JAR-OPS 1);
- cabinepersoneelattesten (CCA) (ORO.CC.210): volgens de basisverordening moet cabinepersoneel dat wordt ingezet voor commercieel luchtvervoer in het bezit zijn van een cabinepersoneelsattest. De aanvullende uitvoeringsvoorschriften maken deel uit van een specifieke bijlage (Deel CC) bij de verordening van de Commissie inzake boordpersoneel. De CCA's moeten steeds geldig zijn; bij niet-naleving door de houder kunnen zij worden beperkt, opgeschort of ingetrokken. Daarentegen golden er bij de attesten



van veiligheidstraining volgens EU-OPS geen geldigheids- of gebruiksvoorwaarden voor de houders. Ten opzichte van het oorspronkelijke NPA-voorstel geldt de vereiste van luchtvaartuigtypetraining niet meer als voorwaarde voor de afgifte van het CCA, zoals algemeen werd verzocht. Het bezit van geldige kwalificaties voor een luchtvaartuigtype is echter nog een voorwaarde voor het gebruik van een CCA door de houder;

- lijst van kwalificaties voor een luchtvaartuigtype voor CCA-houders (ORO.CC.215(b)(2)): de basisverordening bepaalt dat CCA's te allen tijde geldig moeten zijn. Zoals al het overige burgerluchtvaartpersoneel dat gebonden is aan voorschriften, moeten ook de houders de voorwaarden steeds naleven omwille van de veiligheid en ter ondersteuning van een geharmoniseerde wijze van uitvoering, toezicht en normalisatie. In de huidige context van de luchtvaart is dit van toenemend belang, aangezien de meeste cabinepersoneelsleden in de loop van hun carrière voor verschillende exploitanten werken en er steeds vaker gebruik wordt gemaakt van freelancers, seizoenswerkers en personeel dat voor meer dan een exploitant tegelijk werkt. Omdat het CCA wordt afgegeven na de basiscursus kan permanente naleving van alle toepasselijke veiligheidsvoorschriften door de houders bovendien alleen worden aangetoond als het attest vergezeld gaat van een lijst van luchtvaartuigtypekwalificaties, die de exploitanten moeten verstrekken aan elke houder van een attest die zij in dienst hebben. Dit wordt gezien als een praktischere optie dan de verplichting om het CCA opnieuw uit te geven en/of geldig te verklaren;
- vluchten op meer dan één luchtvaartuigtype of -variant (ORO.CC.250): de beperking tot drie typen, of tot vier typen met de goedkeuring van de autoriteit, is gelijk aan die in EU-OPS. De belangrijke verschillen houden verband met het feit dat typen en varianten nu zodanig worden bepaald dat er samenhang is met het voor cabinepersoneel relevante doorlopende werk aan het proces voor OSD.

218. Waar nodig is ook gezorgd voor samenhang met Deel CC, evenals met ORO.FC en ORO.TC.
219. Uit het raadplegingsproces kwam duidelijk een brede consensus onder de lidstaten en belanghebbenden naar voren over de noodzaak gemeenschappelijke criteria of normen op EU-niveau tot stand te brengen voor de erkenning van opleidingsorganisaties voor cabinepersoneel, voor kwalificaties van instructeurs en examinatoren en voor trainingstoestellen. Het Agentschap stelt daarom voor deze kwesties aan te pakken in nieuwe regelgevingstaken, waarbij de wetgever het eens zal moeten worden over de rechtsgrondslag.

### **ORO.TC – Technisch boordpersoneel op HEMS-, HHO- of NVIS-vluchten**

220. De voorgestelde uitvoeringsvoorschriften in ORO.TCC bevatten de gemeenschappelijke vereisten inzake opleiding en toetsing voor de exploitatie van luchtvaartuigen met technisch boordpersoneel bij commerciële HEMS- (medische noodhulp per helikopter), HHO- (helikoptertakeldiensten) en NVIS-vluchten (met nachtzichtapparatuur). Verdere specifieke vereisten voor passende training van

technisch boordpersoneel zijn opgenomen in SPA.HERMS, SPA.HHO respectievelijk SPA.NVIS.

221. Dit subdeel gaat in zijn huidige vorm niet in op technisch boordpersoneel of taakspecialisten bij gespecialiseerde activiteiten (luchtwerk). De trainingsvereisten betreffende dit personeel voor specifiek luchtwerk worden opgenomen in Deel SPO en daarmee samenhangende AMC's en richtsnoeren. Mogelijk besluit het Agentschap in een later stadium ORO.TC uit te breiden met vereisten voor technisch boordpersoneel voor bepaald luchtwerk.
222. De voorgestelde voorschriften berusten op JAR-OPS 3, Subdeel O. Naast de algemene wijzigingen zoals beschreven in CRD 2009-02b, paragraaf 89ff, wordt de aandacht gevestigd op de volgende wijzigingen:
- het toepassingsgebied en de toepasselijkheid van de bepalingen zijn beter gedefinieerd en er wordt een definitie voorgesteld voor technisch boordpersoneel op commerciële HERMS-, HHO- en NVIS-vluchten;
  - aangezien in de essentiële voorschriften voor luchtvaartactiviteiten niet wordt ingegaan op de medische geschiktheid van technisch boordpersoneel, worden de desbetreffende bepalingen van JAR-OPS 3 over het eerste medische onderzoek alleen in richtsnoeren aangehouden;
  - de bepalingen over helikoptertypen en de beperking van het maximumaantal typen zijn in beginsel omgezet vanuit JAR-OPS 3. Er zijn echter enkele wijzigingen aangebracht, omdat er in algemene zin geen typen zijn vastgesteld voor technisch boordpersoneel. Sommige exploitanten gebruiken de typen voor cockpitpersoneel. Gezien de reikwijdte van HERMS-, HHO- en NVIS-vluchten moet aandacht worden besteed aan de verschillen in de gebruikte uitrusting en procedures. Daarom is de in JAR-OPS 3 vervatte beperking omgezet in een AMC door exploitanten te verplichten het maximumaantal typen te specificeren in het vluchthandboek, rekening houdend met de specifieke omgeving waarin het technisch personeel werkzaam is.
223. Er is gezorgd voor samenhang met ORO.FC en ORO.CC.

#### **IV. Overzicht van de verschillen**

##### ***Verschillen met EU-OPS / JAR-OPS 3***

224. De volgende tabel geeft een overzicht van de verschillen tussen Deel ORO en EU-OPS / JAR-OPS 3, met een motivering van die verschillen.

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
EU-OPS 1.1.75(c)(1) en JAR-OPS 3.175(c)(1)	ORO.GEN.105 en ORO.GEN.115	De eis dat een aanvrager van een AOC geen houder van een door een andere autoriteit afgegeven AOC mag zijn tenzij de betrokken autoriteiten daarmee hebben ingestemd, is geschrapt.	Deze bepaling is overbodig omdat een volgens Deel ORO afgegeven AOC in alle lidstaten geldig wordt.
1./3.035 Kwaliteitssysteem	ORO.GEN.200	Geen verwijzing naar kwaliteitssysteem maar naar beheersysteem, dat veiligheidsbeheer en toezicht op naleving omvat.	Naleving van SARPS van ICAO voor SMS
1./3.037 Programma ter voorkoming van ongelukken en voor vliegveiligheid	ORO.GEN.200	Programma ter voorkoming van ongelukken en voor vliegveiligheid vervangen door SMS van ICAO zoals uitgevoerd door ORO.GEN.200.	Naleving van SARPS van ICAO voor SMS
EU-OPS 1.165 (c)(1)(ii) Leasing	ORO.AOC.110(a)	<p>Het is niet vereist in de leaseovereenkomst voorwaarden te stellen die deel uitmaken van deze goedkeuring</p> <p>De eis dat afwijkingen van de vereisten in Subdelen K, L en/of OPS 1.005(b) moeten worden gemeld aan de autoriteit en voor de autoriteit aanvaardbaar moeten zijn, is geschrapt.</p>	Het wordt niet nodig geacht voorwaarden op te leggen voor dry lease-in van in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen of dry lease-in van een andere EU-exploitant, omdat dit gezien wordt als een variatie op de AOC en luchtvaartuigen van een AOC moeten voldoen aan Deel CAT en beschikken over een CofA volgens Deel 21.

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
EU-OPS 1.165 (c)(3)(A) Leasing	ORO.AOC.110(d)	De eis dat de autoriteit de exploitant vrijstelt van de betrokken bepaling van OPS Deel 1 is geschrapt.	Bij dry lease-out wordt het luchtvaartuig verwijderd uit de AOC van de verhuurder en wordt het ingezet onder de operationele controle van de huurder. De toekomstige EU-regels voor luchtvaartactiviteiten gelden alleen voor EU-exploitanten. Het is daarom niet nodig de EU-exploitant vrij te stellen van de betrokken OPS-eisen als het luchtvaartuig wordt gebruikt door een niet-EU-exploitant.
1./3175 (i)(2)	ORO.AOC.135(a)	Referentie naar "onderhoudsysteem" is geschrapt.	Valt onder Verordening (EG) nr. 2042/2003
EU-OPS 1.185(e) en JAR-OPS 3.185(d)	n.v.t.	Het is niet vereist dat de verlenging van een AOC uiterlijk dertig dagen voor afloop van de bestaande geldigheidstermijn, of binnen een andere overeengekomen termijn, moet worden aangevraagd.	De AOC wordt afgegeven voor onbepaalde tijd.
JAR-OPS 3.175(c)(3)	n.v.t.	De aanvrager van een AOC is niet verplicht tot registratie van de helikopters die worden ingezet volgens de AOC in de voor de afgifte van de AOC verantwoordelijke lidstaat.	Valt onder Verordening (EG) nr. 1008/2008

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
1./3.155 (a)(1)	ORO.MLR.115(e)	Toegevoegd: "ook al is de exploitant in kwestie niet meer de werkgever van het personeelslid, mits dit binnen de in c) vastgelegde termijnen ligt".	Verduidelijking, in reactie op ontvangen opmerkingen
1./3.155 (a)(2)	ORO.MLR.115(f)	Toepassingsgebied is uitgebreid tot alle gegevens, niet alleen voor vliegdienst, dienst- en rustperioden.  Toegevoegd: "mits dit binnen de vastgelegde termijnen ligt".	Omwille van de volledigheid en duidelijkheid, in reactie op ontvangen opmerkingen

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
1./3.1040(c)	n.v.t.	<p>De volgende tekst uit EU-OPS/JAR-OPS 3 is niet overgenomen:</p> <p>"Tenzij anders goedgekeurd door de autoriteit of voorgeschreven door de nationale wet, moet een exploitant het vluchthandboek opstellen in het Engels. Daarnaast kan een exploitant het handboek geheel of gedeeltelijk in een andere taal vertalen en gebruiken".</p>	<p>Hoewel het vluchthandboek volgens EU-OPS/JAR-OPS 3 in het Engels moet worden opgesteld, zijn vertalingen toegestaan. Omdat alle officiële talen van de EU als gelijkwaardig worden gezien, is de betrokken paragraaf uit EU-OPS/JAR-OPS 3 echter niet omgezet. Bovendien is het de vraag of het gebruik van een Engelstalig vluchthandboek door personeel met een andere moedertaal geen veiligheidsrisico kan inhouden. Hieraan wordt tegemoetgekomen door de uit EU-OPS/JAR-OPS 3 overgenomen norm die stelt dat al het personeel de taal moet kunnen begrijpen waarin de delen van het vluchthandboek zijn gesteld die gaan over hun taken en verantwoordelijkheden.</p>
1./3.1040(i)	ORO.MLR.100(g)	Nu alleen van toepassing op wijzigingen die moeten worden gemeld, bv. om redactionele wijzigingen uit te sluiten.	Ter verduidelijking en overeenstemming met nieuwe benadering van goedkeuringen vooraf

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
1./3.1055	ORO.MLR.110	<p>Journal kan nu ook in een andere dan gedrukte vorm worden bijgehouden.</p> <p>De journalinhoud wordt gepresenteerd als AMC.</p>	<p>Voor flexibiliteit en gezien de technologische vooruitgang. Gedrukte vorm is niet gespecificeerd in SARPS van ICAO.</p>
Aanhangsel 1 van OPS 1./3.1065	ORO.MLR.115(b) en (c)	<p>Tabellen voor opslagtermijnen documenten samengevoegd.</p> <p>Technisch logboek vliegtuigen geschrapt.</p> <p>Cabinepersoneelattest toegevoegd.</p> <p>Gegevens over doses kosmische en zonnestraling niet omgezet.</p>	<p>Tabellen samengevoegd ter verduidelijking en vereenvoudiging.</p> <p>Technisch logboek vliegtuig geschrapt, want dit valt onder voorschriften luchtwaardigheid.</p> <p>CC-attest toegevoegd in verband met nieuwe CC-voorschriften.</p> <p>Gegevens over doses kosmische en zonnestraling niet omgezet, omdat dit niet valt onder veiligheid luchtvaart.</p>
<p>Aanhangsel 1 van EU-OPS 1.005(a) punt (31)</p> <p>Aanhangsel 1 van JAR-OPS 3.005(f) punt (18)</p>	n.v.t.	Tekst is niet omgezet.	<p>Er worden geen criteria gegeven voor een verkorte gezagvoerderscursus. Artikel 14 van basisverordening moet worden gebruikt.</p>
1/3.105 (d)	ORO.FC.145(d)+(e)	<p>Verduidelijking van erkenning FSTD-gebruiker</p> <p>Nieuwe subparagraaf voor permanente naleving en correct beheer van FSTD-wijzigingen die gevolgen kunnen hebben voor trainingsprogramma's.</p>	<p>Uitvoeringsproblemen met EU-OPS / JAR-OPS 3</p> <p>Gelijke voorwaarden</p> <p>Afstemming op ORA.FSTD en ORA.ATO</p>

<b>Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3</b>	<b>Referentie EASA-EU</b>	<b>Beschrijving van het verschil</b>	<b>Motivering</b>
n.v.t.	ORO.FC.145(b)	Nieuwe paragraaf met de voorwaarde dat cursussen rekening moeten houden met verplichte OSD-onderdelen.	Met het oog op OSD
1/3.943(a)	n.v.t.	Tekst is niet omgezet.	Oude overgangsbepaling
EU-OPS 1.955(a)(2)	ORO.FC.105(b)(3)	Tekst is afgestemd op JAR-OPS 3.955(a)	EU-OPS suggereert dat een piloot die in dienst komt bij een exploitant en bij de vorige exploitant al was gekwalificeerd als gezagvoerder, bij de nieuwe exploitant opnieuw een gezagvoerderscursus moet volgen om door de nieuwe exploitant als gezagvoerder te kunnen worden aangesteld. JAR-OPS 3 is logischer op dit punt.
EU-OPS 1.978(b)+(e)	n.v.t.	De verwijzing naar vereisten inzake recente ervaring is niet omgezet.	Het ATQP kan FCL-vereisten niet uitbreiden. De uitbreiding ten aanzien van recente ervaring is al vervat in FCL.060.
EU-OPS 1.978(f)	n.v.t.	De vereiste inzake de verantwoordelijkheid van een aangestelde ambtsdrager is niet omgezet	Overlapping met algemene en AOC-specifieke organisatievereisten



Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
Aanhangsel 1 van EU-OPS 1.978(c)(1)	n.v.t.	De zin van punt (c)(1) waarin staat dat het mogelijk is een andere, aan de officiële veiligheidsanalyse gelijkwaardige methode te hanteren, wordt niet omgezet.	Er kon niet worden vastgesteld wat dat alternatief zou kunnen zijn. Er is een vergelijkbare zin opgenomen in ACJ bij aanhangsel 1 van JAR-OPS 1.978(c)(1)(i), punt 4. Het EU-OPS-aanhangsel is nu AMC en de betrokken ACJ lijkt aan te geven dat het gepast zou zijn gebruik te maken van het proces voor alternatieve wijzen van naleving om een dergelijk alternatief aan iedereen beschikbaar te stellen.
Aanhangsel 2 van OPS 1.940(a)(2)	ORO.FC.202(a)(7)	CRM voor één piloot ingevoegd	CRM voor één piloot kent diverse onderscheiden factoren die niet van toepassing zijn op vluchten met meer dan een piloot.
Aanhangsel 2 van OPS 1.940(a)(5)	ORO.FC.202(c)	Minimumaantal uren voor nachtvluchten met één piloot	NPA OPS 65 en ICAO-wijziging 29 van bijlage 6 I, besloten door JAAC, EASA en ASC als een van de JAA NPA's voor opname in de eerste uitvoeringsvoorschriften
n.v.t.	ORO.FC.100(e)(2)	Specificatie van FTL voor freelance boordpersoneel toegevoegd	In opdracht van Comité veiligheid luchtvaart om verantwoordelijkheden te verduidelijken i.v.m. FTL-naleving wanneer piloten voor meer dan een exploitant werken.

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
JAR-OPS 3.988	Definities ORO.TC en bijlage I	Definitie van lid technisch boordpersoneel ingevoerd en toepassingsgebied ORO.TC beter bepaald	JAR-OPS 3 Subdeel O geldt voor ander boordpersoneel dan cockpitpersoneel. Dit andere boordpersoneel is gedefinieerd als boordpersoneel voor commerciële HEMS-, HHO- en NVIS-vluchten. Voor cabinepersoneel is volgens JAR-OPS 3 naleving van Subdeel O van JAR-OPS 1/EU-OPS al verplicht.
JAR.OPS 3.995(a)(2)	GM bij ORO.TC	Volgens JAR-OPS 3 is een eerste medisch onderzoek verplicht. De basisverordening stelt de rechtsgrondslag voor medische vereisten cabinepersoneel vast in ER 7.b. Er is geen vergelijkbare vereiste voor technisch boordpersoneel. Daarom zijn de vereisten alleen als GM omgezet volgens referentiekader OPS.001.	Andere rechtsgrondslag
JAR-OPS 3.1030(a)	n.v.t.	Tekst over maximumaantal typen wordt niet omgezet.	Er zijn geen typen vastgesteld voor technisch boordpersoneel.
n.v.t.	ORO.TC.105 (b)(2)	Specificatie van FTL voor freelance boordpersoneel toegevoegd	Overeenkomstig wijzigingen cockpit- en cabinepersoneel
EU-OPS Subdeel O OPS 1.988	Deel CC Mantelverordening en bijlage I bij verordening luchtvaart-activiteiten	Definitie van cabinepersoneel	Voor duidelijkheid en rechtszekerheid, aangezien de wijzigingen dateren van na de definitie voor publicatie van JAR-OPS 1 in 1993.

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
OPS 1.990(b)(2)	ORO.CC.100 (b)(1)	Tekst over hoe minimum cabinepersoneel te bepalen	<p>Gebrek aan duidelijkheid in EU-OPS-vereiste leidde tot verschillende uitleg en uitvoering met mogelijk gevaar voor veiligheid (met name bij gelijkvloerse nooduitgangen in geval van nood en evacuatie).</p> <p>Om ervoor te zorgen dat bij het bepalen van het minimum aan boordpersoneel terdege rekening wordt gehouden met de certificatiespecificaties voor activiteiten van cabinepersoneel die van toepassing zijn op de unieke cabineconfiguraties van exploitanten (TC, STC of wijziging van TC).</p> <p>Gelijke voorwaarden</p>
OPS 1.990(c)	n.v.t.	Onder buitengewone omstandigheden verlangt autoriteit extra personeel	Niet omgezet in Deel ORO; al bestreken door artikel 14, lid 1, van Verordening 216/2008
OPS 1.995(b)	ORO.CC.110 (a)(2)	Minimumvereisten of – voorwaarden voor goedkeuring en inzet als cabinepersoneel voor CAT wat betreft medische geschiktheid	<p>Andere rechtsgrondslag</p> <p>Uitgewerkte vereisten in Deel MED noemen tussenpozen voor medisch onderzoek en medische vereisten om geschiktheid te beoordelen.</p>

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
OPS 1.995(c)	ORO.CC.210(a)	Minimumvereisten of – voorwaarden voor goedkeuring en inzet als cabinepersoneel voor CAT wat betreft cabinepersoneelattesten	Andere rechtsgrondslag Uitgewerkte vereisten in Deel CC en Deel ORO specificeren dat attesten altijd geldig moeten zijn.
OPS 1.1000(c)	ORO.CC.260 (a)(2)	Nieuwe vereiste voor controle training van leidinggevend cabinepersoneel	Verskil vanwege raadpleging Toevoeging van controle wordt nodig geacht om te waarborgen dat training van leidinggevend cabinepersoneel, evenals alle overige training, volledig wordt afgerond op het vereiste vaardigheidsniveau.
OPS 1.1005(a) en (b)	Deel CC (CC.CCA.100) Deel ARA Subdeel CC	Nieuw toepassingsgebied en nieuwe voorwaarden voor attesten	Andere rechtsgrondslag Besluit over erkenning van exploitanten en/of opleidingsorganisaties blijft zaak van lidstaat zoals in EU-OPS. Anders dan de attesten van veiligheidstraining volgens EU-OPS moeten attesten van cabinepersoneel altijd geldig zijn om, met lijst kwalificaties luchtvaartuigtype, aan te tonen dat de houder gekwalificeerd is voor de activiteit.

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
OPS 1.1005(b), (d) en (e)	ORO.AOC.120	Erkenningen van een exploitant om cabinepersoneel op te leiden en/of attesten af te geven moeten worden gespecificeerd in de AOC-specificaties van de luchtvaartactiviteiten.	Andere rechtsgrondslag  Om de processen enigszins te harmoniseren, zijn elementaire gemeenschappelijke bepalingen toegevoegd aan ORO.AOC voor exploitanten (en in Deel ARA Subdeel CC, voor opleidingsorganisaties).
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Conversie- en verschillentraining worden in aparte voorschriften opgenomen.	Verskil vanwege raadpleging  Nieuw voorschrift en nieuwe formulering om verschillentraining duidelijk te onderscheiden van luchtvaartuigtype- en conversietraining.
n.v.t.	ORO.CC.125(b) ORO.CC.130(c)  ORO.CC.250(b)	Verwijzingen naar OSD	Met het oog op OSD is nieuwe paragraaf opgenomen met de voorwaarde dat cursussen rekening moeten houden met verplichte OSD-onderdelen.  De formulering in ORO.CC.205(b) over de bepaling van varianten als nieuwe typen is hier en daar gewijzigd t.b.v. samenhang met de bepalingen die voortkomen uit de OSD.

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
n.v.t.	ORO.CC.100 (b)(2)	Specificatie van FTL voor freelance boordpersoneel toegevoegd	In opdracht van Comité veiligheid luchtvaart om verantwoordelijkheden te verduidelijken i.v.m. FTL-naleving wanneer cabinepersoneel voor meer dan een exploitant werkt.
OPS 1.1015(c)	ORO.CC.140 (e)(3)	Toevoeging geldigheidstermijn 3-jaarlijkse trainingsonderdelen van periodieke opleiding	Verskil vanwege raadpleging Om gebrek aan duidelijkheid van EU-OPS over exacte geldigheidstermijn van trainingsonderdelen die uiterlijk om de drie jaar moeten worden behandeld, te verhelpen.
OPS 1.1020	ORO.CC.145(c)	Toevoeging van een geldigheidstermijn	Om gebrek aan duidelijkheid van EU-OPS op dit punt te verhelpen. Omdat AMC/GM niet in strijd kunnen zijn met een voorschrift, in eerste instantie bepalingen toegevoegd aan Sectie 2 van JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020(a)) over de toepasselijke geldigheidstermijn en de flexibiliteit voor exploitanten om onder bepaalde voorwaarden herhalingscursussen te vervangen door periodieke training.

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
Aanhangsel 1 van OPS 1.1005(h)(1)(i)	n.v.t.	Tekst over CRM-introductie cursus voor cabinepersoneel dat al wordt ingezet ten tijde van de volgende periodieke cursus, wordt niet omgezet.	Oude overgangsbepaling is niet langer relevant.
Aanhangsel 1 van OPS 1.1010(j)	n.v.t.	Tekst over basiscursus vermijding besmettelijke ziekten wordt niet omgezet.	Oude overgangsbepaling is niet langer relevant.
Aanhangsel 1 van OPS 1.1015 + Aanhangsel 1 van OPS 1.1020 +	ORO.CC.140 (c)(2)(ii) ORO.CC.145 (b)(3)	Training in beveiliging cockpitdeur opgenomen als 3-jaarlijks onderdeel van periodieke opleiding en in herhalingscursus.	Verskil vanwege raadpleging; rekening gehouden met belang van cabinepersoneel bij beveiligingsincident.
JAR-OPS 3 Subdeel O Aanhangsel 1 van JAR-OPS 3.988(c)	Deel ORO Subdeel CC	Versoepelingen van opleidingsonderdelen die volgens JAR-OPS 3 niet hoeven te worden gevolgd door cabinepersoneel helikopters, worden niet gespecificeerd.	Deel ORO spreekt van "luchtvaartuigen", m.a.w. alle voorschriften gelden voor activiteiten van vliegtuigen en helikopters en de lijst versoepelingen is niet meer nodig, aangezien de voorgestelde voorschriften duidelijk maken dat training alleen nodig is "bij installatie" voor uitrusting die zich "aan boord" bevindt en/of "relevant voor het te gebruiken luchtvaartuig" is.

### **Verschillen met ICAO-bijlage 6 voor Deel ORO**

225. De volgende tabel geeft een overzicht van de normen van ICAO-bijlage 6 in deel I en deel III, sectie 1 en sectie 2 binnen het toepassingsgebied van dit advies<sup>36</sup> die geacht worden niet te zijn omgezet, dan wel te zijn omgezet op een manier die

<sup>36</sup> In het bijzonder blijven de ICAO-normen voor onderhoud en het toezicht op het onderhoud door de exploitant hier buiten beschouwing.

niet overeenstemt met de desbetreffende normen van ICAO-bijlage 6. Sommige van de genoemde onderdelen vallen buiten het toepassingsgebied van de basisverordening en vragen mogelijk om actie van de kant van de lidstaten.

Referentie bijlage 6 deel I/III	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil
Deel I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Eerste toetsing in de rol van enige piloot in een omgeving die representatief is voor de activiteit, is niet specifiek genoemd.
Deel I, 9.4.4.1 Deel III, sectie II, 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	<p>Eén interne vaardigheidstest is voldoende voor VFR-vluchten overdag met vliegtuigen in prestatieklasse B in seizoenen die niet langer dan acht opeenvolgende maanden duren.</p> <p>Interne vaardigheidstests kunnen worden afgelegd voor slechts één type voor cockpitpersoneel op vluchten overdag en via routes bevlogen op basis van visuele oriëntatiepunten met anders dan complexe gemotoriseerde helikopters, mits het meest recente type wordt gebruikt.</p> <p>Jaarlijkse interne vaardigheidstest voor commercieel passagiersvervoer volgens zichtvliegvoorschriften overdag, vanaf en naar hetzelfde luchtvaartterrein of exploitatiegebied, met een duur van maximaal dertig minuten, of binnen een door de bevoegde autoriteit bepaalde plaatselijke omgeving, met eenmotorige propellervliegtuigen met een MCTOM van 5 700 kg of minder en met maximaal zes personen aan boord, de piloot meegeteld, of eenmotorige helikopters met maximaal zes personen aan boord, de piloot meegeteld.</p>
Deel I, 9.1.2	n.v.t.	Vergunningen voor radio-operators vallen niet onder de basisverordening en blijven de verantwoordelijkheid van de lidstaten.



Referentie bijlage 6 deel I/III	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil
Deel I, 9.1.3	ORO.FC.110	Vergunningen voor boordwerktuigkundigen vallen niet onder de basisverordening en blijven de verantwoordelijkheid van de lidstaten.
Deel I, 9.1.4	n.v.t.	Luchtvaarnavigator is niet vereist. Vergunningen voor luchtvaarnavigatoren vallen niet onder de basisverordening en blijven de verantwoordelijkheid van de lidstaten.
Deel I, 9.4.3.5 en 9.4.3.6	ORO.FC.105(c)	I.p.v. 12 maanden een periode van 36 maanden voor luchtvaartterreinen voor cockpitpersoneel op VFR-vluchten overdag in prestatieklasse B.
Deel I, 10.3 (b) – (f) Deel III, 8.3 (b) – (f)	n.v.t.	Er wordt geen kennis, opleiding, ervaring of geldigheidstermijn gespecificeerd voor vliegdienstofficieren / vluchtadviseurs.

## V. Overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken

226. De volgende tabel geeft een overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken voor Deel ORO. Wat Subdeel GEN betreft zijn deze taken overwegend ingegeven door de behoefte aan een beoordeling van de desbetreffende ARO- en ORO-bepalingen over veiligheidsbeheer en risicobeoordeling na publicatie van de nieuwe ICAO-bijlage 19 over normen en aanbevolen praktijken inzake veiligheidsbeheer en overeenkomstig de uitvoering van het EASP.

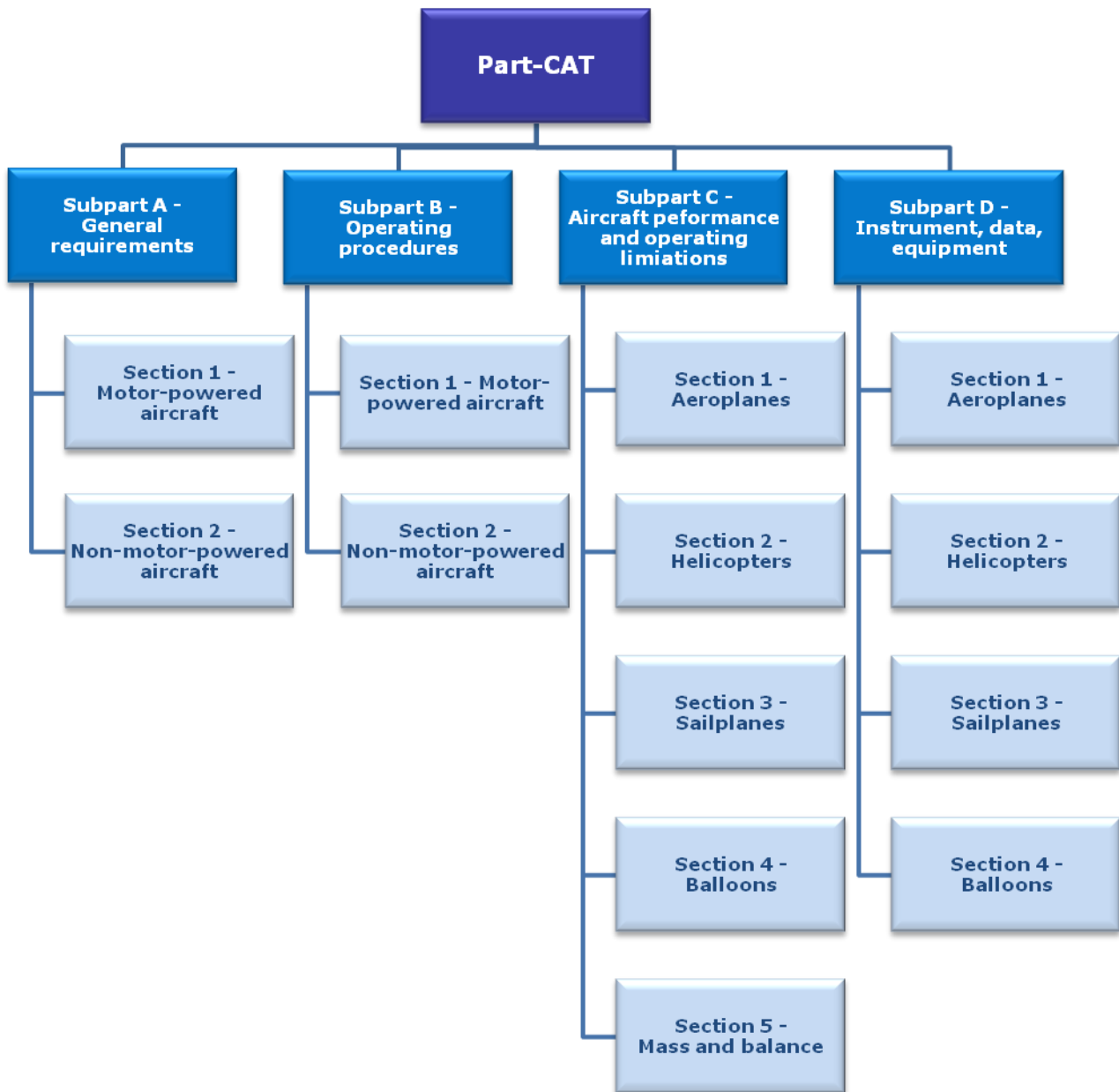
Deel, referentie regelgeving	Toepassingsgebied	Referentie RMP
ORO.GEN.120	Richtsnoeren opstellen over hoe aan te tonen dat de veiligheidsdoelstelling van uitvoeringsvoorschrift wordt verwezenlijkt wanneer goedkeuring van een alternatieve wijze van naleving wordt aangevraagd.	MDM.094 a + b

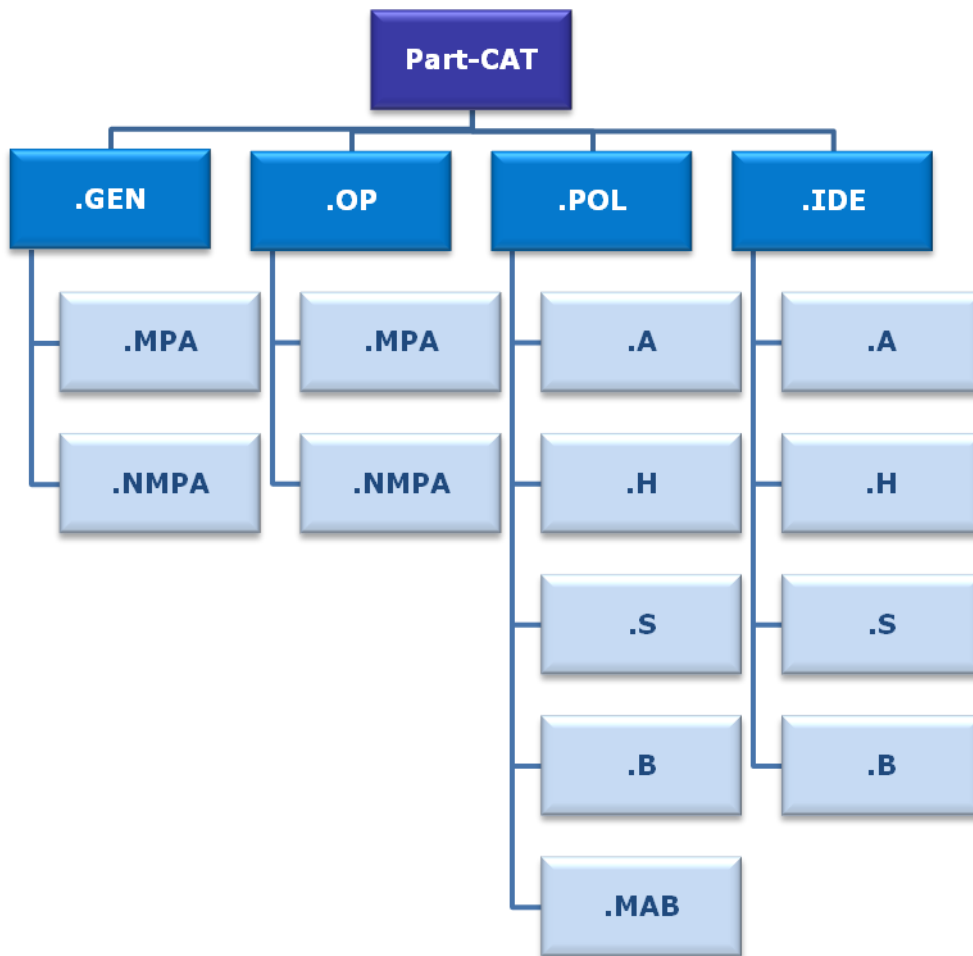
<b>Deel, referentie regelgeving</b>	<b>Toepassingsgebied</b>	<b>Referentie RMP</b>
ORO.GEN Sectie 2	Vereisten bezien in het licht van de laatste ICAO-ontwikkelingen (publicatie nieuwe bijlage 19), in het bijzonder om in te gaan op het beheer van veiligheidsrisico's in verband met de interactie met andere organisaties / die beter kunnen worden aangepakt door organisaties waarmee de eigen organisatie communiceert.	MDM.094 a+b
ORO.AOC.125	Niet-commerciële activiteiten van luchtvaartuigen onderworpen aan een AOC.	OPS.075
ORO.FC	Beoordelen en bijwerken van de bepalingen over boordpersoneelsbeheer aan de hand van de ervaring die is opgedaan in de afgelopen jaren.	OPS.094
ORO.FC	Ontwikkelen van een ATQP voor commercieel luchtvervoer met helikopters.	OPS.088 a+b

**Bijlage IV – Deel CAT (A,H)****I. Toepassingsgebied**

227. Deel CAT bevat de technische vereisten voor commercieel luchtvervoer met vliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen en ballonnen. Het bestaat uit vier subdelen, die zijn onderverdeeld in secties met specifieke voorschriften per categorie luchtvaartuig. Sommige secties zijn verder onderverdeeld in hoofdstukken.
228. De subdelen zijn op een vergelijkbare manier opgezet als de essentiële vereisten van bijlage IV bij de basisverordening, EU-OPS/JAR-OPS 3 en ICAO-bijlage 6, deel I.
229. De voorschriften, in het bijzonder de secties en hoofdstukken, zijn zodanig opgezet dat vereisten voor aanvullende categorieën luchtvaartuig of bepaalde activiteiten in de toekomst kunnen worden toegevoegd zonder dat het nodig is de bestaande tekst of opzet te wijzigen. Opgemerkt zij dat er regelgevingstaken zullen worden opgesteld voor zeppelins, luchtvaartuigen met kantelrotoren en onbemande vliegtuigen.
230. Figuur 9 en figuur 10 geven een overzicht van de opzet van Deel CAT.
231. Deze toelichting betreft alleen de secties voor commercieel luchtvervoer met vliegtuigen en helikopters:
- CAT.GEN.MPA;
  - CAT.OP.MPA;
  - CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB; en
  - CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

**Figuur 9: Opzet van Deel CAT – rubrieken**



**Figuur 10: Opzet van Deel CAT – voorschriftkenmerken**

## II. Overzicht van de reacties

232. In het algemeen kwam uit de ontvangen reacties brede steun naar voren voor de CRD-versie van Deel CAT.
233. De meeste belanghebbenden konden zich vinden in de mate van afstemming van de voorgestelde voorschriften op EU-OPS en JAR-OPS 3, de voorgestelde balans tussen uitvoeringsvoorschriften en AMC's en de voorgestelde opzet van de voorschriften.
234. Terwijl de CRD-tekst voor commercieel luchtvervoer met helikopters op sommige punten aanleiding gaf tot bedenkingen, konden de meeste delen van de tekst over commercieel luchtvervoer met vliegtuigen op algemene instemming rekenen.

## III. Overzicht van de verschillen

### ***Verschillen met EU-OPS / JAR-OPS 3***

235. EU-OPS- en JAR-OPS 3-voorschriften met een veiligheidsdoelstelling zijn aangehouden als uitvoeringsvoorschrift. EU-OPS- en JAR-OPS 3-voorschriften die

ondubbelzinnig een wijze van naleving van een veiligheidsdoelstelling bevatten, zijn op AMC-niveau gebracht. In veel gevallen zijn aanhangsels van EU-OPS en JAR-OPS 3 beschouwd als wijze van naleving en omgezet in AMC. In gevallen waarin geen duidelijk onderscheid gemaakt kon worden tussen een veiligheidsdoelstelling en een wijze van naleving van een veiligheidsdoelstelling, is de tekst van het voorschrift aangehouden als IR.

236. In gevallen die duidelijk vroegen om een meer evenredige benadering, heeft het Agentschap een voorschrift met een veiligheidsdoelstelling en een AMC voorgesteld. Het Agentschap heeft de voorschriften inhoudelijk echter vrijwel ongewijzigd gelaten, behalve de wijze waarop tekst is opgenomen, als IR respectievelijk AMC.
237. Voorts dient te worden opgemerkt dat aanhangsel 1 van OPS 1.005(a), Vluchten van vliegtuigen in prestatieklasse B, aanhangsel 1 van OPS 3.005(f), Vluchten van kleine helikopters (VFR alleen overdag), en aanhangsel 1 van OPS 3.005(g), Vluchten in de plaatselijke omgeving (VFR alleen overdag) inhoudelijk zijn omgezet in de desbetreffende secties, waar van toepassing.
238. Desondanks is het Agentschap van mening dat de voorschriften nader moeten worden beoordeeld ten aanzien van evenredigheid en de versoepelingscriteria die zijn toegepast in EU-OPS/JAR-OPS 3. Daarom zal het in zijn programma een taak opnemen voor de beoordeling van de CAT-voorschriften inzake anders dan complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen en het gebruik daarvan in bepaalde gebieden.
239. EU-OPS- en JAR-OPS 3-voorschriften met een alternatief voor een IR zijn om juridische redenen geschrapt; voor dit soort alternatieven gelden de procedures van artikel 14 van de basisverordening. Op AMC-niveau gebrachte EU-OPS- en JAR-OPS 3-voorschriften met een alternatief voor een AMC zonder bewijs van volledige naleving van de vereisten van de veiligheidsdoelstelling zijn geschrapt; exploitanten kunnen voor dit soort alternatieve AMC's echter de procedure voor alternatieve wijzen van naleving volgen, mits zij aantonen dat kan worden voldaan aan de veiligheidsdoelstelling.
240. In AMC-materiaal omgezette tekst waarin stond dat de bevoegde autoriteit goedkeuring voor een alternatieve wijze van naleving moest verlenen is geschrapt, aangezien hiervoor de procedure voor alternatieve wijzen van naleving zou kunnen worden gevolgd.
241. EU-OPS- / JAR-OPS 3-voorschriften die ook in bijlage IV bij de basisverordening voorkomen, zijn aangehouden, waarbij een verwijzing naar de basisverordening is opgenomen.
242. EU-OPS- / JAR-OPS 3-tekst die als toelichting diende, is omgezet in GM; opmerkingen zijn opnieuw geformuleerd als AMC-bepalingen of, in het geval van voetnoten, omgezet in GM's; indien ze onvoldoende meerwaarde hadden, zijn ze geschrapt.
243. Voorschriften met de uitdrukking "aanvaardbaar voor de autoriteit" zijn in alle subdelen consequent opnieuw geformuleerd als "de exploitant vermeldt in het vluchthandboek ...". Het Agentschap heeft voor deze aanpak gekozen om tot een vaste procedure te komen voor de manier waarop dergelijke onderdelen onder de aandacht van de bevoegde autoriteit moeten worden gebracht.

244. De volgende tabel geeft een overzicht van de bewuste verschillen met EU-OPS en JAR-OPS 3, een beschrijving van de aard van de verschillen en de motivering daarvan.

**Tabel 6: Verschillen met EU-OPS / JAR-OPS 3**

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
1./3.125(a)(4)	CAT.GEN.MPA.180 (a)(5)	AOC moet gewaarmerkte kopie zijn; in EU-OPS/JAR-OPS 3 was dit AOC-origineel of -kopie.	Afstemming met ICAO-wijziging 30
n.v.t.	CAT.GEN.MPA.180 (a)(9)	Journal moet aanwezig zijn; dit was niet verplicht in EU-OPS/JAR-OPS 3.	Naleving van artikel 29 van het Verdrag van Chicago.
1.192	CAT.OP.MPA.106	Voor gebruik van afgelegen luchtvaartterreinen als bestemmingshaven voor vliegtuigen is goedkeuring vooraf vereist.	Het risico is voor luchtvaartuigen en passagiers groter in het geval van afgelegen luchthavens dan bij vluchten waarvoor naar een andere luchthaven kan worden uitgeweken. Of een luchtvaartterrein al dan niet wordt aangemerkt als afgelegen, hangt af van het luchtvaartuig waarmee naar de luchthaven wordt gevlogen. Daarom moet de bevoegde autoriteit nagaan of alle mogelijke middelen worden benut om het grotere risico te verkleinen.
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Voor brandstofbeleid en wijzigingen daarvan is goedkeuring vooraf vereist.	Het Agentschap is met belanghebbenden van mening dat de vereisten voor het brandstofbeleid essentieel zijn voor de veiligheid en derhalve vooraf moeten worden goedgekeurd.

Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
Aanhangsel 1 van JAR-OPS 3.005(c)	n.v.t.	Tijdelijke overschrijding hoogtesnelheidsbeperking geschrapt	Dit wordt geacht in tegenspraak te zijn met 4.a van bijlage IV van de basisverordening.
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 (f)	Er zijn extra criteria voor goedkeuring van de standaardmassa opgenomen voor andere lading dan passagiers en bagage.	Om exploitanten meer flexibiliteit te bieden
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (a)	Goedkeuring voor het weglaten van gegevens uit documentatie over massa en zwaartepunt is geschrapt.	De bedoeling is dat die gegevens niet ontbreken maar elders worden verstrekt.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (e)	Bepalingen over massa- en zwaartepuntsdocumentatie zijn uitgebreid tot gebruik van verschillende typen massa- en zwaartepuntsystemen aan boord.	Met het oog op bestaande systemen die tot nu toe buiten beschouwing bleven.
1.635	CAT.IDE.A.110	Vereisten voor elektrische reservesmeltveiligheden zijn aangepast.	Overeenkomstig ICAO en JAA NPA-OPS 43 <sup>37</sup>
1.665	CAT.IDE.A.150	Vereisten inzake TAWS klasse A & klasse B ingevoerd	Overeenkomstig JAA NPA-OPS 39B <sup>38</sup>
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Eerste deel van de oorspronkelijke vereiste inzake inrichtingen voor vluchten bij ijsvorming is geschrapt.	Dit wordt al behandeld in essentiële vereiste 2.a.5.
Bepalingen over opnameapparaten	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	FDR-vereisten aangepast. Opname van datalink verplicht gesteld.	JAA NPA OPS 39C <sup>39</sup> , 48A <sup>40</sup> , 67 <sup>41</sup>

<sup>37</sup> NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Inrichtingen voor circuitbescherming.

<sup>38</sup> NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Storing pitotbuisverwarming, TAWS B, HF.

<sup>39</sup> NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) Type IA FDR & Brandstofcodes.

<sup>40</sup> NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Opname van datalinkcommunicatie voor nieuwe vliegtuigen.

<sup>41</sup> NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) FDR's type IVA.



Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil	Motivering
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Bepaling die het gebruik van halon verplicht stelt, geschrapt	Ter naleving van Verordening (EG) nr. 1005/2009 <sup>42</sup>
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. UTR-systeem vereist voor kleine vliegtuigen. 2. Definitie van UTR ingevoerd.	1. JAA NPA 26-20 <sup>43</sup> . 2. Om flexibiliteit te bieden voor bestaande ontwerp oplossingen.
1./3.680	n.v.t.	De vereiste inzake indicator kosmische straling is geschrapt.	Geschrapt omdat de basisverordening, die alleen ingaat op de beperking van veiligheidsrisico's, niet voorziet in de rechtsgrondslag voor de omzetting ervan, d.w.z. gezondheidskwesaties, en ter vermijding van overlapping met andere EU-wetgeving (Richtlijn 96/29/Euratom van de Raad van 13 mei 1996 <sup>44</sup> ).

#### Verschillen met ICAO-bijlage 6

245. De volgende tabel geeft een overzicht van de vereisten van ICAO-bijlage 6 die geacht worden niet te zijn omgezet, dan wel te zijn omgezet op een manier die niet voorziet in een veiligheidsniveau dat minstens gelijkwaardig is aan dat volgens de normen van ICAO-bijlage 6.

<sup>42</sup> Verordening (EG) nr. 1005/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de ozonlaag afbrekende stoffen, *PB L 286 van 31.10.2009, blz. 1*.

<sup>43</sup> NPA 26-20 Installatie veiligheidsgordel voor bovenlichaam op transportvliegtuigen (passagiers) met een MTOM < 5 700 kg.

<sup>44</sup> Richtlijn 96/29/Euratom van de Raad van 13 mei 1996 tot vaststelling van de basisnormen voor de bescherming van de gezondheid der bevolking en der werkers tegen de aan ioniserende straling verbonden gevaren, *PB L 159 van 29.6.1996, blz. 1-114*.

**Tabel 7: Verschillen met ICAO-bijlage 6**

<b>Referentie bijlage 6 deel I/III</b>	<b>Referentie EASA-EU</b>	<b>Beschrijving van het verschil</b>
Bijlage 6 deel I 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 (a) (1) en (b)(3)	Uitvoeringsdata voor een Type I FDR in CAT.IDE gelden voor CofA dat is afgegeven na juli 1990 in plaats van januari 1989.
Bijlage 6 deel I 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 (a) (1) en (b)(2)	Uitvoeringsdata voor een Type II FDR in CAT.IDE gelden voor CofA dat is afgegeven na juli 1990 in plaats van januari 1989.
Bijlage 6 deel I 6.3.1.2.12 & 13	CAT.IDE.A.190	Maximuminterval voor steekproeven en opnamen van bepaalde parameters niet toegepast
Bijlage 6 deel I 6.3.1.3 &	CAT.IDE.A.190	Afschaffing van oude opslagmedia voor FDR's niet toegepast
Bijlage 6 deel I 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 (a)	CVR voor lichte vliegtuigen niet toegepast
Bijlage 6 deel I 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Afschaffing van oude opslagmedia voor CVR's niet toegepast
Bijlage 6 deel I 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 (b)	Retroactieve uitbreiding van opnameduur tot twee uur voor CVR's niet toegepast
Bijlage 6 deel I 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Retroactieve aanpassing van de opname van datalinkcommunicatie niet toegepast
Bijlage 6 deel I 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Correlatie van opname datalinkcommunicatie en opname CVR niet toegepast
Bijlage 6 deel I 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Duale configuratie combinatieopnameapparaat voor MCTOM > 15 000 kg niet toegepast
Bijlage 6 deel I 6.5.2.1 b)	CAT.IDE.A.285	Aanwezigheid van zwemvesten op en-route-vluchten boven water op grotere dan zweefafstand van de kust, in het geval van alle overige landvliegtuigen (niet geëxploiteerd volgens 5.2.9 of 5.2.10) niet toegepast
Bijlage 6 deel I 6.6	CAT.IDE.A.305	CAT.IDE kent vrijstellingen voor extra overlevingsuitrusting niet voorzien in ICAO
Bijlage 6 deel I 6.19.2 & 3	CAT.IDE.A.350	Resolutie van 7,62 m (25 ft) voor transponder voor drukhoogtemelding is niet toegepast.

<b>Referentie bijlage 6 deel I/III</b>	<b>Referentie EASA-EU</b>	<b>Beschrijving van het verschil</b>
Bijlage 6 deel I, aanhangsel 8, 3,1	CAT.IDE.A.185 (d) en (e)	In CAT.IDE is de vereiste om met opnemen te beginnen tijdens de cockpitcontroles niet van toepassing op alle vliegtuigen. Bepalend is de datum van afgifte van het desbetreffende CofA.
Bijlage 6 deel I, aanhangsel 8, 4	n.v.t.	De vereisten voor beeldopnemers aan boord worden niet toegepast.
Bijlage 6 deel I, aanhangsel 8, 6	n.v.t.	Vereisten voor opnamesystemen voor luchtvaartuigen (Aircraft Data Recording Systems - ADRS) worden niet toegepast.
Bijlage 6 deel I, aanhangsel 8, 7.1	n.v.t.	Vereisten om ingebouwde testkenmerken te controleren voor de vluchtschrijvers en eenheid voor vluchtgegevensvergaring (Flight Data Acquisition Unit – FDAU), indien geïnstalleerd, worden niet toegepast.
Bijlage 6 deel III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	Afschaffing van oude opslagmedia voor FDR's is niet toegepast.
Bijlage 6 deel III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 (b)	In CAT.IDE kan de vereiste opnameduur minder dan tien uur zijn, naargelang de klasse en datum van afgifte van het desbetreffende CofA.
Bijlage 6 deel III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	Afschaffing van oude opslagmedia voor CVR's is niet toegepast.
Bijlage 6 deel III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 (b)	De retroactieve uitbreiding van opnameduur voor CVR's is niet toegepast.
Bijlage 6 deel III, 4.8.2 & 3	CAT.IDE.H.240	Zuurstofvereisten voor helikopters met drukcabine niet toegepast.
Bijlage 6 deel III, aanhangsel 5, 3	CAT.IDE.H.185 (d) en (e)	In CAT.IDE is de vereiste om met opnemen te beginnen tijdens de cockpitcontroles niet van toepassing op alle helikopters. Bepalend is de datum van afgifte van het desbetreffende CofA.
Bijlage 6 deel III, aanhangsel 5, 4	n.v.t.	De vereiste voor beeldopnemers aan boord wordt niet toegepast.

Referentie bijlage 6 deel I/III	Referentie EASA-EU	Beschrijving van het verschil
Bijlage 6 deel III, aanhangsel 5, 6	n.v.t.	Vereisten om ingebouwde testkenmerken te controleren voor de vluchtschrijvers en eenheid voor vluchtgegevensvergaring (Flight Data Acquisition Unit – FDAU), indien geïnstalleerd, worden niet toegepast.
Bijlage 6 deel I, toevoeging C	Baanoppervlakconditie	De definitie is overeenkomstig EU-OPS/JAR-OPS 3. Regelgevingstaak OPS.005 zal een herziene definitie van baanoppervlakconditie bevatten.
Bijlage 6 deel III, toevoeging A	Categorie A / B met betrekking tot helikopters	Definities overeenkomstig CS-definities (JAR-OPS 3)

#### IV. Overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken

246. Tijdens de raadplegingsfase met belanghebbenden zijn diverse onderdelen genoemd die niet in dit advies kunnen worden behandeld, omdat zij ver buiten het mandaat van het Agentschap vallen, namelijk het omzetten van de inhoud van bestaande voorschriften. Deze onderdelen zijn evenwel gedocumenteerd en zullen aan de orde worden gesteld in afzonderlijke regelgevingstaken om een passende raadpleging en betrokkenheid van belanghebbenden mogelijk te maken. De volgende tabel geeft een overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken.

**Tabel 8: Voorgestelde regelgevingstaken**

Deel, referentie regelgeving	Toepassingsgebied	Referentie RMP
Bijlage I, Deel CAT, Deel SPA, Deel NCC, Deel NCO, Deel SPO	Bij de eerste redactionele evaluatie van de uitvoeringsvoorschriften en AMC's / GM's van OPS wordt aandacht besteed aan OPS.047 Verduidelijking van definitie van afzonderlijke baan en bepaalde onderdelen ter afstemming op de laatste wijzigingen van ICAO-bijlage 6 die niet zijn opgenomen in het advies. Deze regelgevingstaak zou in 2013 moeten aanvangen.	OPS.005 Bijwerking van OPS- uitvoeringsvoors chriften van EASA

<b>Deel, referentie regelgeving</b>	<b>Toepassingsgebied</b>	<b>Referentie RMP</b>
OPS	Beoordeling van de voorschriften inzake vereisten die gaan over kwesties rond initiële of permanente luchtwaardigheid en die zich daarom beter lenen voor Deel 21, Deel 145 of Deel M.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Activiteiten van eenmotorige helikopters in een vijandige omgeving buiten agglomeraties	OPS.049
CAT.POL.MAB.100	Algemene evaluatie van vereisten inzake de weging van luchtvaartuigen voor opname in Deel M. Belanghebbenden vragen in het bijzonder om beoordeling van de entiteiten die gerechtigd zijn tot weging van luchtvaartuigen, teneinde vast te stellen of dit alleen organisaties volgens Deel M / Deel 145 zijn of ook derden die werken volgens de kwaliteitssystemen van erkende organisaties.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Voorstel om een interfoonsysteem verplicht te stellen, ongeacht de omvang van het luchtvaartuig, als het type bedoeld is voor meer dan een piloot. In feite zijn veel eenmotorige lichte luchtvaartuigen voor basiscursussen hiermee al uitgerust.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Voorstel om nieuwe technologieën toe te staan voor landingslichten van helikopters (bv. met led's) die alternatieve oplossingen bieden om de grond vóór, onder en aan weerszijden van de helikopter te verlichten.	OPS.065
CAT.IDE.H.130(i)	Voorstel om een kaarthouder verplicht te stellen voor alle nachtvluchten.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Andere middelen dan draagbare positiebakens die aanvaardbaar zouden moeten zijn: ze kunnen even doelmatig zijn als ELT's (AD), vooral omdat bij een ongeluk de fysieke verbinding tussen ELT's (AD) en de antenne verbroken kan worden.	OPS.065

<b>Deel, referentie regelgeving</b>	<b>Toepassingsgebied</b>	<b>Referentie RMP</b>
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Revisie van EU-OPS Subdeel E. Dit betreft met name voorschriften voor APV-vluchten, LTS CAT I-vluchten, OTS CAT II-vluchten en vluchten met een EVS, recente wijzigingen van SARP's van ICAO, nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals SVS.	OPS.083
Deel CAT	<p>Overeenstemming met ICAO wat betreft:</p> <p>(i) opnemen van datalinkcommunicatie - omzetting van JAA NPA-OPS.48A. De vereisten om de datalinkcommunicatie op te nemen met een wettelijk voorgeschreven opnemer uitbreiden naar alle vliegtuigen en helikopters die zijn uitgerust met een toepassing voor datalinkcommunicatie;</p> <p>(ii) nieuwe vereisten voor turbinevliegtuigen met MCTOM &lt; 5 700 kg om uitgerust te zijn met een FDR of ADRS of AIR en met een CVR of CARS;</p> <p>(iii) afschaffing van gebruik van opnemers met frequentiemodulatie en opnemers met magneetbanden voor vliegtuigen en helikopters;</p> <p>(iv) vliegtuigen met een MCTOM &gt; 15 000 kg waarvoor de eerste TC-afgifte op of na 01/01/2016 valt en die zowel een CVR als een FDR moeten hebben, moeten zijn uitgerust met twee combinatieopnemers (FDR/CVR);</p> <p>(v) uitbreiding van de vereiste opnameduur voor alle CVR's tot twee uur per 01/01/2016 voor helikopters en vliegtuigen.</p>	OPS.007 MDM.073 OPS.090 OPS.091 OPS.092
Deel CAT	<p>Lijst van FDR-parameters, inclusief parameterprestatie, afstemmen op ED-112.</p> <p>Herziening van de bepalingen over FDR-onderhoud (naar aanleiding van een aanbeveling over onderzoek naar ongevallen met luchtvaartuigen).</p>	OPS.023 MDM.099

CS-29	<p>Overschrijding van hoogte-snelheidsdiagram voor CS-29-hefschroefvliegtuigen.</p> <p>CS-29 beoordelen en opstelling van een supplement op de TC-basis overwegen &amp; HFM beoordelen voor helikopters in dienst in het licht van de versoepeling bedoeld in aanhangsel 1 van JAR-OPS 3.005(c).45</p>	27&29.027
-------	--	-----------

## V. CAT.GEN: Subdeel A – Algemene vereisten

247. Dit subdeel bevat algemene vereisten voor commercieel luchtvervoer. Het bestaat uit twee secties:

- Sectie 1 — Gemotoriseerde luchtvaartuigen; en
- Sectie 2 — Niet-gemotoriseerde luchtvaartuigen.

248. Dit advies gaat alleen in op de vereisten voor Sectie 1.

### CAT.GEN.MPA: Sectie 1 — Gemotoriseerde luchtvaartuigen

#### **Algemeen**

249. Deze sectie, waarin delen van Subdeel B van EU-OPS en JAR-OPS 3 zijn omgezet, heeft betrekking op NPA OPS.GEN-Secties I, V en VI en OPS.CAT-Sectie I.

#### **Voorschriften EU-OPS / JAR-OPS 3 omgezet in Deel ORO**

250. De volgende voorschriften van Subdeel B worden omgezet in Deel ORO en blijven in deze sectie buiten beschouwing:

- OPS 1./3.005 Algemeen, valt onder de Mantelverordening inzake luchtvaartactiviteiten, Deel M, Essentiële vereisten van de basisverordening, ORO.FC;
- OPS 1./3.030 Minimumuitrustingslijst – Verantwoordelijkheden van de exploitant valt onder ORO.MLR;
- OPS 1./3.035 Programma ter voorkoming van ongelukken en voor vliegveiligheid valt onder ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.037 valt onder ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.155 valt onder ORO.SEC;
- OPS 1./3.165 Leasing valt onder ORO.AOC.

<sup>45</sup> Zie ook bovenstaande tabel 1, waarin staat dat de versoepeling niet wordt omgezet vanwege de tegenspraak met 4.a van bijlage IV bij de basisverordening.

**CAT.GEN.MPA.100 Verantwoordelijkheden van boordpersoneel**

251. Dit voorschrift zet OPS1./3.085 (a), (b), (d) om. Paragraaf (b)(5) is toegevoegd overeenkomstig de discussie in het Comité veiligheid van de luchtvaart, specifiek met het oog op boordpersoneel dat voor meerdere exploitanten werkt. Onderdelen die al in bijlage IV bij de basisverordening voorkomen, zijn aangehouden, waarbij een verwijzing naar bijlage IV is opgenomen.

**CAT.GEN.MPA.105 Verantwoordelijkheden van de gezagvoerder**

252. Dit voorschrift zet OPS 1./3.085 (f) om. Om alle verantwoordelijkheden van de gezagvoerder onder één voorschrift te brengen, zijn de volgende teksten in dit voorschrift verwerkt: OPS 1/3.330 en OPS 1.420 (d)(2), (d)(3).

**CAT.GEN.MPA.180 Documenten, handleidingen en informatie aan boord**

253. De voorgestelde uitvoeringsvoorschriften zijn gebaseerd op bestaande vereisten in EU-OPS en JAR-OPS 3, met de volgende wezenlijke verschillen:

- de aanwezigheid aan boord van "documenten" in elektronisch formaat is uitgebreid tot certificaten en handboeken in verband met het toenemende gebruik van elektronische middelen. Richtlijn 1999/93/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende een gemeenschappelijk kader voor elektronische handtekeningen<sup>46</sup> voorziet in het mechanisme voor originelen in elektronisch formaat, d.w.z. de elektronische handtekening;
- indien niet het origineel van de AOC aan boord aanwezig is maar een kopie, moet dat een gewaarmerkte kopie zijn; dit was niet gespecificeerd in EU-OPS/JAR-OPS 3. Deze wijziging is gericht op overeenstemming met de normen van ICAO-bijlage 6. GM's voor de naleving van dit voorschrift worden verstrekt in het desbetreffende ED-besluit;
- het journaal moet aan boord zijn; dit was niet verplicht volgens EU-OPS/JAR-OPS 3. Deze wijziging is aangebracht ter overeenstemming met artikel 29 van het Verdrag van Chicago. Het journaal en de gegevens ervan kunnen in verschillende systemen of documenten zijn opgenomen;
- de bepalingen over de aanwezigheid aan boord van certificaten, handboeken en overige informatie die in EU-OPS en JAR-OPS 3 drie afzonderlijke paragrafen besloegen, zijn ter verduidelijking en vereenvoudiging samengevoegd;
- de tekst stelt nu duidelijk dat alleen voor het registratiebewijs, het bewijs van luchtwaardigheid en de zendmachtiging van het luchtvaartuig het origineel wordt verlangd, overeenkomstig de opzet van EU-OPS/JAR-OPS 3;
- de verwijzing naar de aanwezigheid van documentatie over het vervoer van gevaarlijke goederen is overgebracht naar Deel SPA;
- de versoepeling dat bepaalde documenten onder bepaalde voorwaarden op het luchtvaartterrein of exploitatiegebied kunnen worden bewaard is gewijzigd en omvat nu ook massa- en zwaartepuntsdocumentatie, aangezien daarvan een kopie op de grond aanwezig moet zijn.

<sup>46</sup>PB L 13 van 19.1.2000, blz. 12-20.



**CAT.GEN.MPA.200 Vervoer van gevaarlijke goederen**

254. De vereisten in CAT.GEN betreffen de omstandigheden waaronder gevaarlijke goederen mogelijk vervoerd worden zonder goedkeuring volgens SPA.DG. Dit betreft bijvoorbeeld voorwerpen in de bagage van passagiers die gewoonlijk als gevaarlijke goederen worden beschouwd. Deze paragraaf handelt ook over de alertheid van boordpersoneel met betrekking tot gevaarlijke goederen die onbedoeld aan boord worden gebracht.
255. Het Agentschap heeft ervoor gekozen te verwijzen naar de technische instructies van de ICAO, zoals gepresenteerd in de NPA. De verwijzing wordt gespecificeerd in de uitvoeringsvoorschriften. In deze voorschriften wordt doorgaans geen tekst overgenomen uit de technische instructies. Daarom zijn de vereisten in CAT.GEN en SPA.DG korter dan hun tegenhangers in de Subdelen R van EU-OPS en JAR-OPS 3. Alleen vereisten die bepaalde verantwoordelijkheden van exploitanten specificeren, zijn overgenomen uit de technische instructies.

**VI. CAT.OP: Subdeel B – Activiteitenprocedures**

256. Dit subdeel bevat algemene vereisten voor de activiteitenprocedures voor commercieel luchtvervoer. Het bestaat uit twee secties:
- Sectie 1 – Gemotoriseerde luchtvaartuigen; en
  - Sectie 2 – Niet-gemotoriseerde luchtvaartuigen.

Dit advies gaat alleen in op Sectie 1.

**CAT.OP.MPA: Sectie 1 – Gemotoriseerde luchtvaartuigen****Algemeen**

257. Deze sectie zet Subdeel D en delen van Subdeel E van EU-OPS en JAR-OPS 3 om.

**Vergelijking met EU-OPS / JAR-OPS 3**

258. De voorschriften van Subdeel E van EU-OPS / JAR-OPS 3 die geen verband houden met slechtzichtvluchten zijn omgezet in CAT.OP.MPA.110. Dit betreft delen van OPS 1/3.430 en de bijbehorende tekst van aanhangsel 1 (nieuw) van OPS 1./3.430 en aanhangsel 2 van OPS 1.320(c). Aanhangsel 1 (oud) van OPS 1./3.430 is niet omgezet omdat het per juni 2011 is vervangen door aanhangsel 1 (nieuw).
259. De voorschriften van EU-OPS / JAR-OPS 3 over gereduceerde verticale separatieminima (RVSM), activiteiten over langere afstanden met tweemotorige vliegtuigen (ETOPS), minimumprestatiespecificaties voor navigatie (MNPS) en op prestatie gebaseerde navigatie (PBN) zijn ondergebracht in de desbetreffende subdelen van Deel SPA.
260. De volgende aanhangsels met wijzen van naleving van een veiligheidsdoelstelling zijn omgezet als AMC en zullen worden behandeld in het overeenkomstige besluit van het Agentschap:
- aanhangsel 1 van OPS 1.255 Brandstofbeleid;

- aanhangsel 1 van OPS 1.270 Stouwen van bagage en vracht;
  - aanhangsel 1 van OPS 1.305 Bijtanken / leegpompen terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan; en
  - aanhangsel 1 (nieuw) van OPS 1./3.430.
261. De volgende voorschriften van Subdeel D worden omgezet in andere delen of voorschriften en worden niet opgenomen in deze sectie:
- OPS 1.311 wordt omgezet in ORO.CC;
  - OPS 1.390 Kosmische straling valt onder Richtlijn 96/29/Euratom van de Raad; en
  - OPS 1.420 valt onder Verordening (EG) nr. 996/2010<sup>47</sup>, ORO.GEN, Deel M, Deel SERA, CAT.GEN.MPA.105(c) en (d), SPA.DG en ORO.SEC.

#### **CAT.OP.MPA.105 Gebruik van luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen**

262. Dit voorschrift zet OPS 1/3.220 om. Het toepassingsgebied van dit voorschrift is uitgebreid tot activiteiten met luchtvaartuigen die niet vertrekken van, of landen op een luchtvaartterrein. Uit veiligheidsoverwegingen staat het voorschrift het gebruik van exploitatievestigingen voor commercieel luchtvervoer met complexe vliegtuigen niet toe.

#### **CAT.OP.MPA.106 Gebruik van afgelegen luchtvaartterreinen – vliegtuigen**

263. Het Agentschap stelt voor om voorafgaande goedkeuring verplicht te stellen voor het gebruik van afgelegen luchtvaartterreinen als bestemmingshaven voor commerciële activiteiten met vliegtuigen.
264. Het Agentschap is het eens met belanghebbenden en RG's dat het risico voor luchtvaartuigen en passagiers bij gebruik van afgelegen luchthavens groter is dan bij vluchten waarvoor naar een andere luchthaven kan worden uitgeweken. Of een luchtvaartterrein al dan niet wordt aangemerkt als afgelegen, hangt af van het luchtvaartuig waarmee naar de luchthaven wordt gevlogen. Daarom moet de bevoegde autoriteit nagaan of alle mogelijke middelen worden benut om het grotere risico van het gebruik van een afgelegen luchtvaartterrein te verkleinen.

#### **CAT.OP.MPA.110 Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein, CAT.OP.MPA.115 Vluchttechniek voor nadering – vliegtuigen**

265. Deze voorschriften zetten OPS 1./3.225 en delen van 1./3.430 om. Om de voorschriften inzichtelijker te maken is 1./3.430 gesplitst. De tekst is herschreven en voor zover mogelijk vereenvoudigd.
266. Zoals hierboven vermeld zijn de volgende overeenkomstige voorschriften van Aanhangsel 1 (nieuw) van OPS 1.430 omgezet als AMC en worden ze in het besluit gepubliceerd:
- opstijgoperaties bij een zichtbare baanlengte (RVR) van minstens 400 m;

<sup>47</sup> Verordening (EG) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG, PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35-50.

- niet-precisienaderingen (NPA's);
- naderingsprocedures met verticale geleiding (APV's);
- CAT I-operaties;
- circuitnaderingen;
- visuele naderingen;
- voorschriften voor defecte of afgedankte grondapparatuur; en
- voorschriften voor de conversie van de gemelde waarde voor meteorologisch zicht naar RVR.

### **CAT.OP.MPA.115 Vluchttechniek voor nadering – vliegtuigen**

267. Deze voorschriften zetten OPS 1./3.225 en delen van 1./3.430 om. Om de voorschriften inzichtelijker te maken is 1./3.430 gesplitst. De tekst is herschreven en voor zover mogelijk vereenvoudigd.

### **CAT.OP.MPA.140 Maximale afstand tot een geschikt luchtvaartterrein voor tweemotorige vliegtuigen zonder ETOPS-toestemming**

268. Dit voorschrift zet EU-OPS 1.245 om. Dit betreft het voorschrift dat straalvliegtuigen met een maximale operationele configuratie voor 19 of minder passagierszitplaatsen en een maximaal toelaatbare startmassa van minder dan 45 360 kg de drempelafstand verhogen tot 180 minuten, indien goedgekeurd door de bevoegde autoriteit. Om juridische redenen is subparagraaf (d) toegevoegd met de vereisten voor het verkrijgen van een dergelijke goedkeuring van de bevoegde autoriteit.

### **CAT.OP.MPA.150 Brandstofbeleid**

269. Dit voorschrift zet OPS 1./3.255 om. Het Agentschap is met belanghebbenden en de RG's van mening dat de vereisten voor het brandstofbeleid essentieel zijn voor de veiligheid. Gezien de uitkomst van de raadpleging van belanghebbenden en de ontvangen reacties op het CRD, handhaaft het Agentschap de voorgestelde vereiste dat het brandstofbeleid en wijzigingen daarvan vooraf moeten worden goedgekeurd.

270. Zoals hierboven vermeld is de tekst van aanhangsel 1 van OPS 1.225 omgezet in AMC-materiaal en wordt het gepubliceerd in het besluit.

### **CAT.OP.MPA.155 Vervoer van speciale categorieën passagiers**

271. Dit voorschrift zet in hoofdzaak OPS 1.260 en 1.265 om. Daarnaast beoogt het de benodigde aanknopingspunten te bieden voor in de toekomst te ontwikkelen AMC/GM's naar aanleiding van de regelgevingstaak over het vervoer van personen met beperkte mobiliteit (MDM.072), waarmee in 2012 zou moeten worden begonnen. De voorgestelde tekst is herschreven met het oog op Verordening (EG) nr. 1107/2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen<sup>48</sup>. Er is in het bijzonder aandacht

<sup>48</sup>PB L 204 van 26.7.2006, blz. 1-9.

geschonken aan artikel 2, lid a, waarin een "gehandicapte" of een "persoon met beperkte mobiliteit" wat ruimer wordt gedefinieerd dan in EU-OPS (zie ACJ OPS 1.260 in Sectie 2 van JAR-OPS 1). Gelet op het feit dat de voorschriften die in de Verenigde Staten van kracht zijn voor het vervoer van personen met beperkte mobiliteit (14 CFR Deel 382) nu ook van toepassing zijn op Europese exploitanten, is er voorts voor gezorgd dat het voorgestelde uitvoeringsvoorschrift overeenstemt met het beginsel van artikel 4, lid 1, onder a), van Verordening (EG) nr. 1107/2006. Kortom, de voorgestelde tekst is zodanig opgesteld dat het mogelijk is zowel Verordening (EG) nr. 216/2008 en het daarmee samenhangende uitvoeringsvoorschrift voor luchtvaartactiviteiten, als Verordening (EG) nr. 1107/2006 na te leven.

**CAT.OP.MPA.295 Gebruik van waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS)**

272. Dit voorschrift zet OPS 1.390 om. De tekst is afgestemd op de tekst die is voorgesteld in Advies 5/2010 bij AUR.ACAS<sup>49</sup>. AUR.ACAS heeft als doel ACAS met logica voor de voorkoming van botsingen versie 7.1 in te voeren als verplichte norm voor het Europese luchtruim.
273. Op basis van de ontvangen reacties bevat het advies voorstellen voor specifieke vereisten voor vliegtuigen en helikopters.

**VII. CAT.POL: Subdeel C – Luchtvaartuigprestaties en operationele beperkingen**

274. Dit subdeel bevat vereisten voor de prestaties en operationele beperkingen van luchtvaartuigen die worden ingezet voor commercieel luchtvervoer. Het bestaat uit vijf secties:
- Sectie 1 – Vliegtuigen;
  - Sectie 2 – Helikopters;
  - Sectie 3 – Zweefvliegtuigen;
  - Sectie 4 – Ballonnen; en
  - Sectie 5 – Massa en zwaartepunt.
275. Dit advies gaat in op de Secties 1, 2 en 5.

**CAT.POL.A: Sectie 1 – Vliegtuigen**

**Algemeen**

276. Deze sectie zet de subdelen F-I van EU-OPS om.
277. Deze sectie bestaat uit vier hoofdstukken:
- hoofdstuk 1 – Algemene vereisten;
  - hoofdstuk 2 – Prestatieklasse A;
  - hoofdstuk 3 – Prestatieklasse B;

<sup>49</sup> Beschikbaar op de website van het Agentschap.  
TE.RPRO.00036-001© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten voorbehouden.  
Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via EASA-internet /-intranet.

- hoofdstuk 4 – Prestatieklasse C.

### **Vergelijking met EU-OPS / JAR-OPS 3**

278. De voorschriften van de subdelen F-I zijn inhoudelijk gehandhaafd. De redactie is aangepast aan de terminologie van andere subdelen. In die gevallen waarin volgens EU-OPS alternatieve methoden zijn toegestaan, is de tekst omgezet in AMC of geschrapt, aangezien een afwijking krachtens artikel 14, lid 6 nodig zou zijn als de criteria voor het alternatief niet duidelijk zijn gespecificeerd.
279. Aanhangsel 1 van OPS 1.545(b)(1) en (c)(1) is op AMC-niveau gebracht.

### **Hoofdstuk 2 – Prestatieklasse A**

280. De tekst van de voorschriften is gehandhaafd zonder wijzigingen van belang.
281. Naar aanleiding van de ontvangen opmerkingen is voor steile naderingen de waarde van de drempelhoogte verhoogd van 50 naar 60 ft overeenkomstig NPA 25B-267 en het voorstel van het JAA-subcomité voor prestaties.

### **Hoofdstuk 3 – Prestatieklasse B**

282. De tekst van de voorschriften is gehandhaafd zonder wijzigingen van belang.

### **Hoofdstuk 4 – Prestatieklasse C**

283. De tekst van de voorschriften is gehandhaafd zonder wijzigingen van belang.

## **CAT.POL.H: Sectie 2 - Helikopters**

### **Algemeen**

284. Deze sectie zet de subdelen F-I van JAR-OPS 3 om.
285. Deze sectie bestaat uit vier hoofdstukken:
- hoofdstuk 1 – Algemene vereisten;
  - hoofdstuk 2 – Prestatieklasse 1;
  - hoofdstuk 3 – Prestatieklasse 2;
  - hoofdstuk 4 – Prestatieklasse 3.

### **Vluchten naar/van een gebied van algemeen belang – CAT.POL.H.225**

286. Een gebied van algemeen belang is een landingsterrein bij een ziekenhuis in een agglomeratie in een vijandige omgeving. Tenzij het een HEMS-basis is, komt dit terrein in aanmerking voor versoepeling van de vereisten in de prestatieklasse 1, omdat het landingsgebied te klein is voor naleving van een procedure Categorie A of de stijgradiënt te groot zou zijn vanwege de aanwezige obstakels.<sup>50</sup> Het

<sup>50</sup> Voor landingsterreinen (bij ziekenhuizen) die niet in een agglomeratie in een vijandige omgeving liggen, kunnen de – reeds in CAT.POL.H opgenomen – blootstellingsbepalingen worden toegepast, aangezien dit geen versoepeling van de vereisten inzake prestatieklasse 1 betreft.

voorschrift geldt voor HEMS-vluchten en voor vluchten tussen ziekenhuizen waarvoor geen HEMS-goedkeuring nodig is.

287. De exploitant dient gebieden van algemeen belang te specificeren als het niet mogelijk is vluchten volgens prestatieklasse 1 uit te voeren, en goedkeuring aan te vragen voor het uitvoeren van vluchten zonder capaciteit voor een gewaarborgde veilige noodlanding. Een vereiste voor de autoriteit (ARO.OPS.220) verplicht de bevoegde autoriteit de lijst met gebieden van algemeen belang in de goedkeuring op te nemen.
288. Het eindvoorstel komt overeen met JAR-OPS 3 en bevat een enkele redactionele wijziging om de tekst te verbeteren en af te stemmen op andere vereisten. Op de bepaling zijn diverse reacties ontvangen omdat de lidstaten JAR-OPS 3 verschillend of niet uitvoeren. Na uitgebreid overleg met de lidstaten en deskundigen is het Agentschap tot de slotsom gekomen dat de veiligheid niet is gediend met een andere opzet of andere uitvoeringsdata van JAR-OPS 3. Met name voor de uitvoeringsdata kan een besluit op het niveau van de Commissie nodig zijn, aangezien deze kwestie verder reikt dan de wetgeving over luchtvaartveiligheid.

***Vluchten zonder capaciteit voor een gewaarborgde veilige noodlanding - CAT.POL.H.305***

289. Aanhangsel 1 van JAR-OPS 3.517(a) is opgenomen in dit uitvoeringsvoorschrift.
290. Omwille van de rechtszekerheid dienen de voorwaarden uitdrukkelijk te worden bepaald. Sommige onderdelen van ACJ-2 bij Aanhangsel 1 van JAR-OPS 3.517(a) zijn derhalve omgezet in voorschriften om te voorkomen dat zij voor meerderlei uitleg vatbaar zijn. De wijze van naleving van een dergelijke voorwaarde wordt gehandhaafd in het AMC-materiaal.

***Activiteiten van helikopters in een vijandige omgeving buiten een agglomeratie - CAT.POL.H.420***

291. Een vijandige omgeving buiten een agglomeratie kan worden gedefinieerd als een omgeving waarin:
- geen veilige noodlanding kan worden verricht doordat het oppervlak ongeschikt is;
  - het niet mogelijk is de helikopterpassagiers voldoende te beschermen tegen de elementen; en
  - de geboden reactie/capaciteit voor opsporing en redding niet strookt met de verwachte blootstelling.
292. De bron van paragraaf CAT.POL.H.420 is Aanhangsel 1 van JAR-OPS 3.005(e), dat is gebaseerd op een risicobeoordeling met als doel passagiers van commercieel luchtvervoer beter te beschermen. De vereiste voorziet in bescherming van passagiers omdat er bij een storing van de kritieke motor van een eenmotorige helikopter die een vlucht in prestatieklasse 3 uitvoert in een vijandige omgeving per definitie een noodlanding moet worden gemaakt en slachtoffers kunnen vallen.

293. Ten tijde van de vaststelling van het voorschrift in 1999 waren de JAA zich echter bewust van de financiële implicaties van de nieuwe bepaling en van het feit dat helikopters met de juiste prestaties niet direct beschikbaar zouden zijn. Bijgevolg werden GM's opgenomen om het mogelijk te maken bestaande activiteiten voort te zetten, in het bijzonder in:
- bergen; en
  - afgelegen gebieden, waar het onpraktisch en onevenredig zou zijn te stoppen met activiteiten met eenmotorige helikopters en de vloot te vervangen door meermotorige helikopters.
294. Als gevolg van de verschillende uitvoering van JAR-OPS 3 in de lidstaten vindt de bepaling bredere toepassing dan de JAA in 1999 voor ogen hadden: dergelijke vluchten met eenmotorige helikopters worden toegestaan in iedere vijandige omgeving of er worden nieuwe exploitanten erkend.
295. Omdat bepaalde meermotorige helikopters op dit moment mogelijk niet kunnen voldoen aan de vereisten van prestatieklasse 1 of 2 voor op grotere hoogten uitgevoerde vluchten, worden de bepalingen van JAR-OPS 3 omgezet in de voorgestelde uitvoeringsvoorschriften. Op die manier kunnen dergelijke vluchten blijven plaatsvinden tot er helikopters met betere prestaties zijn. Er zijn bepaalde aanpassingen doorgevoerd om de situaties in de lidstaten zoveel mogelijk te ondervangen.
296. Een nieuwe vereiste voor autoriteiten (ARO.OPS.215) stelt dat deze bergachtige en afgelegen gebieden moeten worden aangewezen door de lidstaat, en dat de bevoegde autoriteit de risicobeoordeling en de technische en economische motivering voor de uitvoering van dergelijke vluchten moet bestuderen alvorens tot goedkeuring over te gaan.
297. Het IEM bij Aanhangsel 1 van JAR-OPS 3.005(e) zal worden vervangen door nieuw richtsnoeren met een toelichting op de omstandigheden waaronder goedkeuringen kunnen worden verkregen.
298. Sommige lidstaten en belanghebbenden stellen dat het voorgestelde voorschrift niet alleen zou moeten gelden voor bergachtige of afgelegen gebieden, maar voor iedere vijandige omgeving. Binnen de beschikbare tijd was het voor belanghebbenden en het Agentschap echter niet mogelijk de relevante gegevens te verzamelen om aan te tonen dat het omwille van de veiligheid nodig zou zijn het onderliggende grondbeginsel van JAR-OPS 3 - de overgang naar meermotorige helikopters - te heroverwegen gezien de voortschrijdende technologische ontwikkelingen en toegenomen betrouwbaarheid van eenmotorige helikopters. Het Agentschap vindt het daarom voorbarig het voorschrift in dit stadium substantieel te wijzigen. Het is begonnen met het verzamelen van passende gegevens en zal naar verwachting over deze kwestie een nieuwe regelgevingstaak opstellen. Die regelgevingstaak zal tevens ingaan op het gebruik van helikopters met zuigermotoren.

**CAT.POL.MAB: Sectie 5 – Massa en zwaartepunt****Algemeen**

299. Deze sectie zet Subdeel J van EU-OPS en JAR-OPS 3 om.
300. Deze sectie bestaat uit twee hoofdstukken:
- hoofdstuk 1 – Gemotoriseerde luchtvaartuigen;
  - hoofdstuk 2 – Niet-gemotoriseerde luchtvaartuigen.
301. Dit advies gaat alleen in op hoofdstuk 1.

**Hoofdstuk 1 – Gemotoriseerde luchtvaartuigen****Specifieke kwesties**

302. De massa- en zwaartepuntsvereisten voor gemotoriseerde luchtvaartuigen zijn bij elkaar gehouden, aangezien er slechts enkele verschillen zijn vastgesteld tussen vliegtuigen en helikopters. De uiteindelijke tekst is zoveel mogelijk in overeenstemming gebracht met de oorspronkelijke vereisten van EU-OPS en JAR-OPS 3. Wel is de tekst gestroomlijnd en zijn voorschriften en AMC's meer in evenwicht gebracht om te zorgen voor voldoende flexibiliteit en rekening te houden met verschillende operationele behoeften.
303. De vereisten voor het wege van luchtvaartuigen zijn voorlopig in CAT.POL.MAB.100(b) gehandhaafd. Ze zullen worden opgenomen in Deel M binnen regelgevingstaak MDM.047. Die taak behelst tevens een evaluatie van personen / organisaties die gerechtigd zijn tot weging van luchtvaartuigen.
304. Er zijn in CAT.POL.MAB.100(f) extra criteria voor goedkeuring van de standaardmassa opgenomen voor andere lading dan passagiers en bagage.
305. De goedkeuring voor het weglaten van sommige gegevens uit de documentatie over massa en zwaartepunt is uit CAT.POL.MAB.105(a) geschrappt, aangezien die gegevens niet mogen ontbreken, maar elders zodanig moeten worden verstrekt dat zij eenvoudig te raadplegen zijn.
306. Bepalingen over massa- en zwaartepuntsdocumentatie zijn uitgebreid (CAT.POL.MAB.105(e)) tot gebruik van verschillende typen massa- en zwaartepuntsystemen aan boord met het oog op bestaande systemen die niet worden behandeld in EU-OPS / JAR-OPS 3.

**VIII:CAT.IDE: Subdeel D – Instrumenten, gegevens, uitrusting**

307. Dit subdeel bevat algemene vereisten voor commercieel luchtvervoer. Het bestaat uit vier secties:
- Sectie 1 – Vliegtuigen;
  - Sectie 2 – Helikopters;
  - Sectie 3 – Zweefvliegtuigen; en



- Sectie 4 – Ballonnen.
308. Dit advies omvat de Secties 1 en 2.
309. De Secties 1 en 2 zetten de Subdelen K en L van EU-OPS en JAR-OPS 3 om.
310. Indien praktisch zijn de op prestatie gebaseerde doelstellingen in het algemeen gehandhaafd, dat wil zeggen als voorschrift, terwijl de specificaties van systemen en uitrusting en de wijzen van naleving als AMC zijn opgenomen.
311. Uitrustingsvereisten zijn gescheiden van zuiver operationele vereisten, zoals die voor het gebruik van uitrusting, die zijn opgenomen in CAT.OP.
312. De nummering van de voorschriften is doorlopend per sectie, zodat voorschriften over hetzelfde onderwerp hetzelfde nummer en dezelfde titel hebben voor vliegtuigen en helikopters. Wanneer een voorschrift alleen vliegtuigen betreft, is het overgeslagen voor helikopters, en andersom.
313. De goedkeuringsvereisten in CAT.IDE.A/H.100 voor de in Subdeel CAT.IDE vereiste instrumenten en uitrusting zijn verduidelijkt, overeenkomstig de vereisten van Deel 21. Er zijn extra bepalingen opgenomen om te waarborgen dat niet in Deel CAT vereiste instrumenten en uitrusting waarvoor geen goedkeuring vereist is volgens Deel 21, niet worden gebruikt voor veiligheidsfuncties en geen gevolgen hebben voor de luchtwaardigheid.
314. Er is een nieuwe vereiste opgenomen, CAT.IDE.A/H.105 Minimumuitrusting voor vluchten, inzake vluchten met defecte onderdelen volgens OPS 1.030/3.030.
315. De vereisten voor vluchtgegevensschrijvers zijn in overeenstemming gebracht met NPA-OPS 39B (type 1A FDR). Verder is rekening gehouden met NPA-OPS 48A Opname van datalinkcommunicatie voor nieuwe vliegtuigen en NPA-OPS 67 Vluchtgegevensschrijvers voor helikopters van het type IVA.
316. Het eerste deel van de oorspronkelijke vereiste voor inrichtingen voor vluchten bij ijsvorming in CAT.IDE.A/H.165 is geschrapt, omdat hierop al wordt ingegaan in essentiële vereiste 2.a.5.
317. Het opnemen van datalinkcommunicatie zou bij voorkeur verplicht moeten worden gesteld per de datum waarop de datalink wordt gebruikt voor essentiële VHF-communicatie. In veel opmerkingen is evenwel verzocht om voldoende tijd om dure aanpassingen van bestaande systemen te vermijden. Daarom wordt voorgesteld het opnemen van datalinkcommunicatie verplicht te stellen twee jaar na de inwerkingtreding van de OPS-verordening, dus vanaf 8 april 2014.
318. CAT.IDE.A(H).250 Handbrandblusapparaten: de OPS-bepaling die het gebruik van halon als blusmiddel verplicht stelde is geschrapt, omdat Verordening (EG) nr. 1005/2009 het gebruik van halon op termijn verbiedt. Het voorschrift bevat een algemene veiligheidsdoelstelling over de doelmatigheid van het blusmiddel. Dit maakt het mogelijk halon in de overgangperiode te blijven gebruiken.
319. De vereiste in verband met de indicator van kosmische straling (OPS 1.680/3.680) is geschrapt omdat de basisverordening, die alleen ingaat op de beperking van veiligheidsrisico's, niet voorziet in de rechtsgrondslag voor de omzetting ervan, d.w.z. gezondheidskwesaties. Hiermee wordt tevens overlapping met andere Europese wetgeving voorkomen, met name die inzake gezondheid en

veiligheid op het werk of bescherming tegen straling (Richtlijn 96/29/Euratom van de Raad van 13 mei 1996).

## **Sectie 1 – Vliegtuigen**

320. De vereisten inzake elektrische reservesmeltveiligheden (CAT.IDE.A.110) zijn in overeenstemming gebracht met ICAO en EU-OPS en JAA NPA-OPS 43.
321. Ter waarborging van een uniforme toepassing in alle lidstaten voorziet het voorschrift nu rechtstreeks in de versoepeling voor een deel van de op VFR-dagvluchten voorgeschreven instrumenten en uitrusting voor luchtvaartuigen waarvoor naleving alleen na aanpassing van bestaande systemen mogelijk zou zijn en goedkeuring van de autoriteit nodig was.
322. Naar aanleiding van een aanbeveling van het bestuur voor onderzoek naar ongevallen aan CAA-Verenigd Koninkrijk en een vervolgens door CAA-Verenigd Koninkrijk verrichte studie, is overeenkomstig NPA 26-20 een vereiste voor een UTR-systeem in kleine vliegtuigen, CAT.IDE.A.205, toegevoegd voor vliegtuigen met een MTOM van minder dan 5 700 kg.
323. Verder is UTR gedefinieerd om flexibiliteit te bieden voor bestaande ontwerp oplossingen. Uit de opmerkingen werd duidelijk dat het gebruik van de term "veiligheidsstuig" in EU-OPS niet consequent was. Hoewel veiligheidstuig kennelijk algemeen wordt gezien als bestaande uit een veiligheidsgordel en twee schouderriemen, zijn er enkele vliegtuigen die mogelijk niet voldoen aan de toepasselijke vereisten. Deze indruk wordt bevestigd door vrijstellingen die door de Europese Commissie zijn ontvangen volgens EU-OPS. In diverse opmerkingen werd verzocht om toestemming van het gebruik van veiligheidssystemen met een diagonale schouderband op de waarnemerstoel in de cockpit van vliegtuigen waarin de installatie van een vierpuntsgordel niet praktisch is. Gezien de recente ontwikkelingen in interieurontwerp voor luchtvaartuigen is het mogelijk met verschillende UTR-oplossingen eenzelfde hoger veiligheidsniveau te bieden voor dergelijke waarnemerstoelen.
324. De vereisten inzake TAWS klasse A & klasse B (CAT.IDE.A.150) zijn ingevoerd overeenkomstig NPA-OPS 39B.

## **Sectie 2 - Helikopters**

325. Naar aanleiding van opmerkingen over het CRD wordt de versoepeling van zuurstofvereisten voor piloten (CAT.IDE.H.240) gehandhaafd volgens de oorspronkelijke opzet van JAR-OPS 3 voor anders dan complexe helikopters die tussen 10 000 ft en 13 000 ft vliegen. Verdere vrijstellingen voor het gedurende korte tijd vliegen tussen 13 000 ft en 16 000 ft, waarin oorspronkelijk werd voorzien in JAR-OPS 3 op grond van een specifieke goedkeuring door de autoriteit, vallen onder artikel 14 van de basisverordening. Dergelijke nadere vrijstellingen beantwoorden niet aan de SARP's van de ICAO en zijn alleen mogelijk bij specifieke risicobeperkende maatregelen (bv. ervaring exploitant of fysiologische aanpassing van de piloot aan bepaalde hoogten). Bovendien zouden ze in de regel alleen in bepaalde regio's (d.w.z. bergachtige gebieden) kunnen worden verleend.

## **Bijlage V – Deel SPA**

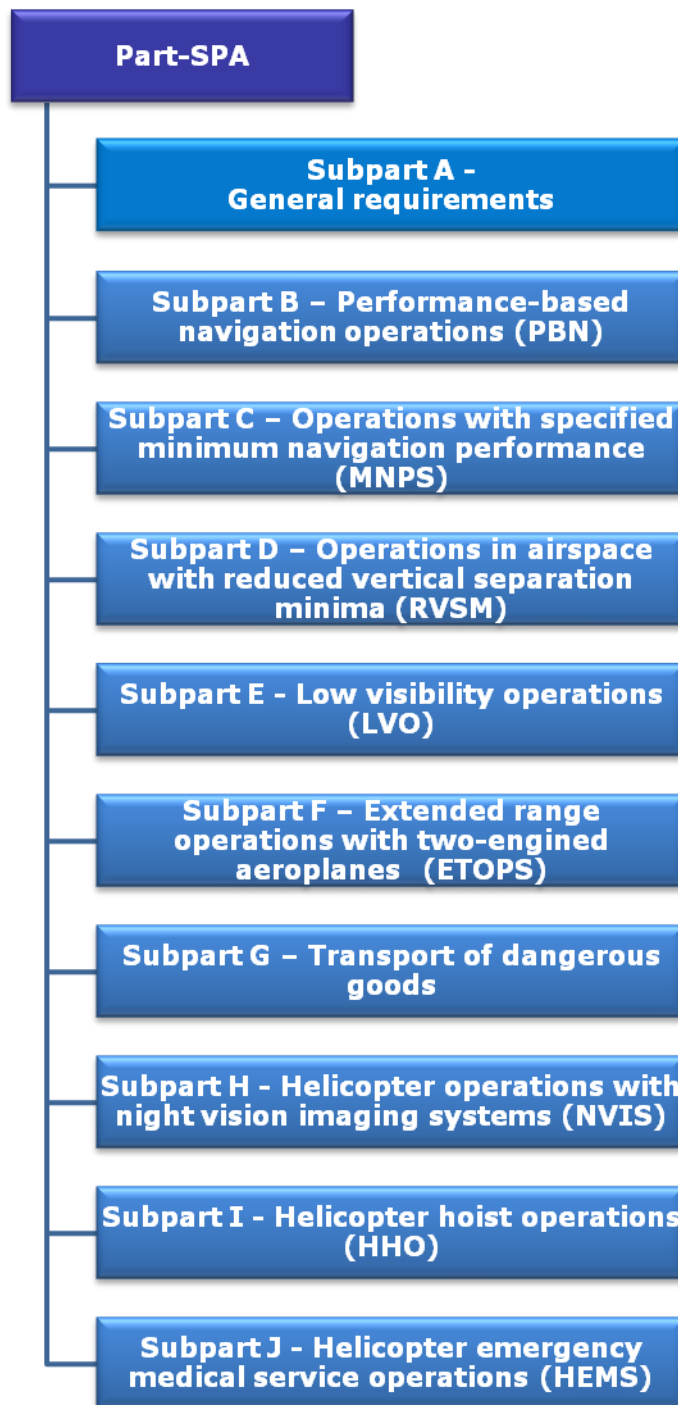
### **I. Toepassingsgebied**

326. Deel SPA bevat voorschriften voor exploitanten inzake activiteiten waarvoor een specifieke goedkeuring nodig is.

327. Deel SPA bestaat uit tien subdelen:

- het eerste subdeel bevat algemene vereisten, die van toepassing zijn op alle negen specifieke goedkeuringen uit Deel SPA;
- de overige negen subdelen gaan elk in op een van de negen specifieke goedkeuringen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de opzet van Deel SPA.

**Figuur 11: Opzet van Deel SPA**

328. De vereisten van Deel SPA zijn van toepassing op zowel commerciële als niet-commerciële exploitanten, met de volgende uitzonderingen:
- SPA.ETOPS is alleen van toepassing op commercieel luchtvervoer met vliegtuigen; en
  - SPA.NVIS, SPA.HHO en SPA.HEMS zijn alleen van toepassing op commercieel luchtvervoer met helikopters.

**II. Overzicht van de reacties**

329. In het algemeen kwam uit de ontvangen reacties brede steun naar voren voor de CRD-versie van Deel SPA.

**III. Overzicht van de verschillen****Verschillen met EU-OPS / JAR-OPS 3**

330. De volgende tabel geeft een overzicht van de bewuste verschillen met EU-OPS en JAR-OPS 3.

**Tabel 9: Verschillen met EU-OPS / JAR-OPS 3**

<b>Referentie EU-OPS/JAR-OPS 3</b>	<b>Referentie EASA-EU</b>	<b>Beschrijving van het verschil</b>	<b>Motivering</b>
Aanhangsel 1 van JAR-OPS 3.005(d) subparagraaf (c)(2)	SPA.HEMS.125	De prestatievereisten zijn gewijzigd overeenkomstig de HSST WP van de JAA en de standpunten van belanghebbenden na het NPA-overleg.	Opname van een HSST WP van de JAA.
Aanhangsel 1 van JAR-OPS 3.175	n.v.t.	Offshore goedkeuring geschrapt.	In JAR-OPS 3 ontbraken objectieve criteria.

**Verschillen met ICAO-bijlage 6**

331. Het advies bevat geen vereisten die minder beperkend zouden zijn dan de huidige ICAO-normen.

**IV. Overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken**

332. Tijdens de raadplegingsfase met belanghebbenden zijn diverse onderdelen genoemd die niet in dit advies kunnen worden behandeld, omdat zij ver buiten het mandaat van het Agentschap vallen, namelijk het omzetten van de inhoud van bestaande voorschriften. Deze onderdelen zijn evenwel gedocumenteerd en zullen aan de orde worden gesteld in afzonderlijke regelgevingstaken om een passende raadpleging en betrokkenheid van belanghebbenden mogelijk te maken. De volgende tabel geeft een overzicht van de voorgestelde regelgevingstaken.

**Tabel 10: Voorgestelde regelgevingstaken**

<b>Deel, referentie regelgeving</b>	<b>Toepassingsgebied</b>	<b>Referentie RMP</b>
SPA	Goedkeuring voor het uitvoeren van offshore activiteiten	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Revisie van EU-OPS Subdeel E. Dit betreft met name voorschriften voor APV-activiteiten, LTS CAT I-activiteiten, OTS CAT II-activiteiten en activiteiten met een EVS, recente wijzigingen van SARP's van ICAO, nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals systemen voor zichtverbetering.	OPS.083
SPA.NVIS	Ontwikkelen van evenredige voorschriften voor activiteiten met nachtzicht- en beeldvormende apparatuur (Night Vision Imaging Systems - NVIS) voor andere activiteiten dan commercieel luchtvervoer per helikopter	OPS.096
SPA.HHO	Ontwikkelen van een enkele sectie voor alle activiteiten met menselijke externe vracht in plaats van deze vereisten te verdelen over Deel SPA en Deel SPO.	OPS.067
SPA.HEMS	Omzetting van JAA TGL-43	OPS.057

## **V. SPA.GEN: Subdeel A – Algemene vereisten**

### **Algemeen**

333. Dit subdeel bevat algemene vereisten waaraan exploitanten moeten voldoen om een specifieke goedkeuring te verkrijgen en te behouden. Dit subdeel moet worden gelezen naast het subdeel met de vereisten voor een specifieke goedkeuring.

### **SPA.GEN.100 Bevoegde autoriteit**

334. Deze vereiste definieert de bevoegde autoriteit en onderscheidt commerciële van niet-commerciële exploitanten.

335. In deze vereiste is bepaald dat niet-commerciële exploitanten die in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen gebruiken alleen kunnen blijven voldoen aan

deel II van ICAO-bijlage 6 als de specifieke goedkeuringen voor PBN, MNPS en RVSM zijn afgegeven door het derde land van registratie.

#### ***SPA.GEN.105 Aanvraag van een specifieke goedkeuring***

336. Het Agentschap heeft een verwijzing opgenomen naar gegevens van operationele geschiktheid (OSD) zoals vastgelegd in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1702/2003. OSD's zijn gegevens die de fabrikant van het luchtvaartuig moet verstrekken tijdens de typecertificeringsprocedure ter ondersteuning van de veilige werking van het luchtvaartuigtype. Sommige van deze gegevens zullen verplicht worden voor exploitanten voor zover zij hun minimumuitrustingslijst en opleidingsprogramma's op deze gegevens moeten baseren. De OSD's zijn dan ook minimumvereisten waaraan een luchtvaartuigtype moet voldoen om een geharmoniseerd veiligheidsniveau te waarborgen.
337. Het op 13 mei 2011 gepubliceerde CRD bij NPA 2009-01 "Bewijs operationele geschiktheid" en "Veiligheidsaanwijzingen" bevat nadere uitleg.

#### ***SPA.GEN.110 Bevoegdheden van een exploitant met een specifieke goedkeuring***

338. De vereiste stelt dat specifieke goedkeuringen worden gedocumenteerd voor niet-commerciële activiteiten in de "lijst van specifieke goedkeuringen" en voor commerciële activiteiten in de "activiteitenspecificaties" (OPSPECS). De overeenkomstige vereisten voor autoriteiten worden gespecificeerd in Deel ARO. De formulieren voor de "activiteitenspecificaties" en de "lijst van specifieke goedkeuringen" zijn opgenomen in aanhangsel II respectievelijk aanhangsel III van Deel ARO.

#### ***SPA.GEN.115 Wijzigingen van activiteiten die onderworpen zijn aan een specifieke goedkeuring***

339. Een wijziging die van invloed is op de voorwaarden van een specifieke goedkeuring, moet vooraf worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit. Hieronder valt ook de ontwikkeling van alternatieve wijzen van naleving.
340. Derhalve zij opgemerkt dat er SPA-vereisten en overeenkomstige AMC's zijn ontwikkeld waarin is bepaald dat door commerciële en niet-commerciële exploitanten voorgestelde alternatieve wijzen van naleving vooraf moeten worden goedgekeurd door hun bevoegde autoriteit.

#### ***SPA.GEN.120 Voortgezette geldigheid van een specifieke goedkeuring***

341. Deze vereiste is gebaseerd op het concept van de voortgezette geldigheid van goedkeuringen, dat overeenkomt met de aanpak die wordt gevolgd voor alle overige goedkeuringen en bewijzen in verband met exploitanten.
342. Het Agentschap heeft een verwijzing naar de OSD opgenomen als aanvullend criterium voor het behouden van de geldigheid van een specifieke goedkeuring.

**VI. SPA.PBN: Subdeel B – Activiteiten met PBN****Algemeen**

343. Dit subdeel gaat in op de specifieke goedkeuring van activiteiten in het aangewezen luchtruim waarvoor PBN-specificaties zijn vastgesteld. Het betreft de volgende specificaties:
- RNAV10;
  - RNP4;
  - RNAV1;
  - Basis-RNP1;
  - RNP APCH;
  - RNP AR APCH<sup>51</sup>.
344. Dit subdeel zet EU-OPS 1.243 om.

**SPA.PBN.100 PBN-activiteiten**

345. Het Agentschap verlangt een specifieke goedkeuring voor alle PBN-activiteiten behalve RNAV5 (B-RNAV). Het Agentschap heeft geconcludeerd dat activiteiten in een RNAV5-luchtruim niet zo veiligheidskritisch zijn dat een specifieke goedkeuring gerechtvaardigd zou zijn.
346. Het Agentschap deelt de mening van sommige niet-commerciële exploitanten dat het passend is een onderscheid te maken tussen commerciële en niet-commerciële activiteiten en de noodzaak en geschiktheid van het concept van goedkeuringen van activiteiten opnieuw te beoordelen. Het Agentschap is daarom voornemens regelgevingstaak MDM.062 te starten met de volgende reikwijdte:
- voorschriften ontwikkelen voor Deel FCL inzake de opleidingsvereisten voor PBN-activiteiten;
  - de argumenten beoordelen waarom een goedkeuring nodig is voor elke PBN-activiteit voor CAT-, NCC- en NCO-exploitanten en nagaan of er alternatieven zijn voor de goedkeuring van activiteiten, bv. vereisten in Deel FCL; en
  - een AMC ontwikkelen voor de goedkeuring van activiteiten in SPA.PBN die voortbouwt op het bestaande AMC 20-materiaal.
347. In een richtsnoer bij deze vereiste wordt nadere informatie verstrekt over de criteria voor de goedkeuring en de activiteit zoals gespecificeerd in AMC 20-materiaal en/of in ICAO-document 9613 (PBN-handboek).

---

<sup>51</sup> RNAV: gebiedsnavigatie; RNP: vereiste navigatieprestatie; AR: vereiste vergunning; APCH: nadering.



**VII. SPA.MNPS: Subdeel C – Activiteiten met MNPS****Algemeen**

348. Dit subdeel bevat de vereisten voor de specifieke goedkeuring om in een aangewezen luchtruim waarvoor minimumprestatiespecificaties voor navigatie (MNPS) gelden activiteiten uit te voeren overeenkomstig regionale aanvullende procedures.
349. Dit MNPS-Subdeel zet EU-OPS 1.243 en 1.870 om.

**VIII:SPA.RVSM: Subdeel D – Activiteiten in het luchtruim met RVSM****Algemeen**

350. Dit subdeel bevat de vereisten voor de specifieke goedkeuring om activiteiten uit te voeren in een aangewezen luchtruim waarvoor een gereduceerde verticale separatieminimum (RVSM) van 300 m (1 000 ft) geldt.
351. Dit subdeel zet EU-OPS 1.241 om en bevat delen van de voorschriften van TGL 6 (richtsnoeren voor de goedkeuring voor luchtvaartuigen en exploitanten om vluchten uit te voeren in een luchtruim boven FL 290 waar een verticaal separatieminimum van 300 m (1 000 ft) van toepassing is).

**IX. SPA.LVO: Subdeel E – Slechtzichtvluchten****Algemeen**

352. Dit subdeel bevat de specifieke goedkeuring voor slechtzichtvluchten, waarin de volgende activiteiten zijn begrepen:
- Slechtzichtstart (LVTO);
  - substandaard categorie I-operatie (LTS CAT I);
  - standaard categorie II-operatie (CAT II);
  - andere dan een standaard categorie II-operatie (OTS CAT II);
  - standaard categorie III-operatie (CAT II); en
  - nadering met EVS waarvoor een operationele vrijstelling van de minimale zichtbare baanlengte wordt toegepast.
353. Dit subdeel zet de voorschriften van Subdeel E van EU-OPS en JAR-OPS 3 inzake slechtzichtvluchten om.

**SPA.LVO.100 Slechtzichtvluchten**

354. Deze vereiste definieert wat een slechtzichtvlucht (LVO) is.

355. Slechtzichtvluchten zijn samen met de laagste start- en landingsminima gedefinieerd in "bijlage I – Definities van termen die voorkomen in de bijlagen II tot en met VIII" (bijlage I - Definities).
356. Overeenkomstig EU-OPS wordt een slechtzichtstart gedefinieerd als een start met een zichtbare baanlengte van minder dan 400 m. EU-OPS stelt een opleidingsprogramma verplicht voor slechtzichtstarten, evenals aanvullende specifieke goedkeuringen voor een start met een zichtbare baanlengte van minder dan 150 m respectievelijk 125 m. De voorgestelde vereiste komt overeen met deze bepalingen, maar berust op een enigszins anders concept. Er is slechts één goedkeuring voor slechtzichtstart, waarin het goedgekeurde startminimum wordt gespecificeerd.
357. Het Agentschap is met de meeste belanghebbenden van mening dat EU-OPS EVS-activiteiten classificeert als een slechtzichtvlucht, bv. in Aanhangsel 1 van OPS 1.450 of aanhangsel 1 van OPS 1.455. Het voorgestelde voorschrift verduidelijkt dat alleen die EVS-activiteiten als een slechtzichtvlucht moeten worden behandeld waarvoor vrijstellingen van de minimale zichtbare baanlengte worden toegepast.

#### **SPA.LVO.110 Algemene operationele vereisten**

358. Het Agentschap heeft de inhoud van Aanhangsel 1 van OPS 1.455 (b)(2)(ix) omgezet, waarin is bepaald dat call-outhoogten onder 200 ft boven de drempel van het luchtvaartterrein moeten worden bepaald met een radiohoogtemeter. Op basis van de raadpleging van belanghebbenden handhaaft het Agentschap deze vereiste eveneens voor EVS-activiteiten en heeft het in dit verband geen wijziging van EU-OPS voorgesteld.
359. Voor slechtzichtvluchten met een zichtverbeteringssysteem (EVS) vindt op dit moment aan de hand van alle beschikbare documentatie een beoordeling plaats van mogelijke wijzigingen in de huidige uitrustingsvereisten van EU-OPS voor het bepalen van call-outhoogten, evenals de gevolgen daarvan voor de start- en landingsminima van luchtvaartterreinen voor NPA-, APV- and PA-activiteiten.

#### **SPA.LVO.115 Luchtvaartterreinoverwegingen**

360. Deze vereiste verduidelijkt dat een slechtzichtvlucht overeenkomstig EU-OPS alleen kan worden uitgevoerd als het gekozen luchtvaartterrein beschikt over slechtzichtprocedures. Deze vereiste geldt voor alle activiteiten met een zicht van minder dan 800 m.
361. Volgens een aanvullende subparagraaf moet de exploitant er op luchtvaartterreinen buiten de Europese Unie, waar de term slechtzichtprocedure mogelijk niet in gebruik is, voor zorgen dat er voor die luchtvaartterreinen gelijkwaardige procedures zijn die voldoen aan de vereisten van slechtzichtprocedures.

#### **Toekomstige regelgevingstaken**

362. Binnen het mandaat van het Agentschap zijn de voorschriften van EU-OPS alleen herzien voor zover dat nodig was om evidente fouten te herstellen, wezenlijke

wijzigingen aan te brengen omwille van de veiligheid of de bedoeling te verduidelijken.

363. Het Agentschap stelt zich op het standpunt dat de vereisten van Subdeel E grondig moeten worden herzien. Daarbij zou het met name gaan om de voorschriften voor APV, LTS CAT I, OTS CAT II en EVS-activiteiten. Hiervoor is een specifieke regelgevingstaak nodig die tevens rekening houdt met recente wijzigingen van SARP's van de ICAO en nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals systemen voor zichtverbetering en gecombineerde zichtsystemen.

## **X. SPA.ETOPS: Subdeel F – ETOPS**

### ***Algemeen***

364. Dit subdeel bevat de vereisten voor de specifieke goedkeuring van commercieel luchtvervoer over langere afstanden met tweemotorige vliegtuigen (ETOPS).
365. Dit subdeel zet EU-OPS 1.246 om.

### ***Lopende en toekomstige regelgevingstaken***

366. Deze vereisten zullen in de nabije toekomst worden gewijzigd om de volgende redenen:
- het overeenkomstige AMC 20-6-materiaal werd voorgesteld in NPA 2008-01 en het besluit werd gepubliceerd op 16 december 2010;
  - naar verwachting publiceert de ICAO begin 2012 een State Letter met voorgestelde wijzigingen voor vluchten over langere afstand, voor zowel tweemotorige vliegtuigen als vliegtuigen met meer dan twee motoren; en
  - zoals gezegd, moeten de planningsminima voor de uitwijkhaven voor ETOPS zodanig worden aangepast dat zij ook voor APV's gelden.

## **XI. SPA.DG: Subdeel G – Vervoer van gevaarlijke goederen**

### ***Algemeen***

367. Dit subdeel bevat de specifieke goedkeuring voor het vervoer van gevaarlijke goederen zoals gedefinieerd in de technische instructies van de ICAO. Het zet EU-OPS / JAR-OPS 3 Subdeel R en JAA NPA-OPS 70 om.

### ***Vergelijking met EU-OPS / JAR-OPS 3***

368. Het Agentschap stelt een dynamische verwijzing naar de technische instructies van de ICAO voor. Daarom is er geen tekst uit de technische instructies overgenomen in de uitvoeringsvoorschriften. Dat betekent dat SPA.DG korter is dan de Subdelen R van EU-OPS en JAR-OPS 3. Alleen vereisten voor bepaalde verantwoordelijkheden voor exploitanten zijn gespecificeerd.

**XII. SPA.NVIS: Subdeel H – Helikoptervluchten met NVIS****Algemeen**

369. Dit subdeel bevat de specifieke goedkeuring voor VFR-nachtvluchten met behulp van nachtzichtapparatuur (NVIS) voor commercieel luchtvervoer met helikopters. Het zet JAR-OPS 3.005(j) en TGL-34 om.
370. TGL-34 was aanvankelijk deels gebaseerd op militaire ervaring en op punten specifiek gericht op militaire activiteiten. Een voorbeeld is de aanbeveling infrarood licht te gebruiken. Omdat er tijdens commercieel luchtvervoer geen sprake is van geheime operaties, zijn dergelijke aanbevelingen geschrapt.

**SPA.NVIS.100 Activiteiten met NVIS**

371. De tekst is zodanig aangepast dat het voorschrift nu alleen van toepassing is op exploitanten van helikopters die AOC-houder zijn voor commercieel luchtvervoer.

**SPA.NVIS.120 Start- en landingsminima voor NVIS-activiteiten**

372. De start- en landingsminima voor NVIS mogen niet lager zijn dan de VFR-weerminima voor het type uitgevoerde nachtvluchten. NVIS is een hulpmiddel voor beter zicht tijdens nachtvluchten; om die reden blijven de minima voor 's nachts uitgevoerde VFR-activiteiten zoals zij zijn gedefinieerd voor activiteiten met een NVIS; zo zijn bijvoorbeeld HEMS-minima van toepassing op HEMS-vluchten die plaatsvinden met behulp van een NVIS.

**SPA.NVIS.130 Personeelsvereisten voor activiteiten met nachtzichtapparatuur**

373. De tekst is gewijzigd om met het oog op de personeelssamenstelling de vereisten voor certificering, de specifieke typen activiteit en het vluchthandboek te onderscheiden. Het voorschrift is nu onderverdeeld in subparagrafen waarin specifieke criteria en doelstellingen worden beschreven voor de selectie, ervaring, kwalificatie, recentheid en samenstelling van het personeel. Er worden opleidings- en toetsingseisen gesteld voor het cockpit- en technisch personeel.

**SPA.NVIS.140 Informatie en documentatie**

374. Deze paragraaf is nieuw in vergelijking met TGL-34 en specificiert de NVIS-specifieke onderdelen waarop het vluchthandboek moet ingaan.

**Toekomstige regelgevingstaken**

375. De opzet van NPA 2009-02b was om te voorzien in de mogelijkheid NVIS te gebruiken voor alle luchtvaartuigtypen. TGL-34 is echter ontwikkeld voor commercieel luchtvervoer met helikopters en de NPA-voorstellen zouden te beperkend kunnen zijn voor andere activiteiten. De kwestie van specifieke NVIS-vereisten voor andere activiteiten dan commercieel luchtvervoer en andere dan helikopteractiviteiten zou onderworpen kunnen zijn aan een toekomstige

regelgevingstaak (OPS.096). Het ontbreekt momenteel aan relevante expertise en de deskundigen zijn nog verdeeld over wat evenredig zou kunnen zijn voor dit soort activiteiten. Tot de uitkomst van deze toekomstige regelgevingstaak bekend is, blijft Subdeel SPA.NVIS daarom beperkt tot commercieel luchtvervoer met helikopters.

### **XIII.SPA.HHO: Subdeel I – Helikoptertakeloperaties**

#### **Algemeen**

376. Dit subdeel bevat de voorschriften voor de specifieke goedkeuring van helikoptertakeloperaties (HHO's). Het zet aanhangsel 1 van JAR-OPS 3.005(h) en de concept-versie van NPA-OPS 69 van de JAA om.
377. Het Agentschap heeft geconstateerd dat diverse opmerkingen betrekking hadden op takeloperaties tijdens opsporings- en reddingsmissies. Evenals reddingsacties in de bergen worden dergelijke missies geacht buiten de verantwoordelijkheid van het Agentschap te vallen. Deze opmerkingen, waarin wordt aangegeven dat bepaalde vereisten niet zouden moeten gelden voor dergelijke activiteiten, zijn daarom terzijde gesteld.
378. Opsporings- en reddingsdiensten en vergelijkbare activiteiten blijven de verantwoordelijkheid van de afzonderlijke lidstaten. De lidstaten dienen te waarborgen dat dergelijke activiteiten voor zover haalbaar beantwoorden aan de doelstellingen van de basisverordening.
379. In sommige opmerkingen werd gewezen op het ontbreken van passende voorschriften voor luchtwerk. De reeds in JAR-OPS 3 gespecificeerde HHO's worden van oudsher beschouwd als commercieel luchtvervoer, reden waarom voor de verantwoording bij motorstoring moet worden voldaan aan de certificeringsvereisten volgens klasse D voor menselijke externe vracht (Human External Cargo – HEC). De klassen A, B en C voor menselijke externe vracht (andere activiteiten dan commercieel luchtvervoer) zullen worden behandeld volgens Deel SPO door de exploitant te verplichten passende standaardactiviteitenprocedures op te stellen. In de werkgroepen is overeenstemming bereikt over deze aanpak.

#### **SPA.HHO.100 Helikoptertakeloperaties**

380. Dit voorschrift bevat nu alleen onderdelen voor de aanvullende HHO-goedkeuring; alle overige onderdelen vallen onder de afgifte van de AOC, een van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan. De vereiste gaat daarom alleen in op wijzigingen van de AOC.

#### **SPA.HHO.110 Uitrustingsvereisten voor HHO**

381. Dit voorschrift betreft commercieel luchtvervoer (HEC-klasse D), zodat het personendraagsysteem (PCDS) moet worden goedgekeurd op luchtwaardigheid. De goedkeuring voor de takel- en bijbehorende uitrusting bevat aanwijzingen voor

permanente luchtwaardigheid en de exploitant moet erop toezien dat deze worden opgevolgd.

#### **SPA.HHO.115 HHO-communicatie**

382. De tekst is verbeterd om duidelijk te maken dat er grondpersoneel aanwezig moet zijn in het HHO-exploitatatiegebied. Bij de uitvoering van takeloperaties in een HEMS-exploitatatiegebied kan het echter voorkomen dat er ter plaatse geen grondpersoneel aanwezig is; om die reden is een versoepeling opgenomen voor HHO in HEMS-exploitatatiegebieden.

#### **SPA.HHO.125 Prestatievereisten voor HHO**

383. Helikoptertakeloperaties berusten niet op de prestatieklassen, zodat de prestatiekwestie specifiek aan de orde wordt gesteld binnen het voorschrift.

384. Diverse opmerkingen betreffen de toepasselijkheid van verantwoording bij motorstoring. De fundamentele vereiste voor HHO als commercieel luchtvervoer is dat er bij een storing van de kritische motor van de helikopter geen gevaar ontstaat voor de aan de takel vastgemaakte persoon/last, derden of eigendommen. Een betalende passagier wordt verplaatst met behulp van de takel en niet een personeelslid. Gezien de vereiste inzake de verantwoording bij motorstoring is het voor helikopters die zijn gecertificeerd in categorie B niet mogelijk dit type commercieel luchtvervoer uit te voeren.

#### **SPA.HHO.130 Personeelsvereisten voor HHO**

385. Het voorschrift is onderverdeeld in subparagrafen waarin specifieke criteria en doelstellingen worden beschreven voor de selectie, ervaring, kwalificatie, recentheid en samenstelling van het personeel. Het bevat opleidings- en toetsingseisen voor cockpit- en technisch personeel, evenals de vereiste specifieke voorlichting te geven aan HHO-passagiers.

#### **SPA.HHO.140 Informatie en documentatie**

386. In verscheidene opmerkingen is verzocht om de herinvoering van een vereiste voor een aanvulling op het vluchthandboek. Dit zou geen objectief voorschrift zijn, aangezien een geïntegreerd vluchthandboek hierdoor onmogelijk zou worden. Deze paragraaf definieert nu echter welke HHO-specifieke onderdelen besproken moeten worden in het volgens ORO.MLR vereiste vluchthandboek. De exploitant kan zelf beslissen over hoe die onderdelen het beste kunnen worden opgenomen, bijvoorbeeld in de vorm van een aanvulling.

#### **Toekomstige regelgevingstaken**

387. Er zijn opmerkingen ontvangen over helikoptertakeloperaties bij andere activiteiten dan commercieel luchtvervoer. Er zal worden gestart met een regelgevingstaak (OPS.067) om de voorschriften van Deel SPO nader te

onderzoeken en om na te gaan of alle HHO-activiteiten moeten worden behandeld in Deel SPA.

#### **XIV. SPA.HEMS: Subdeel J – HEMS-vluchten**

##### **Algemeen**

388. Dit subdeel bevat de vereiste voor de specifieke goedkeuring voor medische noodhulp per helikopter (HEMS). Het zet aanhangsel 1 van JAR-OPS 3.005(d) en delen van werkdocument HSST-WP-07-03.4 om.

##### **Helikopterprestatie**

389. Het voorschrift geeft de HEMS-beginselen van de JAA nu beter weer. In de vereiste is een duidelijk onderscheid aangebracht tussen: de HEMS-operatiebasis, waar in het geval van een agglomeratie in een vijandige omgeving elk risico uitgesloten moet zijn; het ziekenhuis in een vijandige omgeving, waar het risico beperkt moet zijn tot een aanvaardbaar streefniveau van veiligheid – vandaar de verwijzing naar de goedkeuring in CAT.POL.H.225; het ziekenhuis buiten de agglomeratie in een vijandige omgeving, waarvoor CAT.POL.H.305 al voorziet in de versoepeling; en HEMS-exploitatiegebieden, waar het risico zo laag moet zijn als redelijkerwijs haalbaar is.

##### **SPA.HEMS.100 HEMS-vluchten**

390. Deze sectie bevat nu alleen onderdelen voor de aanvullende HEMS-goedkeuring; alle overige onderdelen vallen onder de afgifte van de AOC, een van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan. De vereiste gaat daarom alleen in op wijzigingen van de AOC.

##### **SPA.HEMS.120 Start- en landingsminima HEMS**

391. Aangezien er altijd minimaal één piloot en één technisch HEMS-personeelslid aan boord zijn, zijn de minima voor één piloot van toepassing op deze personeelssamenstelling. De minima voor twee piloten zijn slechts van toepassing op die gevallen waarin er met twee piloten wordt gevlogen. Het technische HEMS-personeelslid is geen piloot, zodat er voor de vlucht in dat opzicht geen vrijstelling kan worden verleend. Aangezien de minima voor één piloot lager zijn dan de standaardminima, wordt er al rekening gehouden met de aanwezigheid van het technische HEMS-personeelslid (zie ook SPA.HEMS.130).

##### **SPA.HEMS.125 Prestatievereisten voor HEMS-vluchten**

392. Naar aanleiding van de raadpleging over HSST/WP-07/03.4 is er tekst toegevoegd. De vereisten betreffen het risico (deze term wordt gebruikt ter vermindering van de langere correcte uitdrukking "vlucht zonder capaciteit voor een gewaarborgde veilige noodlanding") tijdens opstijgen en landen in de gevallen gedefinieerd onder (b).

**SPA.HEMS.130 Personeelsvereisten**

393. Het voorschrift is onderverdeeld in subparagrafen waarin specifieke criteria en doelstellingen worden beschreven voor de selectie, ervaring, kwalificatie, recentheid en samenstelling van het personeel. Er worden opleidings- en toetsingseisen gesteld voor het cockpit- en het technisch personeel.
394. De dertig minuten vliegtijd uitsluitend op instrumenten is bedoeld als procedure om het risico te beperken dat de piloot de controle zou verliezen wanneer het luchtvaartuig ongemerkt in instrumentweersomstandigheden (IMC) belandt. Dit is echter geen erkende procedure in de zin van FCL en daarom geen verplicht onderdeel van door een vlieginstructeur te geven instructies.
395. Zowel omwille van de juridische duidelijkheid als naar aanleiding van de ontvangen opmerkingen, zijn de buitengewone omstandigheden waaronder het personeel kan worden beperkt, beschreven onder (e)(1).

**SPA.HEMS.135 Voorlichting aan passagiers**

396. Op HEMS-vluchten komt het vaak voor dat patiënten buiten bewustzijn zijn of zozeer onder invloed van medicijnen dat zij ernstig beperkt zijn in hun vermogens. Bovendien kunnen zij zijn gefixeerd op een brancard, waardoor iedere beweging onmogelijk is. In die gevallen is het niet praktisch dezelfde veiligheidsvoorlichting te geven als aan passagiers op een "gewone" vlucht. Het is dan aan de gezagvoerder en het medisch personeel aan boord om te beoordelen in hoeverre een patiënt de informatie kan begrijpen en voorlichting te geven die past bij de medische conditie van die patiënt.

**SPA.HHO.140 Informatie en documentatie**

397. In verscheidene opmerkingen is verzocht om de herinvoering van een vereiste voor een aanvulling op het vluchthandboek. Dit zou geen objectief voorschrift zijn, aangezien een geïntegreerd vluchthandboek hierdoor onmogelijk zou worden. Deze paragraaf definieert nu echter welke HEMS-specifieke onderdelen besproken moeten worden in het volgens ORO.MLR vereiste vluchthandboek. De exploitant kan zelf beslissen over hoe die onderdelen het beste kunnen worden opgenomen, bijvoorbeeld in de vorm van een aanvulling.
398. Diverse onderdelen die aanvankelijk waren opgenomen in AMC/GM, zijn nu opgenomen als IR met het oog op de samenhang van de specifieke goedkeuringen voor helikoptervluchten.

**SPA.HEMS.150 Brandstofvoorraad**

399. Deze tekst is opgenomen omdat een commentator wees op de noodzaak passende voorzieningen te treffen voor HEMS-vluchten en voorstelde de versoepeling die oorspronkelijk was opgenomen in Aanhangsel 1 van JAR-OPS 3.005(f), ook van toepassing te laten zijn op HEMS.



**SPA.HEMS.155 Bijtanken terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan**

400. Deze tekst is opnieuw ingevoerd in verband met het specifieke geval van HEMS-vluchten waarin een patiënt tijdens het bijtanken in noodsituaties niet in staat is zelf de helikopter te verlaten.

**ACRONIEMEN / AFKORTINGEN GEBRUIKT IN DEEL CAT EN DEEL SPA****- uitsluitend ter informatie -**

AAC	administratieve communicatie in de luchtvaart (Aeronautical Administrative Communication)
AAD	toegewezen afwijking van de vlieghoogte (Assigned Altitude Deviation)
AAL	boven het niveau van het luchthaventerrein (Above Aerodrome Level)
AC	wisselstroom (Alternating Current)
ACAS II	waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht II (Airborne Collision Avoidance System II)
ADF	automatische richtingzoeker (Automatic Direction Finder)
ADG	pneumatische generator (Air-Driven Generator)
ADS	automatische afhankelijke bewaking (Automatic Dependent Surveillance)
ADS-B	automatische afhankelijke bewaking – radio (Automatic Dependent Surveillance – Broadcast)
ADS-C	automatische afhankelijke bewaking – contract (Automatic Dependent Surveillance – Contract)
AeMC	luchtvaartgeneeskundig centrum (Aero-Medical Centre)
AEO	alle motoren in werking (All Engines Operating)
AFCS	automatisch vluchtbesturingssysteem (Automatic Flight Control System)
AFM	vlieghandboek (Aircraft Flight Manual)
AFN	vluchtmelding (Aircraft Flight Notification)
AFN	melding ATS-faciliteiten (ATS Facilities Notification)
AGL	boven niveau van de grond (Above Ground Level)
AHRS	navigatiesensoren van de vliegtuigromp (Attitude Heading Reference System)
AIS	luchtvaartinlichtingendienst (Aeronautical Information Service)
ALS	verlichtingssysteem voor de nadering (Approach Lighting System)
ALSF	verlichtingssysteem voor de nadering met knipperlichtcyclus (Approach Lighting System with sequenced Flashing lights)
AMC	aanvaardbare wijze van naleving (Acceptable Means of Compliance)
AMSL	boven het gemiddelde zeeniveau (Above Mean Sea Level)
ANP	feitelijke navigatieprestatie (Actual Navigation Performance)
AOC	vergunning tot vluchtuitvoering (Air Operator Certificate)

APCH	nadering (APproaCH)
APU	hulppaggregaat (Auxiliary Power Unit)
APV	naderingsprocedure met verticale geleiding (Approach Procedure with Vertical guidance)
AR	ATS-route (ATS Route)
AR	vereiste vergunning (Authorisation Required)
AR	vereiste voor autoriteiten (Authority Requirement)
ARA	nadering met radar aan boord (Airborne Radar Approach)
ASC	Comité inzake veiligheid van de luchtvaart (Air Safety Committee)
ASDA	beschikbare start-stopplengte (Accelerate-Stop Distance Available)
ATC	luchtverkeersleiding (Air Traffic Control)
ATO	erkende opleidingsorganisatie (Approved Training Organisation)
ATPL	bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger (Airline Transport Pilot Licence)
ATQP	alternatief trainings- en kwalificatieprogramma (Alternative Training and Qualification Programme)
ATS	luchtverkeersdiensten (Air Traffic Services)
AVGAS	vliegtuigbrandstof (AViation GASoline)
AVTAG	Vluchtige brandstof (wide-cut)
B-RNAV	elementaire gebiedsnavigatie (Basic RNAV)
BALS	elementair verlichtingssysteem voor de nadering (Basic Approach Lighting System)
CAP	toegangsparameters voor de luchtverkeersleiding (Controller Access Parameters)
CDFA	eindnadering met continue daling (Continuous Descent Final Approach)
CDL	configuratie-afwijkingslijst (Configuration Deviation List)
CFIT	botsing met de grond, ondanks dat het vliegtuig volledig bestuurbaar en onder controle was (Controlled Flight Into Terrain)
CG	zwaartepunt (Centre of Gravity)
cm	centimeter
CM	configuratie-/contextbeheer (Configuration/Context Management)
CMA	aanpak van voortdurende controle (Continuous Monitoring Approach)
CMV	geconverteerd meteorologisch zicht (Converted Meteorological Visibility)
CMPA	complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen (Complex Motor-Powered Aircraft)
CofA	bewijs van luchtwaardigheid (Certificate of Airworthiness)
CPA	dichtstbijzijnd naderingspunt (Closest Point of Approach)

CPDLC	datalinkcommunicatie tussen luchtverkeersleiders en piloten (Controller Pilot Data Link Communications)
CPL	bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger (Commercial Pilot Licence)
CRM	boordpersoneelsbeheer (Crew Resource Management)
CRT	instrument ter ondersteuning van het commentaarproces (Comment Response Tool)
CVR	spraakopnameapparaat in de cockpit (Cockpit Voice Recorder)
DA	beslissingshoogte (Decision Altitude)
D-ATIS	datalink – automatische terminalinformatiedienst (Data link - Automatic Terminal Information Service)
DC	gelijkstroom (Direct Current)
DCL	toestemming voor vertrek (Departure Clearance)
DDM	verschil in modulatiediepte (Difference in Depth of Modulation)
D-FIS	datalink – vluchtinformatiedienst (Data link - Flight Information Service)
DGOR	melding voorval gevaarlijke goederen (Dangerous Goods Occurrence Report)
DH	beslissingshoogte (Decision Height)
DME	afstandmeetapparatuur (Distance Measuring Equipment)
D-OTIS	datalink – operationele terminalinformatiedienst (Data link - Operational Terminal Information Service)
DR	beslissingsbereik (Decision Range)
DSTRK	gewenste vliegroute (DeSired TRack)
EASP	Europees Programma voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Programme)
EC	Europese Commissie
EFB	elektronische vliegtas (Electronic Flight Bag)
EFIS	elektronische vlieginstrumentaria (Electronic Flight Instrument System)
EGT	uitlaatgastemperatuur (Exhaust Gas Temperature)
ELT(AD)	plaatsaanduidende noodzender (automatisch inzetbaar) (Emergency Locator Transmitter (Automatically Deployable))
ELT(AF)	plaatsaanduidende noodzender (automatisch vast) (Emergency Locator Transmitter (Automatic Fixed))
ELT(AP)	plaatsaanduidende noodzender (automatisch draagbaar) (Emergency Locator Transmitter (Automatic Portable))
ELT(S)	plaatsaanduidende noodzender (voor overlevenden) (Emergency Locator Transmitter (Survival))
EPE	schatting van positiefout (Estimate of Position Error)
EPR	motordrukverhouding (Engine Pressure Ratio)

EPU	schatting van positieonzekerheid (Estimate of Position Uncertainty)
ERA	en-route-uitwijkvluchthaven (En-Route Alternate (aerodrome))
ESSG	Europese SAFA-stuurgroep
ETOPS	activiteiten met tweemotorige vliegtuigen over langere afstanden (Extended-range Twin-engine OPERATIONs)
ETSO	European Technical Standard Order
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment
EVS	systeem voor zichtverbetering (Enhanced Vision System)
FAA	Federal Aviation Administration
FAF	vast beginpunt voor eindnadering (Final Approach Fix)
FAK	EHBO-trommel (First-Aid Kit)
FALS	volledig verlichtingssysteem voor de nadering (Full Approach Lighting System)
FANS	toekomstig luchtvaartnavigatiesysteem (Future Air Navigation System)
FAP	eindnaderingspunt (Final Approach Point)
FATO	gebied voor eindnadering en opstijgen (Final Approach and Take-Off area)
FDM	vluchtgegevenscontrole (Flight Data Monitoring)
FDR	vluchtgegevensschrijver (Flight Data Recorder)
FFS	volledige vluchtsimulator (Full Flight Simulator)
FI	vlieginstruuteur (Flight Instructor)
FL	vliegniveau (Flight Level)
FM	frequentiemodulator (Frequency Modulator)
FMS	vluchtbeheersysteem (Flight Management System)
FOR	zoekveld (Field Of Regard)
FOV	gezichtsveld (Field Of View)
FSTD	vluchtnabootser (Flight Simulation Training Device)
ft	voet (feet)
FTD	vluchtsimulator (Flight Training Device)
g	gram
g	zwaartekracht (gravity)
GBAS	systeem voor verbetering van navigatiegegevens op basis van een grondstation (Ground-Based Augmentation System)
GCAS	waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen met de grond (Ground Collision Avoidance System)
GIDS	systeem voor detectie van ijs op de grond (Ground Ice Detection System)
GLS	GBAS-landingssysteem (GBAS Landing System)

GM	richtsnoer (Guidance Material)
GNSS	wereldwijd satellietnavigatiesysteem (Global Navigation Satellite System)
GPS	wereldwijd plaatsbepalingssysteem (Global Positioning System)
GPWS	grondnadering-waarschuwingssysteem (Ground Proximity Warning System)
HEMS	medische noodhulp per helikopter (Helicopter Emergency Medical Service)
HF	hoge frequentie (High Frequency)
HI/MI	hoge intensiteit / middelhoge intensiteit (High Intensity / Medium Intensity)
HIALS	verlichtingssysteem voor de nadering met hoge intensiteit (High Intensity Approach Lighting System)
HLL	lijst van beperkingen van landingsplaats voor helikopters (Helideck Limitations List)
HoT	bewaartijd (Hold-over Time)
hPa	hectopascal
HUD	head-updisplay (Head-Up Display)
HUDLS	boordsysteem voor begeleiding bij het landen via head-updisplay (Head-Up guidance Landing System)
IAF	vast beginpunt voor beginnadering (Initial Approach Fix)
IALS	verlichtingssysteem voor de voortgezette nadering (Intermediate Approach Lighting System)
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IF	beginpunt voortgezette nadering (Intermediate Fix)
IFR	instrumentvliegvoorschriften (Instrument Flight Rules)
IGE	in grondeffect (In Ground Effect)
ILS	instrumentlandingsysteem (Instrument Landing System)
IMC	instrumentweersomstandigheden (Instrument Meteorological Conditions)
inHg	inch Hg
INS	traagheidsnavigatiesysteem (Inertial Navigation System)
IORS	intern incidentmeldingssysteem (Internal Occurrence Reporting System)
IP	plaats van tussenlanding (Intermediate Point)
IR	uitvoeringsvoorschrift (Implementing Rule)
IRNAV/IAN	geïntegreerde gebiedsnavigatie (Integrated Regional NAVigation / Integrated Area Navigation)
IRS	traagheidsreferentiesysteem (Inertial Reference System)
ISA	internationale standaardatmosfeer (International Standard Atmosphere)

IV	intraveneus (Intra-Venous)
JAA	gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities)
JAR	gezamenlijke luchtvaartvereisten (Joint Aviation Requirements)
JET 1 / A / A1	kerosine
JET B	"wide-cut" brandstof
JIP	gezamenlijke tenuitvoerleggingsprocedure (Joint Implementing Procedure)
JP-4	"wide-cut" brandstof
km	kilometer
kN	kilonewton
KSS	Formule van Ktitorov, Simin en Sindalovskii
kt	knoop (knot)
LAT/LONG	breedtegraad / lengtegraad
LED	lichtuitzendende diode (Light-Emitting Diode)
LIFUS	lijnvluichten onder toezicht (Line Flying Under Supervision)
LNAV	laterale navigatie (Lateral NAVigation)
LoA	akkoordverklaring (Letter of Agreement)
LOC	koerslijnbaken (LOCALiser)
LOE	lijndienstgeoriënteerde evaluatie (Line-Oriented Evaluation)
LOFT	lijndienstgeoriënteerde vliegtraining (Line-Oriented Flight Training)
LOS	oppervlak met hindernisbeperking (Limited Obstacle Surface)
LOUT	laagste temperatuur voor operationeel gebruik (Lowest Operational Use Temperature)
LP	prestaties koerslijnbaken (Localiser Performance)
LPV	laterale precisie bij nadering met verticale geleiding (Lateral Precision with Vertical guidance approach)
LRNS	langeafstandsnavigatiesysteem (Long-Range Navigation System)
LVO	slechtzichtvluchten (Low-Visibility Operations)
LVP	slechtzichtprocedures (Low-Visibility Procedures)
LVTO	slechtzichtstart (Low-Visibility Take-Off)
m	meter
MALS	verlichtingssysteem voor de nadering met middelhoge intensiteit (Medium-intensity Approach Lighting System)
MALSF	verlichtingssysteem voor de nadering met middelhoge intensiteit en knipperlichtcyclus (Medium-intensity Approach Lighting System with sequenced Flashing lights)
MALSR	verlichtingssysteem voor de nadering met middelhoge intensiteit en richtlijnbakens (Medium-intensity Approach Lighting System with Runway alignment indicator lights)

MAPt	punt van afgebroken nadering (Missed Approach Point)
MCTOM	maximale gecertificeerde startmassa (Maximum Certified Take-Off Mass)
MDA	minimumdalingshoogte (Minimum Descent Altitude)
MDA/H	minimumdalingsafstand / hoogte (Minimum Descent Altitude / Height)
MDH	minimumdalingshoogte (Minimum Descent Height)
MEA	laagste veilige en-route-hoogte (Minimum safe En-route Altitude)
MEL	minimumuitrustingslijst (Minimum Equipment List)
METAR	weerbericht luchtvaartterrein (METeorological Aerodrome Report)
MGA	laagste veilige gridhoogte (Minimum safe Grid Altitude)
MHz	Megahertz
MID	halverwege de baan (MIDpoint)
ml	milliliter
MLS	microgolflandingsstelsel (Microwave Landing System)
MMEL	basisminimumuitrustingslijst (Master Minimum Equipment List)
MNPS	minimumprestatiespecificaties voor navigatie (Minimum Navigation Performance Specifications)
MOC	minimumafstand tot hindernissen (Minimum Obstacle Clearance)
MOCA	laagste hindernisvrije hoogte (Minimum Obstacle Clearance Altitude)
MOPS	minimumnorm voor operationele prestatie (Minimum Operational Performance Standard)
MORA	laagste off-route-hoogte (Minimum Off-Route Altitude)
MPSC	maximale passagierscapaciteit (Maximum Passenger Seating Configuration)
mSv	millisievert
NADP	procedures ter beperking van geluidshinder bij het opstijgen (Noise-Abatement Departure Procedure)
NALS	geen verlichtingssysteem voor de nadering (No Approach Lighting System)
NAV	navigatie
NDB	ongericht radiobaken (Non-Directional Beacon)
N <sub>F</sub>	snellheid vrije kracht turbine
NM	zeemijl (Nautical Miles)
NOTAM	kennisgeving aan luchtvaardenden (NOTice To AirMen)
NPA	niet-precisienadering (Non-Precision Approach)
NVG	nachtkijker (Night-Vision Goggles)
OAT	buitenluchttemperatuur (Outside Air Temperature)



OCH	hindernisvrije hoogte (Obstacle Clearance Height)
OCL	oceanvrijgave (Oceanic CLearance)
ODALS	alzijdig verlichtingssysteem voor de nadering (OmniDirectional Approach Lighting System)
OEI	één uitgevallen motor (One-Engine-Inoperative)
OFS	hindernisvrij oppervlak (Obstacle-Free Surface)
OGE	buiten grondeffect (Out of Ground Effect)
OIP	verschilbeginpunt (Offset Initiation Point)
OM	vluchthandboek (Operations Manual)
ONC	operationele navigatiekaart (Operational Navigation Chart)
OSD	gegevens over operationele geschiktheid (Operational Suitability Data)
otCMPA	anders dan complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen (other-than-Complex Motor-Powered Aircraft)
PAPI	lichtbaken voor precisienadering (Precision Path Approach Indicator)
PAR	precisienaderingsradar (Precision Approach Radar)
PBE	beschermende ademhalingsapparatuur (Protective Breathing Equipment)
PBN	op prestatie gebaseerde navigatie (Performance-Based Navigation)
PCDS	personendraagsysteem (Personnel Carrying Device System)
PDP	vooraf bepaalde punt (Pre-Determined Point)
PNR	keergrens (Point of No Return)
POH	bedieningshandboek van de piloot (Pilot's Operating Handbook)
PRM	persoon met beperkte mobiliteit (Person with Reduced Mobility)
QFE	atmosferische druk op luchtvaartterreinhoogte (of op de baandrempel) (Question Field Elevation)
QNH	atmosferische druk op zeeniveau (Question Nil Height)
R/T	radio/telefonie (Radio / Telephony)
RA	advies ter voorkoming van een botsing (Resolution Advisory)
RAT	stuwlucltturbine (Ram Air Turbine)
RCC	reddingscoördinatiecentrum (Rescue Co-ordination Centre)
RCF	verminderde brandstof voor onvoorziene omstandigheden (Reduced Contingency Fuel)
RCLL	baanhartlijnlichten (Runway CentreLine Lights)
RFC	kaart voor en-route-faciliteiten (Route Facility Chart)
RNAV	gebiedsnavigatie (aRea NAVigation)
RNAV 5	elementaire gebiedsnavigatie (B-RNAV - Basic aRea NAVigation)
RNP	vereiste navigatieprestatie (Required Navigation Performance)

RNPX	vereiste navigatieprestatie X (Required Navigation Performance X)
ROD	daalsnelheid (Rate Of Descent)
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RTZL	landingsmatlichten (Runway Touchdown Zone Lights)
RVR	zichtbare baanlengte (Runway Visual Range)
RVSM	gereduceerde verticale separatieminima (Reduced Vertical Separation Minima)
SACA	veiligheidsbeoordeling van luchtvaartuigen uit de Gemeenschap (Safety Assessment of Community Aircraft)
SAFA	veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen (Safety Assessment of Foreign Aircraft)
SAE ARP	door de Society of Automotive Engineers aanbevolen handelwijze (Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice)
SALS	eenvoudig verlichtingssysteem voor de nadering (Simple Approach Lighting System)
SALSF	kort verlichtingssysteem voor de nadering met knipperlichtcyclus (Short Approach Lighting system with Sequenced Flashing lights)
SAP	gestabiliseerde nadering (Stabilised Approach)
SAP	systeemtoegangsparameters (System Access Parameters)
SAR	opsporing en redding (Search And Rescue)
SBAS	systeem voor verbetering van navigatiegegevens op basis van satellieten (Satellite-Based Augmentation System)
SCP	speciale categorieën passagiers (Special Categories of Passenger)
SID	standaard instrumentvertrek (Standard Instrument Departure)
SMS	veiligheidsbeheersysteem (Safety Management System)
SPECI	speciaal weerbericht luchthaven (aviation selected SPECIAL aviation report)
SRA	nadering met landingsradar (Surveillance Radar Approach)
SRE	element van landingsradar (Surveillance Radar Element)
SSALF	vereenvoudigd kort verlichtingssysteem voor de nadering met knipperlichtcyclus (Simplified Short Approach Lighting system with sequenced Flashing lights)
SSALR	vereenvoudigd kort verlichtingssysteem voor de nadering met richtlijnbakens (Simplified Short Approach Lighting system with Runway alignment indicator lights)
SSALS	vereenvoudigd kort verlichtingssysteem voor de nadering (Simplified Short Approach Lighting System)
SSP	Nationaal veiligheidsprogramma (State Safety Programme)
SSR	secundaire landingsradar (drukhoogtemelding) (Secondary Surveillance Radar)
STC	aanvullend typecertificaat (Supplemental Type Certificate)

SVS	stelsel voor zichtverbetering (Synthetic Vision System)
TA	verkeersadvies (Traffic Advisory)
TAC	terminalnaderingskaart (Terminal Approach Chart)
TAFS	luchtvaartterreinverwachtingen (Terminal Aerodrome Forecasts)
TAS	werkelijke luchtsnelheid (True AirSpeed)
TAWS	terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem (Terrain Awareness Warning System)
TCAS	stelsel ter voorkoming van botsingen met andere luchtvaartuigen (Traffic alert and Collision Avoidance System)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	opstijgbeslissingspunt (Take-off Decision Point)
TDZ	landingsmat (Touch-Down Zone)
THR	drempel (THReshold)
TODA	beschikbare startafstand (Take-Off Distance Available)
TORA	beschikbare aanloop (Take-Off Run Available)
TRI	instructeur typebevoegdheidsverklaring (Type Rating Instructor)
TSE	totale systeemfout (Total System Error)
TVE	totale verticale fout (Total Vertical Error)
TWIP	terminalweersinformatie voor piloten (Terminal Weather Information for Pilots)
UMS	gebruiksbeveiligingssysteem (Usage Monitoring System)
UTC	gecoördineerde universele tijd (Universal Time Co-ordinated)
UTR	veiligheidsriem(en) voor bovenlichaam
V <sub>AT</sub>	aangewezen snelheid bij de drempel (indicated airspeed At Threshold)
VDF	VHF-richtingzoeker (VHF Direction Finder)
VFR	zichtvliegvoorschriften (Visual Flight Rules)
VHF	zeer hoge frequentie (Very High Frequency)
VIS	zicht (VISibility)
VMC	zichtweersomstandigheden (Visual Meteorological Conditions)
V <sub>MO</sub>	maximale vliegsnelheid (Maximum Operating speed)
VNAV	verticale navigatie (Vertical NAVigation)
VOR	alzijdig gericht radiobaken op zeer hoge frequentie (VHF Omnidirectional Radio range)
V <sub>S1G</sub>	1 g overtreksnelheid
V <sub>SO</sub>	overtreksnelheid
V <sub>Y</sub>	beste klmsnelheid
WAC	wereldluchtvaartkaart (World Aeronautical Chart)

WXR	weerradar (Weather Radar)
ZFT	zonder vliegturen (Zero Flight Time)
ZFTT	vlieguurloze training (Zero Flight Time Training)

Keulen, 1 juni 2011

P. GOUDOU  
Directeur