



Regeling tot wijziging van de Regeling onderhoud luchtvaartuigen in verband met de uitvoering van Europese regelgeving op het gebied van het onderhoud van luchtvaartuigen

16 september 2009

Nr. CEND/HDJZ-2009/1063 sector LUV

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 8, derde lid, 12, derde lid, en 13, onderdeel d, van het Besluit luchtvaartuigen 2008;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling onderhoud luchtvaartuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Het opschrift van paragraaf 1 komt te luiden:

Paragraaf 1. Definities, wettelijke grondslag en toepassingsbereik

B

Artikel 1a wordt als volgt gewijzigd:

Na 'artikelen' wordt ingevoegd: 8, derde lid,.

C

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

belangrijke herstelling: werkzaamheden om een defect of beschadigd luchtvaartuig of onderdeel daarvan te herstellen die, indien deze niet op de juiste wijze worden uitgevoerd, in een niet te verwaarlozen mate invloed hebben op de luchtwaardigheid of het voldoen aan de geluidseisen van het luchtvaartuig of de deugdelijkheid van het onderdeel;

erkenninghouder: houder van een erkenning als bedoeld in artikel 17 van het Besluit luchtvaartuigen 2008;

complex onderhoud: onderhoud als genoemd in Aanhangsel VII bij Part M van Verordening (EG) nr. 2042/2003;

minister: minister van Verkeer en Waterstaat;

niet-complex onderhoud: onderhoud anders dan genoemd in Aanhangsel VII bij Part M van Verordening (EG) nr. 2042/2003;

onderhoud: revisie, reparatie, inspectie, vervanging, uitvoering van een wijziging, of de herstelling van een defect van een luchtvaartuig of luchtvaartuigonderdeel of een combinatie van deze werkzaamheden, met uitzondering van direct aan elke vlucht voorafgaande inspectie van het luchtvaartuig of daarmee gelijk te stellen inspecties;

onderhoudstechnicus: houder van een geldig, ingevolge artikel 3.30 van de Wet luchtvaart afgegeven bewijs van bevoegdheid betreffende onderhoud van luchtvaartuigen;

revisie: het weer in goede staat brengen van een luchtvaartuig of luchtvaartuigonderdeel door middel van inspectie en vervanging in overeenstemming met een goedgekeurde norm ter verlenging van de operationele levensduur.

D

Na artikel 1a wordt een artikel ingevoegd, luidende:



Artikel 1b

1. Deze regeling is van toepassing op:
 - a. Nederlandse luchtvaartuigen, als bedoeld in bijlage II bij Verordening nr. (EG) 216/2008 die niet onder een AOC vliegen en zijn voorzien van een speciaal-BvL;
 - b. Nederlandse luchtvaartuigen, als bedoeld in bijlage II bij Verordening nr. (EG) 216/2008 die niet onder een AOC vliegen en zijn voorzien van een ICAO-standaard-BvL, met uitzondering van de artikelen 2 tot en met 4 en 5, eerste lid;
 - c. Nederlandse luchtvaartuigen die onder de werking van Verordening (EG) nr. 216/2008 vallen voor zover het betreft artikel 7, eerste lid;
 - d. zweefvliegtechnici voor zover het betreft artikel 7, vierde lid.

E

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. De houder van een luchtvaartuig heeft de mogelijkheid om een alternatief onderhoudsprogramma op te stellen dat afwijkt van artikel 2, derde en vierde lid, voor vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van 5700 kg of minder, helikopters met een maximaal toegelaten startmassa van 2730 kg of minder, ballonnen en zweefvliegtuigen, tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd onder een ontheffing van artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van eigen bedrijf.

2. Het tweede lid, onderdeel b, komt te luiden:

- b. het niet opnemen van aanvullende onderhoudsinformatie van de houder van het goedgekeurde ontwerp die een periodieke inspectie of test aanbeveelt, zolang deze niet als verplicht door de houder van het goedgekeurde ontwerp wordt aangemerkt, dan wel als spoedinformatie wordt uitgegeven.

F

Na artikel 4 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 4a

1. Het onderhoudsprogramma van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-standaard-BvL wordt opgesteld conform de voorschriften van Part M. Dit onderhoudsprogramma en wijzigingen daarop worden goedgekeurd door de minister of door een daartoe erkende CAMO.
2. De houder van een luchtvaartuig dat is voorzien van een ICAO-standaard-BvL toont aan dat het onderhoud overeenkomstig Part M wordt uitgevoerd door het op verzoek van de minister overleggen van:
 - a. een door een daartoe erkende CAMO goedgekeurd onderhoudsprogramma, of
 - b. een door de minister goedgekeurd onderhoudsprogramma.
3. In afwijking van het tweede lid kan de houder van een luchtvaartuig bedoeld in dat lid aantonen dat het minimaal noodzakelijke onderhoud wordt uitgevoerd door het overleggen van een:
 - a. onderhoudsprogramma opgesteld volgens OAL 87-30 uitgave 4, of
 - b. onderhoudsmanagement contract met een voor zijn luchtvaartuig erkende CAMO, met dien verstande dat het onderhoudsprogramma op uiterlijk 1 april 2010 is goedgekeurd door de minister of de CAMO.

G

Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt onderdeel b en wordt onderdeel c geletterd b.

2. In het eerste lid, onderdeel b (nieuw), vervalt de zinsnede 'voor luchtvaartuigen die niet opereren onder een AOC volgens JAR-OPS,'.



H

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:

3. Met uitzondering van het tweede lid geldt dat niet-complex onderhoud wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe bevoegde onderhoudstechnicus of door of onder toezicht van een daartoe geschikte erkenninghouder en dat complex onderhoud wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe geschikte erkenninghouder.

2. Onder vernummering van het vierde tot en met zesde lid tot vijfde tot en met zevende lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

4. Een bevoegd onderhoudstechnicus mag onverminderd het derde lid, beperkt complex onderhoud uitvoeren zoals omschreven in Part M, wanneer hij voldoet aan de relevante eisen daarvoor zoals gesteld in Part M.

I

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt 'JAA-procedures' vervangen door: Europese procedures voor onderhoud aan luchtvaartuigen en onderdelen.

2. In het eerste lid, onderdeel b, wordt 'klein onderhoud' vervangen door: niet-complex onderhoud.

3. In het eerste lid, onderdeel b, vervalt de zinsnede 'een vergunning tot vluchtuitvoering of een AOC, of'.

J

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

Het tweede lid komt te luiden:

2. Alvorens na het verrichten van onderhoud het luchtvaartuig weer in gebruik wordt genomen, wordt onder verantwoordelijkheid van de houder van het luchtvaartuig, een verklaring, verder aangeduid als onderhoudsverklaring, opgesteld waarin is opgenomen wanneer het eerstvolgende geplande onderhoud dient te worden uitgevoerd. Als een onderhoudsverklaring wordt aangemerkt: het Journaal, de kolom 'uren 'over' tot eerstvolgende onderhoudsbeurt' tezamen met een vermelding van de datum waarop het eerstvolgende onderhoud dat middels kalendertijd wordt bepaald in de kolom 'opmerkingen'.

K

Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

Na 'De houder van een luchtvaartuig' wordt de volgende zinsnede ingevoegd: of de uitvoerder van onderhoud aan een luchtvaartuig.

L

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, onder 1°, wordt de zinsnede 'een DOA-JA of een DOA-JB' vervangen door: een ontwerperkenning.

2. In het eerste lid, onderdeel a, onder 2°, wordt de zinsnede 'als Nederlands aanvullend typecertificaat voor het betreffende type luchtvaartuig' vervangen door: door middel van een aanvullend typecertificaat voor het betreffende type luchtvaartuig als bedoeld in de Regeling aanvullende typecertificatie luchtwaardigheid.

3. In het eerste lid, onderdeel a, onder 7°, wordt de zinsnede 'een lidstaat van de JAA overeenkomstig de procedures van JAR 21' vervangen door: een lidstaat van de EASA overeenkomstig de procedures van Part 21.



M

Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

In het eerste lid, wordt in onderdeel c 'een DOA-JA of een DOA-JB' vervangen door: een ontwerp-erkenning.

N

Bijlage 2, bedoeld in artikel 15, eerste lid, onder c, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel VII vervalt.
2. De onderdelen VIII tot en met X worden vernummerd tot VII tot en met IX.
3. In de eerste slotzin wordt '1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, of 8' vervangen door: I, II, III, IV, V, VI, of VII.
4. In de tweede slotzin wordt '3, 4, 8, 9, of 10' vervangen door: III, IV, VII, VIII, of IX.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*



TOELICHTING

Algemeen

Met onderhavige wijzigingsregeling wordt in de Regeling onderhoud luchtvaartuigen een aantal aanpassingen doorgevoerd die zijn ingegeven door de Europese regelgeving op het gebied van de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen¹. Hetgeen op Europees niveau is geregeld komt niet meer terug in de regeling. De overgebleven onderhoudsbepalingen betreffen nog het merendeel van de luchtvaartuigen waar de Europese luchtwaardigheidsregelgeving niet op van toepassing is (ook wel aangeduid met niet-EASA luchtvaartuigen, of Annex II luchtvaartuigen). Op een klein aantal van de Annex II luchtvaartuigen is de Europese regelgeving overeenkomstig van toepassing verklaard.

De regeling heeft op een enkel punt een minimale procedurele wijziging ondergaan, te weten waar het betreft luchtvaartuigen voorzien van een ICAO-BvL.

Ook in de huidige situatie dient een onderhoudsprogramma aanwezig te zijn. Het enige verschil is dat de onderhoudsprogramma's nu ter goedkeuring dienen te worden aangeboden. Het aanbieden ter goedkeuring is vormvrij en kan ook op digitale wijze worden aangeleverd. Voor zover al sprake is van administratieve lasten die deze extra handeling voor het bedrijfsleven en de burger met zich meebrengt zullen deze verwaarloosbaar zijn.

Artikelgewijs

Artikel I

In de Regeling onderhoud luchtvaartuigen is naast een aantal redactionele aanpassingen ook een aantal inhoudelijke wijzigingen aangebracht. Laatstgenoemde wijzigingen worden hieronder nader toelicht.

A, B en C

Allereerst is een omissie in de grondslag van de regeling hersteld. Daarnaast zijn de definiëring van de begrippen JAR-OPS 1 en JAR-OPS 3 verwijderd uit de definitiebepaling van de huidige Regeling onderhoud luchtvaartuigen, aangezien luchtvaartuigen die commercieel luchtvervoer uitvoeren niet meer onder deze regeling vallen.

In de bepaling zijn daarnaast de begrippen groot onderhoud en klein onderhoud in lijn gebracht met de in de Europese regelgeving gebruikte terminologie: complex en niet-complex onderhoud. In Aanhangsel VII bij Part M van Verordening (EG) nr. 2042/2003 worden de onderhoudstaken vermeld die vallen onder complex onderhoud. Onderhoudstaken die daar niet onder vallen worden geclassificeerd als niet-complex onderhoud. Het artikel is gelet op deze wijzigingen opnieuw vastgesteld.

D

In een toegevoegde toepassingsbepaling wordt tot uiting gebracht dat de regeling in beginsel enkel toeziet op luchtvaartuigen die niet vallen onder de directe werking van Verordening (EG) nr. 216/2008 (verder genoemd: EASA-luchtvaartuigen). Deze luchtvaartuigen staan vermeld in Annex II bij die verordening. Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor luchtvaartuigen die zijn voorzien van een zogenaamd EASA-BvL of wel onder een AOC vliegen. In ieder geval is de regeling in z'n geheel van toepassing op luchtvaartuigen voorzien van een speciaal-BvL. Op niet-militaire staatsluchtvaartuigen is bij wet (Wet luchtvaart) de Europese luchtwaardigheidsregelgeving overeenkomstig van toepassing verklaard. Het voornemen is de Europese luchtwaardigheidsregelgeving ook overeenkomstig van toepassing te verklaren op researchluchtvaartuigen, zodat de Europese onderhoudsbepalingen op deze luchtvaartuigen zullen worden toegepast. Deze luchtvaartuigen zullen dan ook worden voorzien van een EASA-BvL dat dan het nationale BvL (ook wel genoemd ICAO-BvL) zal vervangen. De

¹ Verordening nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen 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 (PbEU L 79); Verordening nr. 1702/2003 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen 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 (PbEU L 243), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1057/2008 (PbEU L 283); Verordening nr. 2042/2003 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PbEU L 315), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1056/2008 (PbEU L 283).



Regeling onderhoud luchtvaartuigen is op deze luchtvaartuigen niet van toepassing. Daarnaast zijn er enkele historische vliegtuigen die onder Bijlage II vallen en voorzien zijn van een ICAO-BvL die op een AOC volgens EU-OPS (de Europese regels inzake de uitvoering van commerciële vluchten) vliegen. Ingevolge de EU-OPS dient aan de Europese eisen voor blijvende luchtwaardigheid te worden voldaan waarmee de Regeling onderhoud luchtvaartuigen ook op deze luchtvaartuigen niet van toepassing is. Ingevolge het Besluit luchtvaartuigen 2008 dient de houder van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-standaard-BvL het luchtvaartuig te laten onderhouden conform Part M van Verordening (EG) nr. 2042/2003. Dit betekent dat hij dient te beschikken over een goedgekeurd onderhoudsprogramma overeenkomstig Part M en dat het beheer door hemzelf of een CAMO kan worden uitgevoerd. De artikelen 2 tot en met 4 en het eerste lid van artikel 5 zijn dan ook niet van toepassing op deze categorie luchtvaartuigen.

Voor wat betreft EASA-luchtvaartuigen is het eerste lid van artikel 7 van toepassing verklaard. In geval de minister namelijk in het kader van het toezicht bepaalde werkzaamheden wil bijwonen, moet hij eerst geïnformeerd worden wanneer die plaatsvinden.

De Regeling onderhoud luchtvaartuigen geeft in artikel 7 aan waar de grenzen van de bevoegdheden van de nationaal bevoegde onderhoudstechnicus liggen. In Part M en Part-66 van Verordening (EG) nr. 2042/2003 zijn de grenzen voor de Part 66 bevoegde onderhoudstechnicus anders en onder voorwaarden ruimer gedefinieerd dan in de Regeling onderhoud luchtvaartuigen. In de Regeling bijzondere bevoegdverklaringen AML en Part-66 AML (artikel 9, tweede lid), zijn uit harmonisatie-overwegingen de onderhoudsbevoegdheden volgens de Europese regelgeving overeenkomstig van toepassing verklaard op niet-EASA luchtvaartuigen. Omdat de Europese regelgeving niet van toepassing is op zweefvliegtechnici worden de ruimere bevoegdheden middels het derde lid ook op hen overeenkomstig van toepassing verklaard.

E

Luchtvaartuigen die op een AOC vliegen zijn middels het nieuwe artikel 1b van deze regeling uitgesloten dus kan de uitsluiting als vermeld in het oorspronkelijke eerste lid van artikel 3 vervallen. Het blijkt dat soms ook aanvullende onderhoudsinformatie van de houder van het goedgekeurde ontwerp die door deze zo belangrijk wordt gevonden dat het als spoedinformatie of als verplichting wordt uitgegeven, niet wordt opgevolgd. Om dit te voorkomen en te anticiperen op een potentieel veiligheidsprobleem wordt de mogelijkheid om aanvullende informatie zelf te beoordelen met de aanvulling van het onderdeel b van het tweede lid enigszins ingeperkt.

F

De houder van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-standaard-BvL dient te beschikken over een goedgekeurd onderhoudsprogramma overeenkomstig Part M bij Verordening (EG) nr. 2042/2003. Ingevolge deze verordening zal voor wat betreft EASA-luchtvaartuigen aan deze verplichting dienen te zijn voldaan op 28 september 2009. De houder van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-BvL krijgt tot 1 april 2010 de tijd om aan te tonen dat het minimaal noodzakelijke onderhoud wordt uitgevoerd middels het overleggen van een onderhoudsprogramma opgesteld volgens de zogenaamde OAL 87-30 uitgave 4. De OAL (Onderhoudsaanwijzing voor Luchtvaartmaterieel) is een aanwijzing van de minister gebaseerd op artikel 3.22 van de Wet luchtvaart. Daarnaast mag hij tot die datum een onderhoudsmanagement contract met een voor zijn (type) luchtvaartuig erkende CAMO overleggen. Wel dient op uiterlijk 1 april 2010 het onderhoudsprogramma te zijn goedgekeurd door die CAMO of door de minister. In het kader van zijn toezichhoudende taak kan de minister de houder van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-BvL vragen om aan te tonen dat aan de onderhoudsverplichtingen overeenkomstig Part M wordt voldaan.

G

Luchtvaartuigen die op een AOC vliegen zijn middels het nieuwe artikel 1b van deze regeling uitgesloten en dus kan de uitsluiting als vermeld in het oorspronkelijke eerste lid van artikel 6 vervallen.

H

In artikel 7 is allereerst een kleine redactionele wijziging aangebracht en is waar nodig de terminologie gewijzigd.

In het artikel wordt aangegeven waar de grenzen van de bevoegdheden van de nationaal bevoegde onderhoudstechnicus liggen. Met de implementatie van de Europese regelgeving van Part M en Part-66 zijn deze grenzen voor de bevoegde onderhoudstechnicus volgens Part-66 voor EASA-luchtvaartuigen anders gedefinieerd en onder voorwaarden van Part M enigszins verruimd. In de Regeling bijzondere bevoegdverklaringen AML en Part-66 AML (artikel 9, tweede lid), zijn uit harmonisatie-overwegingen de onderhoudsbevoegdheden volgens de Europese regelgeving van



toepassing verklaard op niet-EASA luchtvaartuigen. Om de Regeling onderhoud luchtvaartuigen in lijn te brengen met de Regeling bijzondere bevoegdverklaringen AML en Part-66 AML wordt een nieuw vierde lid ingevoegd.

I

Ook artikel 8 heeft enkele terminologische wijzigingen ondergaan. Daarnaast is dat wat onder de EU-OPS verordening (Verordening nr. (EG) 1899/2006) is komen te vallen uit de regeling verwijderd. Ook de in het eerste lid, onderdeel b, genoemde landen hebben hun regelgeving aangepast aan de Europese regelgeving en ook daar gelden de nationale procedures slechts voor de in bijlage II bij verordening 216/2008 genoemde luchtvaartuigen.

J

Luchtvaartuigen die op een AOC vliegen zijn middels het nieuwe artikel 1b van de toepasbaarheid van deze regeling uitgesloten. Daarnaast is de vergunning tot vluchtuitvoering voor ballonnen vervallen. De verwijzingen in het oorspronkelijke artikel 9 vervallen dan ook.

K

Uit harmonisatie overwegingen en de bevordering van de veiligheid zijn de meldingsverplichtingen volgens de Europese regelgeving (Part M.A.202.(a)) tevens van toepassing verklaard op niet-EASA luchtvaartuigen.

L en M

In de artikelen 15 en 16 zijn enkele terminologische wijzigingen aangebracht en is een enkele redactionele aanpassing doorgevoerd.

N

De beheerder van het Nederlandse burgerluchtvaartuigregister houdt voor het Agentschap Telecom de ingebouwde COM sets niet meer bij en hoeft dus ook niet meer geïnformeerd te worden. Het vervallen van dit onderdeel in de bijlage bij de regeling heeft geleid tot vernummering van de onderdelen.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*