

Reactie internetconsultatie Regeling Veiligheid Luchtvaartuigen (deadline 24 oktober 2019)

Artikel 18: Het uiterlijk op de dag van de steekproef beschikbaar zijn van het inspectierapport is in tegenspraak met Artikel 15.1 inspectierapport meesturen bij de aanvraag en 19.3 tenminste 8 dagen aanhouden tussen aanvraag en steekproefdatum.

Artikel 25, lid 1 a, verwijst naar Artikel 2, dit lijkt Artikel 24 te moeten zijn.

Artikel 33 lid 1, verwijst naar Artikel 30, dit lijkt Artikel 32 te moeten zijn.

Artikel 35 In dit artikel wordt eenmalig de term 'CAMO' gebruikt (verder onderhoudsmanagementorganisatie). De toevoeging bij CAMO 'die tevens de uitvoering van het onderhoud aanstuurt' is onduidelijk. Is dit als voorwaarde bedoeld (alleen contracteren van het beheer van het onderhoudsprogramma aan een CAMO niet toegestaan)?

Artikel 38.4 Onduidelijk is of 'daartoe erkend onderhoudsbedrijf' op een nationale onderhoudserkenning duidt. (In 2014 zijn juist nationale erkenningen verstrekt door ILT om te voorkomen dat er vrijgave van werk gebaseerd op nationale privileges onder EASA erkenning zou gebeuren.)

Artikel 39:

- Lid 1: Onduidelijk is of dit artikel bedoeld is als afwijking op/verlichting van Artikel 38.4 (aangezien er geen vliegtuigcategorieën worden genoemd).
- Lid 3: In lijn met EASA Part 145 regelgeving zou een volledige release statement naast een verwijzing naar de regelgeving verwijzingen in zich moeten hebben naar:
 - o het uitgevoerde werk
 - o de gebruikte goedgekeurde onderhoudsdata
 - o het erkenningsnummer
- Lid 4 en 5: In lijn met EASA Part 145 regelgeving kan de uitvoerder van het onderhoud er niet verantwoordelijk voor zijn dat luchtvaartuig 'na het onderhoud luchtwaardig is' (lid c.). Het is de houder of de CAMO die dit overzicht heeft (zie ook Artikel 41.2 onderhoudsverklaring).

Artikel 40:

- Lid 1.a:
 - o Onduidelijk is wat geaccepteerde onderhoudsbedrijven zijn.
 - o Onduidelijk is wat 'vergelijkbare EASA-vliegtuigen' zijn.
 - o Als in het buitenland 'vergelijkbare' EASA erkenningen geaccepteerd mogen worden ontstaat een verschil tussen buitenland en Nederland (geen 'level playing field') of zijn de nationale erkenningen (zie opm. bij Artikel 38.4) niet meer van waarde.
- Lid 1.b: de laatste alinea lijkt (obv de toelichting) bedoeld om op lid a. en b. betrekking te hebben. Je leest hier overheen als lid b verder niet van toepassing is.
- Lid 1.b: de vrijgave van componenten onderhoud wordt niet genoemd (gebruik EASA Form 1, AIC-B 14/2018)
- Het is de vraag of een buitenlands bedrijf ertoe bereid te vinden is naar Nederlandse regelgeving (alleen in het Nederlands beschikbaar) te verwijzen bij de release. Zij zullen hier geen procedure voor hebben.
- Lid 2 Met deze afwijking die alleen voor onderhoud in het buitenland mogelijk is, wordt een verschil tussen de mogelijkheden in Nederland en het buitenland gecreëerd.

Artikel 41.2 en 42.1: In lijn met EASA Part M (en zoals in Art 32.1 wel is gedaan voor het onderhoudsprogramma) zou je hier verwachten dat de mogelijkheid tot het uitbesteden aan een CAMO genoemd wordt.

Artikel 43 lid 1.b: De oude tekst van ROL Artikel 11 "Zo lang, dat ..."was duidelijker.

Artikel 44:

- In lijn met ILT beleid om aan EU regeling 376/2014 te voldoen (via een SMS of door met ILT te maken afspraken, zie bijv. brief ILT-2017/4020) zou je hier meer overeenstemming met/verwijzing naar de Europese regelgeving verwachten.
- I.p.v. 'schriftelijk' melden zou je de gelegenheid tot melden via de ILT website ('voorval-melden') verwachten.

Algemeen: De termen 'ICAO Speciaal-BvL' en 'ICAO-BvL' worden door elkaar gebruikt.