



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 12 juni 2020
(OR. en)

8797/20
ADD 1

**Interinstitutioneel dossier:
2020/0120 (NLE)**

ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	12 juni 2020
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2020) 247 final
Betreft:	BIJLAGE bij VOORSTEL VOOR EEN BESLUIT VAN DE RAAD inzake het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie moet worden ingenomen met betrekking tot de kennisgeving van verschillen met bijlagen 1 en 6 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ten gevolge van de COVID-19-pandemie

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2020) 247 final.

Bijlage: COM(2020) 247 final

Brussel, 12.6.2020
COM(2020) 247 final

ANNEX

BIJLAGE

bij

VOORSTEL VOOR EEN BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Europese Unie in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie moet worden ingenomen met betrekking tot de kennisgeving van verschillen met bijlagen 1 en 6 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ten gevolge van de COVID-19-pandemie

BIJLAGE

Namens de Europese Unie in te nemen standpunt over de kennisgeving aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie van verschillen ten gevolge van COVID-19

1. IN TE NEMEN STANDPUNT

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in antwoord op staatsbrief AN 11/55-20/50 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie van 3 april 2020 is dat een verschil moet worden aangemeld met bijlagen 1 en 6 bij het Verdrag van Chicago ten gevolge van tijdelijke maatregelen in verband met de COVID-19-pandemie, zoals uiteengezet in deze bijlage en nader toegelicht door elke kennisgevende lidstaat overeenkomstig zijn individuele ontheffing die op grond van artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139 wordt toegepast.

2. GEDETAILLEERDE TOELICHTING

De verschillen worden aangemeld aan de hand van de onderstaande tabel en worden door elke kennisgevende lidstaat verder toegelicht overeenkomstig zijn individuele ontheffing op grond van artikel 71 van Verordening (EU) 2018/1139:

Bijlage & Referentienummer	Algemeen	Nadere informatie over het verschil	Opmerkingen — met inbegrip van: a. Redenen b. Voorwaarden/risicobeperkende maatregelen
	Toegestane versoepeling		
	Bijlage Norm of aanbevolen praktijk		

FORMULIER VOOR DE AANMELDING VAN TIJDELIJKE VERSCHILLEN TEN GEVOLGE VAN COVID-19

Zoals vermeld in ICAO-staatsbrief AN/11/55-20/50, is het CCRD-subsysteem gecreëerd in het bestaande systeem voor elektronische kennisgeving van verschillen (Electronic Filing of Differences, EFOD). In dat subsysteem worden alle verschillen ten opzichte van de certificerings- en vergunningsnormen van de ICAO opgenomen die kunnen voortvloeien uit toegestane versoepelingen ten gevolge van de verspreiding van COVID-19.

Wat

Algemeen wordt erkend dat staten, ten gevolge van de COVID-19-pandemie, genoodzaakt kunnen zijn om een flexibele aanpak te hanteren om dienstverleners en personeel in staat te stellen de geldigheid van hun certificaten, bevoegdheidsbewijzen en andere goedkeuringen te behouden. Zij kunnen dergelijke tijdelijke verschillen aanmelden via dit formulier.

Waarom

Staten moeten worden geholpen bij het nakomen van hun verplichtingen uit hoofde van de artikelen 38, 39 en 40 van het verdrag, zodat zij internationale vluchten kunnen uitvoeren in gevallen waarin certificaten en bevoegdheidsbewijzen verschillen van de minimumnormen in de bijlagen. Dit maakt het ook mogelijk informatie uit te wisselen over de erkenning of aanvaarding van verschillen die door andere staten zijn aangemeld tijdens deze periode.

Wanneer

Deze tijdelijke maatregelen zijn van toepassing tot en met 31 maart 2021. Deze datum kan worden herzien.

Wie

Er staat geen beperking op wie het formulier mag invullen. Het mag echter alleen worden ingediend door de nationale coördinator voor permanent toezicht of door een gemachtigde gebruiker van een lidstaat, die verantwoordelijk zijn voor de nauwkeurigheid van de verstrekte informatie.

Hoe

In dit formulier zijn de normen vermeld die specifiek betrekking hebben op de afgifte van certificaten en bevoegdheidsbewijzen en waarvan staten het nodig achten af te wijken. De specifieke referentie van de bijlage en de bijbehorende norm worden vermeld in de kolommen 1 en 2. In elke volgende kolom moet de volgende informatie worden vermeld:

Kolom 3: Nadere informatie over het verschil.

Geef een beknopte beschrijving van het verschil met de certificerings- en vergunningsnormen. Verwijs in voorkomend geval naar de desbetreffende regelgevingsdocumenten.

Bijlage & Referentienummer	Algemeen	Nadere informatie over het verschil	Opmerkingen — met inbegrip van: a. Redenen b. Voorwaarden/risicobeperkende maatregelen
	Toegestane versoepeling		
	Bijlage Norm of aanbevolen praktijk		

Kolom 4: Opmerkingen.

Geef uw motivering voor deze verschillen, alsook nadere informatie over de voorwaarden en risicobeperkende maatregelen, indien nodig.

Kolom 5: Erkenning van verschillen van andere landen.

Geef aan of uw staat de geldigheid zal erkennen of aanvaarden van de certificaten en bevoegdheidsbewijzen die andere staten via de CCRD hebben ingediend en die gebaseerd zijn op hun tijdelijke verschillen.

Eenvoudigheidshalve mag worden vermeld welke tijdelijke verschillen van andere staten niet worden aanvaard, in plaats van te vermelden wat wel aanvaardbaar is.

Stuur dit formulier per e-mail naar ops@icao.int.

Bijlage 1 1.2.4.4.1	1.2.4.4.1 De geldigheidsduur van een medische beoordeling mag door de vergunningverlenende autoriteit worden verlengd tot 45 dagen. <i>Opmerking.— Het verdient aanbeveling om de kalenderdag waarop de medische beoordeling verstrijkt, jaar na jaar gelijk te houden door de nieuwe medische beoordeling te laten ingaan op de vervaldatum van de geldende medische beoordeling, op voorwaarde dat het medisch onderzoek plaatsvindt tijdens de geldigheidsduur van de geldende medische beoordeling, zij het niet vroeger dan 45 dagen voor het verstrijken ervan.</i>	De geldigheidsduur van de door [de staat] afgegeven medische certificaten van klasse 1 en klasse 3 wordt verlengd met 4 maanden.	a) Redenen Houders van medische certificaten van klasse 1 en klasse 3 die een periodieke medische keuring moeten ondergaan om hun medische certificaten te verlengen, zodat zij de bevoegdheden van hun bevoegdheidsbewijs of certificaat kunnen blijven uitoefenen, zijn niet in staat om tijdig een luchtvaartgeneeskundige keuringsarts of luchtvaartgeneeskundig centrum te bereiken of toegang daartoe te krijgen, teneinde een medische keuring te ondergaan. Bovendien hebben luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen in veel gevallen een andere opdracht gekregen om de uitbraak van COVID-19 in hun land te helpen bestrijden. Dit heeft tot gevolg dat de genoemde certificaten zouden verstrijken. b) Voorwaarden/risicobeperkende maatregelen [De staat] eist dat houders van medische certificaten van klasse 1 en klasse 3 die gebruik maken van deze versoepeling, houder zijn van	Klik of tik hier om tekst in te voeren. Wat betreft de certificaten en bevoegdheidsbewijzen die door EU-lidstaten zijn afgegeven, worden de verschillen automatisch erkend op grond van Verordening (EU) 2018/1139. Wat betreft de erkenning of aanvaarding van de geldigheid van certificaten en bevoegdheidsbewijzen die zijn afgegeven door niet-EU-lidstaten die gevolgen ondervinden van de speciale tijdelijke maatregelen (ten gevolge van COVID-19), is Verordening 452/2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen¹ van toepassing. . .
---	---	---	---	---

¹ VERORDENING (EU) nr. 452/2014 van de Commissie van 29 april 2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, PB L 133 van 6.5.2014.

			een geldig medisch certificaat zonder beperkingen, met uitzondering van visuele beperkingen, alvorens de versoepeling aan te vragen.	
Bijlage 1 1.2.5.1.2	1.2.5.1.2 Een verdragsluitende staat die een bevoegdheidsbewijs heeft afgegeven, ziet erop toe dat de andere verdragsluitende staten erop kunnen vertrouwen dat dat bevoegdheidsbewijs geldig is. <i>Opmerking 1.— Tot 2 november 2022 kunnen cockpitbemanningsleden of leden van de cockpitbemanning op afstand die betrokken zijn bij commerciële luchtvervoersactiviteiten, aantonen dat zij nog steeds over de vereiste bekwaamheid beschikken tijdens controlevluchten die overeenkomstig bijlage 6 worden uitgevoerd.</i> <i>Opmerking 1.- Vanaf 3 november 2022 kunnen cockpitbemanningsleden die betrokken zijn bij commerciële luchtvervoersactiviteiten aantonen dat zij nog steeds over de vereiste vaardigheden beschikken tijdens controlevluchten die overeenkomstig bijlage 6 worden uitgevoerd.</i>	De geldigheidsduur van de door [de staat] afgegeven bevoegdheidsbewijzen wordt verlengd met 4 maanden. Als aan het einde van de verlenging de redenen voor de versoepeling nog steeds van toepassing zijn, kan de geldigheidsduur nogmaals met een periode van maximaal 4 maanden worden verlengd. Aangezien de geldigheidstermijn van de bevoegdverklaringen en de aantekeningen (klasse-, type- en instrumentbevoegdverklaringen, eenheidsaantekening) op het bevoegdheidsbewijs bepaalt of aan de relevante norm is voldaan, heeft de verlenging van de geldigheidstermijn betrekking op: 1) klassebevoegdverklaringen, typebevoegdverklaringen en instrumentbevoegdverklaringen die zijn aangetekend in bewijzen van bevoegdheid als verkeersvlieger (CPL, MPL, ATPL) van piloten die met vliegtuigen	a) Redenen Houders van bewijzen van bevoegdheid als verkeersvlieger die zowel een vaardigheidstoets moeten afleggen om de geldigheidstermijn van hun type- en instrumentbevoegdverklaringen te verlengen als moeten voldoen aan de toepasselijke eisen van het opleidings- en controleprogramma van de exploitant om hun bevoegdheden verder te mogen uitoefenen, kunnen niet tijdig een vluchtsimulator bereiken of toegang daartoe krijgen om de nodige opleiding en controles te voltooien. Dit heeft tot gevolg dat hun bevoegdverklaringen zouden verstrijken. Houders van bevoegdheidsbewijzen als piloot die buiten een exploitant om actief zijn en die een vaardigheidstoets moeten afleggen om de geldigheidstermijn van hun klasse-, type- of instrumentbevoegdverklaringen te verlengen, kunnen niet tijdig een	

	<i>Opmerking 2.- Tot 2 november 2022 mag het behoud van de vaardigheden worden geregistreerd in de registers van de exploitant of in het persoonlijke logboek of het bevoegdheidsbewijs van het cockpitbemanningslid.</i> <i>Opmerking 2.- Vanaf 3 november 2022 mag het behoud van de vaardigheden worden geregistreerd in de registers van de exploitant of in het persoonlijke logboek of het bevoegdheidsbewijs van het cockpitbemanningslid of het lid van de cockpitbemanning op afstand.</i> <i>Opmerking 3.- Tot 2 november 2022 kunnen cockpitbemanningsleden, in de mate dat dit haalbaar wordt geacht door het land van registratie, hun blijvende bekwaamheid aantonen in vluchtnabootsingsinstrumenten die door dat land zijn goedgekeurd.</i> <i>Opmerking 3.- Vanaf 3 november 2022 kunnen cockpitbemanningsleden en leden van de cockpitbemanning op afstand, in de mate dat dit haalbaar wordt geacht door het land van registratie of de vergunningverlenende autoriteit van het land van de exploitant, hun blijvende bekwaamheid aantonen in vluchtnabootsingsinstrumenten die door dat land zijn goedgekeurd.</i>	en helikopters vliegen bij een exploitant; 2) klassebevoegdverklaringen, typebevoegdverklaringen en instrumentbevoegdverklaringen die zijn aangetekend in bewijzen van bevoegdheid (CPL, MPL, ATPL) van piloten die met vliegtuigen en helikopters vliegen buiten een exploitant om; 3) eenheidsaantekeningen in bevoegdheidsbewijzen van luchtverkeersleiders.	luchtvaartuig of vluchtsimulator bereiken of toegang daartoe krijgen om de nodige vluchten, opleidingen en controles te voltooien. Houders van bevoegdheidsbewijzen als luchtverkeersleider kunnen moeilijk toegang krijgen tot vluchtnabootsingsinstrumenten om hun geplande periodieke opleiding/beoordeling te voltooien. b) Voorwaarden/risicobeperkende maatregelen [De staat] eist: 1) dat houders van een bevoegdheidsbewijs dat geldig was vóór de toepassing van de versoepeling, en die actief zijn binnen een exploitant, bijscholing hebben gekregen, gevolgd door een beoordeling, aan de hand van door de exploitant vastgestelde middelen, om te bepalen of zij nog steeds beschikken over het vereiste kennisniveau om vluchten uit te voeren met de toepasselijke klassen of types. Die beoordeling omvat klasse- of typespecifieke abnormale en noodprocedures. Als de bijscholing en de beoordeling met succes zijn	
--	--	--	---	--

	<i>Opmerking 4.- Zie het handboek met de criteria voor de kwalificatie van vluchtnabootsingsinstrumenten (doc. 9625).</i> <i>Opmerking 5.- Voor richtsnoeren inzake de opstelling van een risicobeoordelingsproces, zie het handboek met de procedures voor de vaststelling en het beheer van een nationaal systeem voor de afgifte van personeelsvergunningen (doc. 9379).</i>		voltooid, wordt de nieuwe vervaldatum vermeld op het bevoegdheidsbewijs of wordt een door [de staat] afgegeven officieel document met de nieuwe vervaldatum aan het bevoegdheidsbewijs gehecht. 2) Houders van een bevoegdheidsbewijs dat geldig was vóór de toepassing van de versoepeling en die actief zijn buiten een exploitant om, moeten een briefing hebben gekregen van een instructeur die houder is van de relevante instructiebevoegdheden om het vereiste niveau van theoriekennis op te frissen, zodat veilige vluchten kunnen worden uitgevoerd met de toepasselijke klassen of types en de relevante manoeuvres en procedures, al naargelang van toepassing, veilig kunnen worden toegepast. Die briefing moet ook betrekking hebben op klasse-/typespecifieke abnormale en noodprocedures, al naargelang van toepassing. Als de briefing met succes is gevolgd, wordt de nieuwe vervaldatum vermeld op het bevoegdheidsbewijs of wordt een door [de staat] afgegeven officieel	
--	---	--	--	--

			document met de nieuwe vervaldatum aan het bevoegdheidsbewijs gehecht. 3) In het geval van ATCO-eenheidsaantekeningen in ATCO-bevoegdheidsbewijzen, ziet de verlener van luchtvaartnavigatiediensten erop toe dat de risico's van eventuele onbeschikbaarheid van vluchtnabootsingsinstrumenten worden beperkt aan de hand van andere middelen, bijv. door opleidingen per computer of door de bijscholing zo snel mogelijk opnieuw te plannen.	
Bijlage 6 Deel 1 9.4.1.1	9.4 Kwalificaties <i>Opmerking.- Voor richtsnoeren van algemene aard over bemanningoverschrijdende kwalificaties, vliegen met gemengde vloot en wederzijdse vrijstellingen, zie het handboek met de procedures voor de vaststelling en het beheer van een nationaal systeem voor afgifte van personeelsvergunningen (doc. 9379).</i> 9.4.1 Recente ervaring — gezagvoerder en copiloot	Mits een risicobeoordeling wordt uitgevoerd, mogen individuele exploitanten volgens de door [de staat] toegestane versoepeling taken van cockpitbemanningsleden toewijzen aan piloten die niet aan alle eisen inzake recente ervaring voldoen. De versoepeling heeft betrekking op ofwel a) een beperking van het aantal vereiste opstijgingen, naderingen en landingen; ofwel b) een verlenging van de periode van 90 dagen; of c) beide.	a) Redenen De COVID-19-crisis heeft geleid tot de stopzetting / aanzienlijke beperking van het commerciële luchtvervoer en tot moeilijkheden om de locatie te bereiken waar geschikte vluchtsimulators beschikbaar zijn. Dit heeft tot gevolg dat een groot aantal piloten niet kunnen voldoen aan de eisen inzake recente ervaring. b) Voorwaarden / risicobeperkende maatregelen [De staat] eist het volgende:	Klik of tik hier om tekst in te voeren. Wat betreft de certificaten en bevoegdheidsbewijzen die door EU-lidstaten zijn afgegeven, worden de verschillen automatisch erkend op grond van Verordening (EU) 2018/1139. Wat de erkenning of aanvaarding van de geldigheid van certificaten en bevoegdheidsbewijzen die zijn afgegeven door niet-EU-lidstaten die gevolgen ondervinden van de

	9.4.1.1 De exploitant wijst een gezagvoerder of copiloot alleen aan om de besturingsinstrumenten van een type of variant van een type vliegtuig te bedienen tijdens het opstijgen en landen als die piloot in de voorgaande 90 dagen de besturingsinstrumenten heeft bediend tijdens minstens drie opstijgingen en landingen met hetzelfde type vliegtuig of in een daartoe goedgekeurde vluchtsimulator.	Risicobeperkende maatregelen zijn een voorwaarde voor de versoepelingen. De criteria die worden gebruikt voor de samenstelling van de cockpitbemanning maken een onderscheid tussen piloten met recente ervaring, gedeeltelijke recente ervaring of geen recente ervaring. “Gedeeltelijke recente ervaring” betekent dat een piloot als besturende piloot minstens 2 opstijgingen, naderingen en landingen heeft uitgevoerd in de voorgaande 90 dagen, of 1 opstijging, nadering en landing in de voorgaande 30 dagen. Bovendien wordt rekening gehouden met de vliegervaring van de piloot (in totaal en met het type) en de kwalificaties (bijv. instructeur). De periode van de versoepelingen is beperkt tot de tijd die de exploitant nodig heeft om een oplossing te vinden voor het beperkt vluchtschema en de onbeschikbaarheid van vluchtsimulators. Er worden geen versoepelingen	om de versoepelde samenstelling van de bemanning te bepalen, wordt rekening gehouden met de recente ervaring en kwalificaties van de individuele piloten en hun combinatie in de operationele omgeving met meerdere bemanningen. De exploitant moet een risicobeoordeling opstellen om de waarschijnlijkheid en de eventuele ernst van een verslechtering van de bekwaamheid van de bemanning door langdurig niet vliegen te bepalen. Er moeten passende risicobeperkende maatregelen worden vastgesteld en toegepast om de vastgestelde risico's tot een minimum te beperken, waarbij een of meer operationele beperkingen geldig zijn voor de volledige cockpitbemanning, teneinde hun blootstelling aan veeleisende situaties te beperken (bv. beperking van de maximaal toegestane zijwind, invoering van hogere naderingsminima, beperkingen i.v.m. de staat van de baan, dispatching met een werkend automatisch landingssysteem, indien geïnstalleerd).	speciale tijdelijke maatregelen (ten gevolge van COVID-19), is Verordening 452/2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen van toepassing.
--	--	--	---	---

		toegestaan als geen enkel vereist cockpitbemanningslid een vlucht/simulatoractiviteit heeft verricht in de voorgaande 90 dagen.		
Bijlage 6 Deel 1 9.4.2.1	9.4.2 Recente ervaring — piloot voor aflossing tijdens de kruisvlucht 9.4.2.1 De exploitant wijst een piloot alleen aan als piloot voor aflossing tijdens de kruisvlucht in een type of variant van een type vliegtuig als die piloot tijdens de voorgaande 90 dagen ofwel: a) dienst heeft gedaan als gezagvoerder, tweede piloot of piloot voor aflossing tijdens de kruisvlucht in hetzelfde type vliegtuig; of b) een bijscholing van de vliegvaardigheden heeft gevolgd, met inbegrip van normale, abnormale en noodprocedures die specifiek zijn voor de kruisvlucht, in hetzelfde type vliegtuig of in een daartoe goedgekeurde vluchtsimulator, en naderings- en landingsprocedures heeft geoefend, waarbij deze naderings- en landingsoefeningen mogen worden verricht als niet-besturende piloot.	De in punt 9.4.1.1 vermelde versoepeling kan de versoepeling van punt 9.4.2.1 dekken, aangezien ze betrekking heeft op de algemene samenstelling van de cockpitbemanning.		
Bijlage 6 Deel 1	9.4.4 Controles van de bekwaamheid van de piloot	De geldigheidsduur van de door de exploitant uitgevoerde controles van de bekwaamheid van elke	a) Redenen: De uitbraak van COVID-19 heeft geleid tot drastische	Wat betreft de certificaten en bevoegdheidsbewijzen die door

9.4.4.1	9.4.4.1 De exploitant ziet erop toe dat de techniek van de piloot en het vermogen om noodprocedures uit te voeren op zodanige wijze wordt gecontroleerd dat de bevoegdheid van de piloot in elk type of elke variant van een type vliegtuig wordt aangetoond. Als de vlucht volgens instrumentvliegvoorschriften mag worden uitgevoerd, ziet de exploitant erop toe dat de bekwaamheid van de piloot om die voorschriften na te leven, wordt aangetoond ten overstaan van ofwel een controlepiloot van de exploitant, ofwel een vertegenwoordiger van de staat van de exploitant. Dergelijke controles vinden twee keer binnen elke periode van één jaar plaats. Twee dergelijke controles die soortgelijk zijn en die binnen een periode van vier opeenvolgende maanden plaatsvinden, volstaan op zich niet om aan deze vereiste te voldoen. <i>Opmerking 1.- Vluchtnabootsingsinstrumenten die zijn goedgekeurd door het land van de exploitant, mogen worden gebruikt voor die delen van de controles waarvoor ze specifiek zijn goedgekeurd.</i> <i>Opmerking 2.- Zie het handboek met de criteria voor de kwalificatie van</i>	individuele piloot wordt door [de staat] met 4 maanden verlengd. Als [de staat] aan het einde van de verlenging van oordeel is dat de redenen voor de versoepeling nog steeds van toepassing zijn, kan de geldigheidsduur nogmaals met een periode van maximaal 4 maanden worden verlengd.	reisbeperkingen. De sluiting van de grenzen tussen de meeste EU-lidstaten heeft de mogelijkheden van de exploitanten om de bekwaamheid van de piloten twee keer per jaar te controleren in een vluchtsimulator, beperkt. Het is niet altijd mogelijk dergelijk controles in een vliegtuig te verrichten, en in sommige gevallen houdt dit grotere risico's in dan die welke verband houden met de versoepeling. b) Voorwaarden / risicobeperkende maatregelen [De staat] schrijft voor dat piloten bijscholing moeten krijgen, gevolgd door een beoordeling aan de hand van middelen die zijn vastgesteld door de exploitant, teneinde te bepalen of zij nog steeds beschikken over het voor cockpitbemanningsleden vereiste kennisniveau. Die beoordeling omvat klasse- of typespecifieke abnormale en noodprocedures.	EU-lidstaten zijn afgegeven, worden de verschillen automatisch erkend op grond van Verordening (EU) 2018/1139. Met betrekking tot de erkenning of aanvaarding van de geldigheid van door niet-EU-lidstaten afgegeven certificaten en bevoegdheidsbewijzen die gevolgen ondervinden van de speciale tijdelijke maatregelen (met betrekking tot COVID-19), is Verordening 452/2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen van toepassing.
----------------	--	---	---	---

	<i>vluchtnabootsingsinstrumenten (doc. 9625).</i>			
Bijlage 6 Deel 2 3.9.4.2	3.9.4.2 Recente ervaring — gezagvoerder De exploitant wijst een piloot alleen aan om op te treden als gezagvoerder van een vliegtuig als die piloot in de voorgaande 90 dagen minstens drie opstijgingen en landingen heeft uitgevoerd met hetzelfde type vliegtuig of in een daartoe goedgekeurde vluchtsimulator.	De in punt 9.4.1.1 vermelde versoepeling kan de versoepeling van punt 3.9.4.2 dekken, aangezien ze betrekking heeft op de algemene samenstelling van de cockpitbemanning.		
Bijlage 6 Deel 2 3.9.4.3	3.9.4.3 Recente ervaring — co-piloot De exploitant wijst een co-piloot alleen aan om de besturingsinstrumenten van een vliegtuig te bedienen tijdens het opstijgen en landen als die co-piloot in de voorgaande 90 dagen minstens drie opstijgingen en landingen heeft uitgevoerd met hetzelfde type vliegtuig of in een daartoe goedgekeurde vluchtsimulator.	De in punt 9.4.1.1 vermelde versoepeling kan de versoepeling van punt 3.9.4.3 dekken, aangezien ze betrekking heeft op de algemene samenstelling van de cockpitbemanning.		
Bijlage 6 Deel 3 7.4.1.1	7.4 Kwalificaties <i>Opmerking.- Voor richtsnoeren van algemene aard over bemanningsoverschrijdende kwalificaties, vliegen met gemengde vloot en wederzijdse</i>	n.v.t.		

	<i>vrijstellingen, zie het handboek met de procedures voor de vaststelling en het beheer van een nationaal systeem voor afgifte van personeelsvergunningen (doc. 9379).</i> 7.4.1 Recente ervaring — gezagvoerder en copiloot 7.4.1.1 De exploitant wijst een gezagvoerder of copiloot alleen aan om de besturingsinstrumenten van een type of variant van een type helikopter te bedienen tijdens het opstijgen en landen als die piloot in de voorgaande 90 dagen de besturingsinstrumenten heeft bediend tijdens minstens drie opstijgingen en landingen met hetzelfde type helikopter of in een daartoe goedgekeurde vluchtsimulator.			
Bijlage 6 Deel 3 7.4.3.1	7.4.3 Controles van de bekwaamheid van de piloot 7.4.3.1 De exploitant ziet erop toe dat de techniek van de piloot en het vermogen om noodprocedures uit te voeren op zodanige wijze wordt gecontroleerd dat de bevoegdheid van de piloot in elk type of elke variant van een type helikopter wordt aangetoond. Als de vlucht volgens	De geldigheidsduur van de door de exploitant uitgevoerde controles van de bekwaamheid van elke individuele wordt door [de staat] met 4 maand verlengd. Als [de staat/staat X,Y,Z] aan het eind van de verlening van oordeel is dat de aanvraag voor de versoepeling nog steeds van toepassing zijn, kan de geldigheidsduur nogmaals met een periode van max	a) Redenen: <u>De uitbraak van COVID-19 heeft geleid tot drastische reisbeperkingen. De sluiting van de grenzen tussen de meeste EU-lidstaten beperkt de mogelijkheden van de exploitanten om de bekwaamheid van de piloten twee keer per jaar in een vluchtsimulator te controleren.</u> <u>Het is niet altijd mogelijk dergelijk controleren van een vliegtuig te verrichten, en in sommige gevallen houdt dit grotere risico's in.</u>	Wat betreft de certificaten en bevoegdheidsbewijzen die door EU-lidstaten zijn afgegeven, worden de verschillen automatisch erkend op grond van Verordening (EU) 2018/1139. Wat de erkenning of aanvaarding van de geldigheid van certificaten en bevoegdheidsbewijzen die zijn

	instrumentvliegeregels mag worden uitgevoerd, ziet de exploitant erop toe dat de bekwaamheid van de piloot om die regels na te leven, wordt aangetoond ten overstaan van ofwel een controlepiloot van de exploitant, ofwel een vertegenwoordiger van de staat van de exploitant. Dergelijke controles vinden twee keer binnen elke periode van één jaar plaats. Twee dergelijke controles die soortgelijk zijn en die binnen een periode van vier opeenvolgende maanden plaatsvinden, volstaan op zich niet om aan deze vereiste te voldoen. <i>Opmerking 1.-</i> <i>Vluchtnabootsingsinstrumenten die zijn goedgekeurd door het land van de exploitant, mogen worden gebruikt voor die delen van de controles waarvoor ze specifiek zijn goedgekeurd.</i> <i>Opmerking 2.- Zie het handboek met de criteria voor de kwalificatie van vluchtnabootsingsinstrumenten (doc. 9625), Volume II - Helikopters.</i>	maanden worden verlengd	<u>welke door de versoepeling worden veroorzaakt.</u> <u>b) Voorwaarden / risicobeperkende maatregelen</u> <u>[De staat] schrijft voor dat piloten bij moeten krijgen, gevolgd door een bevestiging aan de hand van middelen die zijn vastgesteld door de exploitant, teneinde te bepalen of zij nog steeds beschikken over het voor cockpitbemanningsleden vereiste kennisniveau. Die beoordeling omvat ook typespecifieke abnormale en noodprocedures.</u>	afgegeven door niet-EU-lidstaten die gevolgen ondervinden van de speciale tijdelijke maatregelen (ten gevolge van COVID-19), is Verordening 452/2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen van toepassing.
<u>Bijlage 1</u> <u>1.2.9</u>	1.2.9 Talenkennis 1.2.9.1 Tot 2 november 2022 moeten piloten van vliegtuigen, luchtschepen, helikopters en powered luchtvaartuigen, luchtverkeersleiders en exploitanten van luchtvaartradiostations aantonen dat zij in staat zijn om de taal	Het door [de staat] voorgeschreven interval voor de formele beoordeling van de talenkennis van de houders van bevoegdheidsbewijzen voor het besturen van vliegtuigen en helikopters wier aantekening inzake talenkennis verstrijkt en	a) Redenen De uitbraak van COVID-19 heeft geleid tot drastische reisbeperkingen en het sluiten van grenzen tussen de meeste staten. Ten gevolge daarvan kunnen piloten en luchtverkeersleiders niet tijdig een examen afleggen om aan te tonen dat	Wat betreft de certificaten en bevoegdheidsbewijzen die door EU-lidstaten zijn afgegeven, worden de verschillen automatisch erkend op grond van Verordening (EU) 2018/1139.

die gebruikt wordt voor radiotelefoniecommunicatie spreken en te begrijpen tot op het niveau dat gespecificeerd is in de eisen inzake talenkennis van aanhangsel 1. 1.2.9.1 Vanaf 3 november 2022 moeten piloten van vliegtuigen, luchtschepen, helikopters en powered-lift luchtvaartuigen, piloten van afstand van vliegtuigen, luchtschepen, zweefvliegtuigen, hefschroefvliegtuigen, powered-lift-luchtvaartuigen of ballonnen, luchtverkeersleiders en exploitanten van luchtvaarradiostations aantonen dat zij in staat zijn de taal die gebruikt wordt voor radiotelefoniecommunicatie te spreken en te begrijpen tot op het niveau dat gespecificeerd is in de eisen inzake talenkennis van aanhangsel 1. 1.2.9.2 Aanbeveling.- Boordwerktuigkundigen en piloten van zweefvliegtuigen en vrije ballons moeten in staat zijn de taal die gebruikt wordt voor radiotelefoniecommunicatie te spreken en te begrijpen. 1.2.9.3 Luchtvaarnavigatoren die de radiotelefoon aan boord van een luchtvaartuig mogen gebruiken, moeten aantonen dat zij in staat zijn om de voor radiotelefoniecommunicatie gebruikte taal te spreken en te begrijpen. 1.2.9.4 Aanbeveling.- Luchtvaarnavigatoren die de radiotelefoon aan boord van een luchtvaartuig mogen gebruiken,	<u>die hebben aangetoond dat hun talenkennis zich onder deskundigenniveau (niveau 6) bevindt, wordt verlengd met 8 maanden.</u> Het door [de staat] voorgeschreven interval voor de formele beoordeling van de talenkennis van luchtverkeersleiders wier aantekening inzake talenkennis verstrijkt, wordt verlengd met 4 maanden. <u>Als aan het einde van de verlenging de redenen voor de versoepeling nog steeds van toepassing zijn, kan de geldigheidsduur nogmaals worden verlengd met een periode van maximaal 4 maanden.</u>	zij nog steeds over de vereiste talenkennis beschikken. Dit heeft tot gevolg dat de aantekening inzake talenkennis op hun bevoegdheidsbewijs zou verstrijken. b) Voorwaarden / risicobeperkende maatregelen [De staat] eist het volgende: piloten moeten houder zijn van een geldige aantekening inzake talenkennis en moeten een briefing krijgen van een instructeur die relevante instructiebevoegdheden heeft om de vereiste capaciteit om de voor radiotelefoniecommunicatie gebruikte taal te spreken en te begrijpen, op te frissen, teneinde veilig vluchten te kunnen uitvoeren. Na succesvolle voltooiing van de briefing wordt de nieuwe vervaldatum vermeld op het bevoegdheidsbewijs of wordt een door [de staat] afgegeven officieel document met de nieuwe vervaldatum aan het bevoegdheidsbewijs gehecht. Wanneer er geen instantie beschikbaar is om de talenkennis te beoordelen van luchtverkeersleiders die houder zijn van een geldige aantekening inzake talenkennis, moeten de	Wat betreft de erkenning of aanvaarding van de geldigheid van certificaten en bevoegdheidsbewijzen die zijn afgegeven door niet-EU-lidstaten die gevolgen ondervinden van de speciale tijdelijke maatregelen (ten gevolge van COVID-19), is Verordening 452/2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen van toepassing.
--	---	--	--

	<i>moeten aantonen dat zij in staat zijn om de voor radiotelefoniecommunicatie gebruikte taal te en te begrijpen tot op het niveau dat gespecificeerd is de eisen inzake talenkennis van aanhangsel 1.</i> 1.2.9.5 Tot 2 november 2022 moet de talenkennis piloten van vliegtuigen, luchtschepen, helikopters powered-lift-luchtvaartuigen, luchtverkeersleiders en exploitanten van luchtvaarradiostations die he aangetoond over een talenkennis onder deskundigenniveau (niveau beschikken, formeel en periodiek worden beoordeeld overeen het door de desbetreffende persoon aangetoonde niveau. 1.2.9.5 Tot 3 november 2022 moet de talenkennis piloten van vliegtuigen, luchtschepen, helikopters powered-lift-luchtvaartuigen, piloten op afstand va vliegtuigen, luchtschepen, zweefvliegtuigen, hefschroefvliegtuigen, powered-lift luchtvaartuige luchtballonnen, luchtverkeersleiders, en exploitant luchtvaarradiostations die hebben aangetoond ov een talenkennis onder deskundigenniveau (niveau beschikken, formeel en periodiek worden beoordeeld overeen het door de desbetreffende persoon aangetoonde <i>1.2.9.6 Aanbeveling.- Tot 2 november 2022 moet de talenkennis van piloten van vliegtuigen, helikopters en powered-lift luchtvaartu en luchtvaarnavigatoren die de radiotelefoon aan boord van een luchtvaartuig mo gebruiken, luchtverkeersleiders en</i>		verleners van luchtvaarnavigatiediensten ervoor zorgen dat de talenkennis op een andere manier wordt gegarandeerd, bijv. via onlinecursussen.	
--	--	--	--	--

exploitanten van luchtvaarradiostations die hebben aangetoond over een talenkennis onder deskundigenniveau (niveau 4) te beschikken, als volgt formeel en periodiek worden beoordeeld overeenkomstig het kennisniveau van de desbetreffende persoon: a) zij die aantonen over een talenkennis van operatieniveau (niveau 4) te beschikken, moeten minstens om de drie jaar worden beoordeeld; en b) zij die aantonen over een talenkennis van uitgebreid niveau (niveau 5) te beschikken, moeten minstens om de zes jaar worden beoordeeld. <i>Opmerking 1.- Er is geen formele beoordeling vereist voor kandidaten die aantonen over talenkennis op deskundigenniveau te beschikken, bv. moedertaalsprekers en niet-moedertaalsprekers met een zeer goede taalkennis die in een dialect of met een accent spreken dat verstaanbaar is voor de internationale luchtvaartgemeenschap.</i> <i>Opmerking 2.- De bepalingen van punt 1.2.9 hebben betrekking op bijlage 10, volume II, hoofdstuk 5, waarbij de taal die gebruikt wordt voor radiotelefoniecommunicatie gewoonlijk door het grondstation gebruikte taal of het Engels mag zijn. In de praktijk zullen er dan ook situaties zijn waarin leden van de cockpitbemanning alleen de taal hoeven te spreken die gewoonlijk wordt gebruikt door het grondstation.</i> <i>1.2.9.6 Aanbeveling.- Vanaf 3 november 2022 moet de talenkennis van piloten van vliegtuigen, helikopters en powered-lift luchtvaartuigen, piloten op afstand van vliegtuigen, luchtschepen,</i>			
--	--	--	--

	zweefvliegtuigen, hefschroefvliegtuigen, powered- of vrije ballonnen, vluchtnavigatoren die de radiotelefoon aan boord van een luchtvaartuig moeten gebruiken, luchtverkeersleiding exploitanten van luchtvaartradiostations die hebben aangetoond over talenkennis van onder het deskundigenniveau (niveau 4) te beschikken, als volgt formeel en periodiek worden beoordeeld overeenkomstig het door de desbetreffende persoon aangetoonde kennisniveau: a) zij die aantonen over een talenkennis van operationeel niveau (niveau 4) te beschikken, moeten minstens om de drie jaar worden beoordeeld; en b) zij die aantonen over een talenkennis van uitgebaatend niveau (niveau 5) te beschikken, moeten minstens om de zes jaar worden beoordeeld. <i>Opmerking 1.- Er is geen formele beoordeling vereist voor kandidaten die aantonen over talenkennis op deskundigenniveau te beschikken, bv. moedertaalsprekers en niet-moedertaalsprekers met een zeer goede taalkennis die in een dialect of met een accent spreken dat verstaanbaar is voor de internationale luchtvaartgemeenschap.</i> <i>Opmerking 2.- De bepalingen van punt 1.2.9 hebben betrekking op bijlage 10, volume II, hoofdstuk 5, waarin de taal die gebruikt wordt voor radiotelefoniecommunicatie de gewoonlijk door het grondstation gebruikte taal of het Engels mag zijn.</i> <i>In de praktijk zullen er dus situaties zijn waarin leden van de cockpitbemanning en leden van de cockpitbemanning op afstand alle</i>			
--	--	--	--	--

	<i>de gewoonlijk door het grondstation gebruikte taal hoeven te spreken.</i>			
Bijlage 1, punt 4.2.2	4.2.2.2 De bevoegdheden van de houder van een in punt 4.2.2.1 gespecificeerd bevoegdheidsbewijs voor het onderhoud van luchtvaartuigen mogen alleen worden uitgeoefend: c) op voorwaarde dat de houder van het bewijs in de voorgaande 24 maanden ofwel ervaring heeft opgedaan met inspectie, service of onderhoud van een luchtvaartuig of onderdelen overeenkomstig de rechten die zijn toegekend uit hoofde van een bewijs waarvan hij minstens zes maanden houder is, ofwel voldaan heeft aan de bepaling voor de afgifte van een bewijs met de passende bevoegdheden, tot genoegdoening van de autoriteit die het bewijs heeft afgegeven.	De “voorgaande” periode wordt door [de staat] verlengd met 6 maanden, zodat ze in totaal maximum 30 maanden bedraagt. De periode van zes maanden recente ervaring wordt niet gewijzigd.	Redenen De uitbraak van COVID-19 heeft geleid tot drastische reisbeperkingen. Door lokale beperkingen is het mogelijk dat erkende organisaties en gekwalificeerd personeel niet binnen de gestelde termijnen kunnen aantonen dat zij voldoen aan de eisen voor de verlenging van hun certificaten of bevoegdheden. Voorwaarden/risicobeperkende maatregelen Wanneer het certificeringspersoneel werkt voor een erkende onderhoudsorganisatie eist [de staat] dat de organisatie deze verlenging kan toepassen op de eisen inzake recente ervaring van zijn certificeringspersoneel, op voorwaarde dat de erkende organisatie niet onderhevig is aan schorsingen, intrekkingen of beperkingen of tijdens de voorbije 24 maanden niet door de bevoegde autoriteit is geschorst. Voorts voorziet punt 66.B.500	Wat betreft de certificaten en bevoegdheidsbewijzen die door EU-lidstaten zijn afgegeven, worden de verschillen automatisch erkend op grond van Verordening (EU) 2018/1139. Wat betreft de erkenning of aanvaarding van de geldigheid van certificaten en bevoegdheidsbewijzen die zijn afgegeven door niet-EU-lidstaten die gevolgen ondervinden van de speciale tijdelijke maatregelen (ten gevolge van COVID-19), is Verordening 452/2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen van toepassing.

			van bijlage III (Deel-66) van Verordening (EU) 1321/2014 in aanvullende risicobeperkende maatregelen: de bevoegde autoriteit zal de onderhoudsvergunning schorsen, beperken of intrekken wanneer ze een veiligheidsprobleem of nalatigheid door de houder van het bevoegdheidsbewijs heeft vastgesteld.	
--	--	--	--	--