Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1592/2002**

af 15. juli 2002

om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur

(EØS-relevant tekst)

(EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens forordning (EF) nr. 1701/2003 af 24. september 2003	L 243	5	27.9.2003
►**M2**	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1643/2003 af 22. juli 2003	L 245	7	29.9.2003

▼B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1592/2002

af 15. juli 2002

om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([3]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Europæiske borgere bør til enhver tid sikres et højt, ensartet beskyttelsesniveau inden for civil luftfart ved hjælp af fælles sikkerhedsbestemmelser og ved at sikre, at såvel produkter som personer og organisationer, der udøver virksomhed i Fællesskabet, opfylder både disse bestemmelser og miljøbeskyttelsesbestemmelserne, hvilket vil bidrage til at lette den fri bevægelighed for varer, personer og organisationer i det indre marked.

(2) Luftfartøjsmateriel bør derfor certificeres til efterprøvning af, om det opfylder væsentlige luftdygtigheds- og miljøbeskyttelseskrav med hensyn til civil luftfart. Inden et år efter denne forordnings ikrafttræden bør der udarbejdes passende væsentlige krav vedrørende luftfartøjsoperationer og certificering af flyvebesætninger og anvendelse af forordningen på tredjelandes luftfartøjer og senere andre områder inden for civil luftfartssikkerhed.

(3) For at imødekomme stigende bekymring for passagerernes sundhed og velfærd under flyvninger er det nødvendigt at udvikle flydesign, som bedre beskytter passagerernes sikkerhed og sundhed.

(4) For at sikre forbrugertillid inden for lufttransport, bør der hurtigst muligt reageres på resultater af undersøgelser af flyulykker, specielt hvis de vedrører mangelfuldt flydesign og/eller driftsmæssige forhold.

(5) Konventionen angående international civil luftfart, som blev undertegnet den 7. december 1944 i Chicago (»Chicago-konventionen«), som alle medlemsstaterne er parter i, indeholder allerede minimumsstandarder for civil luftfartssikkerhed og miljøbeskyttelse i forbindelse hermed. De af Fællesskabet fastsatte væsentlige krav og gennemførelsesbestemmelserne hertil bør sikre, at medlemsstaterne opfylder de forpligtelser, der er indført ved denne konvention, herunder forpligtelser over for tredjelande.

(6) Luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur bør certificeres, når de overholder væsentlige luftdygtigheds- og miljøbeskyttelseskrav, som Fællesskabet har fastsat i overensstemmelse med de standarder, der er fastsat i Chicago-konventionen. Kommissionen

([1]) EFT C 154 E af 29.5.2001, s. 1.
([2]) EFT C 221 af 7.8.2001, s. 38.
([3]) Europa-Parlamentets udtalelse af 5.9.2001 (EFT C 72 E af 21.3.2002, s. 146), Rådets fælles holdning af 19.12.2001 (EFT C 58 E af 5.3.2002, s. 44) og Europa-Parlamentets afgørelse af 9.4.2002 (endnu ikke offentliggjort i EFT). Rådets afgørelse af 18.6.2002.

▼B

bør bemyndiges til at udarbejde de nødvendige gennemførelsesbestemmelser.

(7) For at Fællesskabets målsætninger med hensyn til personers, varers og tjenesteydelsers frie bevægelighed samt med hensyn til den fælles transportpolitik kan virkeliggøres, bør medlemsstaterne uden yderligere krav eller vurderinger godkende materiel, dele og apparatur samt organisationer og personer, som er blevet certificeret i overensstemmelse med denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

(8) Der bør udvises tilstrækkelig fleksibilitet med hensyn til løsning af særlige problemer såsom hastende sikkerhedsforanstaltninger, uforudsete eller begrænsede driftsmæssige behov, ligesom der bør være mulighed for at opnå et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau med andre midler. Medlemsstaterne bør kunne indrømme undtagelser fra kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, forudsat at undtagelsernes omfang er strengt begrænset, og at de er underlagt passende EF-kontrol.

(9) Denne forordnings mål kan gennemføres effektivt gennem samarbejde med tredjelande. Bestemmelserne i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil kan i den forbindelse tilpasses ved aftaler, som Fællesskabet indgår med disse lande. Selv om der ikke foreligger sådanne aftaler, bør medlemsstaterne under passende EF-kontrol have mulighed for at anerkende de godkendelser, et tredjeland har givet udenlandsk(e) materiel, dele og apparatur samt organisationer og personale.

(10) Det er nødvendigt at træffe passende foranstaltninger for både at sikre den nødvendige beskyttelse af følsomme sikkerhedsdata og give offentligheden fyldestgørende oplysninger om luftfartssikkerhedsniveauet og miljøbeskyttelsen i forbindelse hermed på baggrund af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter ([1]) samt relevant national lovgivning.

(11) Der anses generelt at være behov for bedre ordninger på alle de områder, der er omfattet af denne forordning, således at bestemte opgaver, der på nuværende tidspunkt udføres af Kommissionen eller på nationalt plan, kan udføres af et særligt ekspertorgan. Der er derfor behov for inden for Fællesskabets nuværende institutionelle struktur og kompetencefordeling at etablere et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, som er uafhængigt med hensyn til tekniske spørgsmål, og som har retlig, administrativ og finansiel autonomi. Med henblik herpå er det både nødvendigt og hensigtsmæssigt, at det er et fællesskabsorgan, der har status som juridisk person, og som udøver de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges det ved denne forordning.

(12) For at kunne bistå Fællesskabet på rette vis bør agenturet kunne udfolde sin ekspertise inden for alle de aspekter af sikkerhed for civil luftfart og miljøbeskyttelse, der er omfattet af denne forordning. Det bør dels bistå Kommissionen med forberedelsen af den nødvendige lovgivning, dels bistå medlemsstaterne og industrien med gennemførelsen heraf. Agenturet bør kunne udstede certificeringsspecifikationer og vejledende materiale og kunne foretage tekniske undersøgelser og udstede certifikater og beviser i det fornødne omfang. Det bør endvidere bistå Kommissionen med at overvåge anvendelsen af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil og have den nødvendige myndighed hertil.

(13) Kommissionen og medlemsstaterne bør være repræsenteret i en bestyrelse, så de reelt kan føre kontrol med agenturets virksomhed. Bestyrelsen bør have de nødvendige beføjelser til at fastlægge budgettet, kontrollere dets gennemførelse, vedtage passende finansielle bestemmelser, fastlægge gennemsigtige

([1]) EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

▼B

arbejdsprocedurer for agenturets beslutningstagning og udpege den administrerende direktør. Agenturet bør også kunne udføre forskning og sørge for en passende koordinering med Kommissionen og medlemsstaterne. Agenturet bør bistå Fællesskabet og medlemsstaterne med hensyn til internationale relationer, herunder harmonisering af bestemmelser, anerkendelse af godkendelser og teknisk samarbejde, og det bør kunne etablere passende forbindelser med luftfartsmyndighederne i tredjelande og med internationale organisationer, der har kompetence på de områder, der er omfattet af denne forordning.

(14) Det er af samfundshensyn afgørende, at agenturet udelukkende bygger sit sikkerhedsrelaterede arbejde på uafhængig ekspertise og meget nøje overholder denne forordning og de gennemførelsesbestemmelser hertil, som Kommissionen har vedtaget. Alle agenturets sikkerhedsrelaterede afgørelser bør derfor træffes af den administrerende direktør, som bør have stor frihed med hensyn til at indhente rådgivning og tilrettelægge agenturets interne arbejdsgang. Når agenturet skal udarbejde udkast til mere generelle bestemmelser, som skal gennemføres af de nationale myndigheder, bør medlemsstaterne dog inddrages i beslutningsprocessen.

(15) Det bør sikres, at de parter, der berøres af agenturets afgørelser, har adgang til de nødvendige retsmidler på en måde, som passer til luftfartsområdets særlige karakter. Der bør derfor indføres en passende klageordning, således at den administrerende direktørs afgørelser kan indbringes for et særligt klagenævn, hvis afgørelser kan indbringes for Domstolen.

(16) For at sikre agenturet fuld selvstændighed og uafhængighed bør det have et selvstændigt budget, hvis midler først og fremmest kommer fra Fællesskabet og fra de gebyrer, der betales af systemets brugere. Fællesskabets budgetprocedure bør gælde for så vidt angår Fællesskabets bidrag og enhver støtte, som kommer fra Den Europæiske Unions almindelige budget. Revision af regnskaberne bør foretages af Revisionsretten.

(17) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ([1]).

(18) Målene for denne forordning, nemlig fastlæggelse og ensartet anvendelse af fælles regler for luftfartssikkerhed og miljøbeskyttelse, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af denne forordnings europæiske dimension bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(19) Før agenturet opretter lokale kontorer, bør der fastlægges generelle regler til præcisering af hvilke krav der skal opfyldes, og hvilket bidrag den pågældende medlemsstat skal yde.

(20) Det erkendes, at europæiske lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union, fortsat bør inddrages for at sikre et bredt fælleseuropæisk grundlag og dermed øge sikkerheden for civil luftfart i hele Europa. De europæiske lande, der har indgået aftaler med Fællesskabet om at overtage og anvende gældende fællesskabsret inden for det område, der er omfattet af denne forordning, bør knyttes til Fællesskabets arbejde efter betingelserne i de pågældende aftaler.

(21) Det er et overordnet mål, at overførslen fra medlemsstaterne til agenturet af funktioner og opgaver, herunder dem, der følger af

([1]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

▼B

medlemsstaternes samarbejde gennem de fælles luftfartsmyndigheder (JAA), bør foregå effektivt uden nogen forringelse af det nuværende høje sikkerhedsniveau og uden nogen negativ indvirkning på certificeringsplanerne. Der skal træffes passende foranstaltninger til at sikre den nødvendige overgang.

(22) Ved denne forordning fastlægges en mere hensigtsmæssig og omfattende ramme for miljøcertificering af luftfartøjsmateriel samt for definition og gennemførelse af fælles tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. Rådets direktiv 80/51/EØF af 20. december 1979 om begrænsning af støj fra subsoniske luftfartøjer [1] og bilag II til Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart [2] bør derfor ophæves til sin tid, uden at dette berører certificering af materiel, personer og organisationer, der allerede er foretaget i overensstemmelse med disse retsakter.

(23) Forordningen vil i givet fald finde anvendelse på alle andre områder inden for civil luftfartssikkerhed på grundlag af et fremtidigt forslag i overensstemmelse med traktaten —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

PRINCIPPER

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på:

a) design, fremstilling, vedligeholdelse og anvendelse af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur samt på personer og organisationer, der beskæftiger sig med design, fremstilling og vedligeholdelse af sådant materiel, sådanne dele og sådant apparatur

b) personale og organisationer, der beskæftiger sig med drift af luftfartøjer.

2. Forordningen finder ikke anvendelse, når materiel, dele, apparatur, personale og organisationer som nævnt i stk. 1 er inddraget i militær-, told- og politioperationer eller lignende opgaver. Medlemsstaterne forpligter sig til at sikre, at der under udførelsen af sådanne opgaver, så vidt det er praktisk gennemførligt, tages behørigt hensyn til denne forordnings formål.

Artikel 2

Formål

1. Hovedformålet med denne forordning er at fastlægge og opretholde et højt ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart i Europa.

2. Dens øvrige formål er inden for de områder, der er omfattet af denne forordning:

a) at sikre et højt ensartet miljøbeskyttelsesniveau

b) at fremme den frie bevægelighed for varer, personer og tjenesteydelser

c) at fremme omkostningseffektiv regulering og certificering og at undgå overlapning på nationalt og europæisk plan

d) at bistå medlemsstaterne med opfyldelsen af deres forpligtelser i henhold til Chicago-konventionen ved at fastlægge et grundlag for

[1] EFT L 18 af 24.1.1980, s. 26. Direktivet er senest ændret ved direktiv 83/206/EØF (EFT L 117 af 4.5.1983, s. 15).

[2] EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4. Forordningen er senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2871/2000 (EFT L 333 af 29.12.2000, s. 47).

▼B

fælles fortolkning og ensartet gennemførelse af dens bestemmelser, og ved at sikre, at der i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil tages behørigt hensyn til konventionens bestemmelser

e) at udbrede Fællesskabets opfattelse af standarder og regler for sikkerheden for civil luftfart i hele verden ved at etablere et passende samarbejde med tredjelande og med internationale organisationer.

3. Gennemførelse af de i stk. 1 og 2 nævnte formål sker ved:

a) udarbejdelse, vedtagelse og ensartet anvendelse af alle nødvendige retsforskrifter

b) anerkendelse, uden yderligere krav, af certifikater, licenser, godkendelser og andre dokumenter, der er udstedt for produkter, personer og organisationer i henhold til denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil

c) oprettelse af et uafhængigt europæisk luftfartssikkerhedsagentur

d) ensartet gennemførelse af alle nødvendige retsforskrifter fra henholdsvis de nationale luftfartsmyndigheders og agenturets side inden for deres respektive ansvarsområder.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

a) »stadigt tilsyn«: det arbejde, der skal udføres for at kontrollere, at betingelserne for et certifikats udstedelse overholdes på ethvert tidspunkt i certifikatets gyldighedsperiode, samt gennemførelse af eventuelle beskyttelsesforanstaltninger

b) »Chicago-konventionen«: konventionen angående international civil luftfart med bilag, undertegnet i Chicago den 7. december 1944

c) »materiel«: luftfartøjer, motorer eller propeller

d) »dele og apparatur«: instrumenter, udstyr, mekanismer, dele, apparater, tilbehør eller ekstraudstyr, herunder kommunikationsudstyr, som anvendes eller er bestemt til anvendelse ved drift af eller kontrol med et luftfartøj under flyvning, og som er installeret i eller er monteret på luftfartøjet. Det omfatter dele i dets skrog, motorer eller propeller

e) »certificering«: enhver form for anerkendelse af, at materiel, dele eller apparatur samt organisationer eller personer opfylder gældende krav, herunder denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, samt udstedelse af relevant certifikat som bevis for denne overensstemmelse

f) »kvalificeret organ«: et organ, som kan udføre certificeringsopgaver under agenturets kontrol og ansvar

g) »certifikat«: enhver godkendelse, licens eller andet dokument udstedt som følge af certificering.

KAPITEL II

VÆSENTLIGE KRAV

Artikel 4

Grundprincipper og anvendelse

1. Luftfartøjer, herunder alt installeret materiel, dele og apparatur

a) der er designet eller fremstillet af en organisation, som agenturet eller en medlemsstat fører sikkerhedstilsyn med, eller

b) som er registreret i en medlemsstat, eller

c) som er registreret i et tredjeland, og som anvendes af en operatør, hvis operationer en medlemsstat fører tilsyn med

▼B

skal være i overensstemmelse med forordningen, medmindre forskriftsmæssigt sikkerhedstilsyn heraf er blevet uddelegeret til et tredjeland, og de ikke anvendes af en EF-operatør.

2. Stk. 1 finder ikke anvendelse på luftfartøjer som omhandlet i bilag II.

3. Denne forordning berører ikke tredjelandes rettigheder i henhold til internationale konventioner, navnlig Chicago-konventionen.

Artikel 5

Luftdygtighed

1. De i artikel 4, stk. 1, omhandlede luftfartøjer skal opfylde de væsentlige krav om luftdygtighed, der er fastsat i bilag I.

2. For luftfartøjer registreret i en medlemsstat og for materiel, dele og apparatur, der er påmonteret disse luftfartøjer, godtgøres overensstemmelse med kravene på følgende måde:

a) Materiel skal ledsages af et typecertifikat. Typecertifikatet og certificering af ændringer i dette typecertifikat, herunder supplerende typecertifikater, udstedes, når ansøgeren har godtgjort, at materiellet er i overensstemmelse med et typecertificeringsgrundlag, jf. artikel 15, der er udarbejdet for at garantere opfyldelsen af de i stk. 1 nævnte væsentlige krav, og når det ikke frembyder træk eller karakteristika, der gør det upålideligt at anvende. Typecertifikatet dækker materiellet, herunder alle dele og alt apparatur, som det er udstyret med.

b) Dele og apparatur kan forsynes med et specifikt certifikat, hvis det godtgøres, at de(t) er i overensstemmelse med de detaljerede luftdygtighedsspecifikationer, der er udarbejdet for at garantere opfyldelse af de i stk. 1 nævnte væsentlige krav.

c) Hvert luftfartøj skal forsynes med et individuelt luftdygtighedsbevis, når det godtgøres, at det er i overensstemmelse med den typemodel, der er godkendt i dets typecertifikat, og at relevant dokumentation, inspektion og test viser, at luftfartøjet er driftssikkert. Dette luftdygtighedsbevis forbliver gyldigt, så længe det ikke er sat ud af kraft, tilbagekaldt eller udløbet, og luftfartøjet vedligeholdes i overensstemmelse med de væsentlige krav vedrørende fortsat luftdygtighed, der er fastsat i punkt 1.d i bilag I og i de i stk. 4 nævnte gennemførelsesbestemmelser.

d) Organisationer, der er ansvarlige for design, fremstilling og vedligeholdelse af materiel, dele og apparatur, skal godtgøre, at de er kvalificeret og i stand til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres særlige rettigheder. Medmindre de er godkendt på anden måde, anerkendes disse kvalifikationer ved udstedelse af en godkendelse til organisationen. De rettigheder, der tildeles den godkendte organisation, og godkendelsens rækkevidde skal præciseres i godkendelsesbetingelserne.

e) Der kan endvidere stilles krav til det personale, der har ansvaret for godkendelse af materiel, dele eller apparatur efter vedligeholdelse, om at være i besiddelse af et passende certifikat.

f) Det kan ved udstedelse af en godkendelse anerkendes, at organisationer, der uddanner vedligeholdelsespersonale, er kvalificeret til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres særlige rettigheder til at udstede de certifikater, der er nævnt i litra e).

3. Uanset stk. 1 og 2

a) kan der udstedes flyvetilladelse, når det godtgøres, at luftfartøjet under flyvesikkerhedsmæssigt acceptable forhold kan gennemføre en basisflyvning. Den udstedes med passende begrænsninger, navnlig for at beskytte tredjemands sikkerhed

b) kan der udstedes et begrænset luftdygtighedsbevis for luftfartøjer, for hvilke der ikke er udstedt et typecertifikat efter stk. 2, litra a). I dette tilfælde skal det godtgøres, at luftfartøjet opfylder de specifikke luftdygtighedsspecifikationer, og hvis der undtages fra de

▼B

væsentlige krav som omhandlet i stk. 1, må en passende sikkerhed i forhold til formålet imidlertid være sikret. De luftfartøjer, der kan komme i betragtning til disse begrænsede beviser, og begrænsningerne i brugen af disse luftfartøjer, defineres efter de i stk. 4 nævnte gennemførelsesbestemmelser

c) hvis antallet af luftfartøjer af samme type, der kan komme i betragtning til et begrænset luftdygtighedsbevis, gør det berettiget, kan der udstedes et begrænset typecertifikat, og der indføres et relevant typecertificeringsgrundlag.

4. Kommissionen vedtager efter proceduren i artikel 54, stk. 3, gennemførelsesbestemmelserne til nærværende artikel, idet disse navnlig skal præcisere:

a) betingelserne for fastlæggelsen af og meddelelsen til en ansøger af det typecertificeringsgrundlag, der skal gælde for materiel

b) betingelserne for fastlæggelsen af og meddelelsen til en ansøger af de detaljerede luftdygtighedsspecifikationer, der skal gælde for dele og apparatur

c) betingelserne for fastlæggelsen af og meddelelsen til en ansøger af de specifikke luftdygtighedsspecifikationer, der skal gælde for luftfartøjer, der kan komme i betragtning til et begrænset luftdygtighedsbevis

d) betingelserne for udsendelse og formidling af obligatoriske oplysninger til sikring af materiellets fortsatte luftdygtighed

e) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, tilbagekaldelse af typecertifikater, begrænsede typecertifikater, eller at sætte disse ud af kraft, godkendelse af ændringer i typecertifikater, individuelle luftdygtighedsbeviser, begrænsede luftdygtighedsbeviser, flyvetilladelser og certifikater for materiel, dele eller apparatur, herunder

   i) betingelserne for disse certifikaters og bevisers varighed og betingelserne for fornyelse af certifikater, når det er nødvendigt at fastsætte en begrænset varighed

   ii) restriktionerne for udstedelse af flyvetilladelser. Disse restriktioner skal navnlig vedrøre følgende:

      — formålet med flyvningen

      — det luftrum, der anvendes til flyvningen

      — flyvebesætningens kvalifikationer

      — befordring af andre personer end flyvebesætningen

   iii) de luftfartøjer, der kan komme i betragtning til begrænsede luftdygtighedsbeviser, og tilknyttede restriktioner

f) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af godkendelser af organisationer i overensstemmelse med stk. 2, litra d) og f), og de betingelser, hvorunder det ikke er nødvendigt at anmode om en sådan godkendelse

g) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater til personale i overensstemmelse med stk. 2, litra e)

h) det ansvar, som påhviler indehavere af certifikater

i) hvordan de i stk. 1 omhandlede luftfartøjer, der ikke er omfattet af stk. 2 eller 3, skal godtgøre, at de opfylder de væsentlige krav.

5. Kommissionen vil, når den udarbejder de i stk. 4 nævnte gennemførelsesbestemmelser, især sørge for

a) at de afspejler det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis inden for luftdygtighed

b) at de tager hensyn til erfaringerne på verdensplan med luftfartøjer i drift og den videnskabelige og tekniske udvikling

c) at de giver mulighed for omgående at gribe ind over for fastslåede årsager til ulykker og alvorlige hændelser.

▼B

Artikel 6

Væsentlige miljøbeskyttelseskrav

▼M1

1. Materiel, dele og apparatur skal opfylde miljøbeskyttelseskravene i bilag 16 til Chicago-konventionen i marts 2002-udgaven for så vidt angår bind I og november 1999-udgaven for så vidt angår bind II, bortset fra tillæggene til bilag 16.

▼B

2. Stk. 1 kan justeres efter proceduren i artikel 54, stk. 3, for at bringe det i overensstemmelse med senere ændringer af Chicago-konventionen og bilagene hertil, som måtte træde i kraft efter forordningens vedtagelse, og som skal gælde i alle medlemsstater, for så vidt sådanne tilpasninger ikke udvider forordningens anvendelsesområde.

3. Kommissionen fastsætter efter proceduren i artikel 54, stk. 3, gennemførelsesbestemmelserne til stk. 1, under eventuel anvendelse af indholdet af de i stk. 1 nævnte tillæg.

Artikel 7

Drift af luftfartøjer og certificering af flyvebesætninger

Med hensyn til grundprincipper, anvendelse og væsentlige krav inden for de områder, der er omfattet af artikel 1, stk. 1, litra b), forelægger Kommissionen snarest muligt Europa-Parlamentet og Rådet forslag herom.

Artikel 8

Godkendelse af certifikater

1. Medlemsstaterne godkender uden yderligere tekniske krav eller vurderinger certifikater, som er udstedt i overensstemmelse med denne forordning. Hvis den oprindelige godkendelse gjaldt et eller flere bestemte formål, kan senere godkendelser kun gælde det (de) samme formål.

2. Certifikater, som ikke kan udstedes i overensstemmelse med denne forordning, kan udstedes efter gældende nationale bestemmelser, indtil de i artikel 5, stk. 4, nævnte gennemførelsesbestemmelser er vedtaget, jf. dog artikel 57, stk. 2.

Artikel 9

Accept af tredjelandes godkendelse

1. Uanset denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil kan agenturet eller luftfartsmyndighederne i en medlemsstat udstede certifikater på grundlag af certifikater fra et tredjelands luftfartsmyndigheder i henhold til en aftale om gensidig anerkendelse mellem Fællesskabet og det pågældende land.

2. a) a) Hvis der ikke foreligger en aftale, der er indgået af Fællesskabet, kan en medlemsstat eller agenturet udstede certifikater på grundlag af certifikater fra et tredjelands kompetente myndigheder i medfør af en aftale, som er indgået af denne medlemsstat med det pågældende tredjeland inden ikrafttrædelsen af denne forordnings relevante bestemmelser, og som er meddelt Kommissionen og de øvrige medlemsstater. Agenturet kan også udstede sådanne certifikater på en medlemsstats vegne i medfør af en aftale indgået af en af medlemsstaterne med det pågældende tredjeland.

b) Hvis Kommissionen finder

— at tilstedeværelsen af en sådan aftale ikke indebærer samme sikkerhedsniveau som det, der er fastsat i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, og/eller

— at en sådan aftale ville medføre forskelsbehandling af medlemsstater uden at være begrundet i tvingende sikkerheds-

▼B

mæssige hensyn eller strider mod Fællesskabets udenrigspolitik over for et tredjeland

kan den efter proceduren i artikel 54, stk. 2, pålægge medlemsstaten at ændre aftalen, suspendere anvendelsen heraf eller opsige den i overensstemmelse med artikel 307 i traktaten.

c) Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at opsige sådanne aftaler snarest muligt efter ikrafttrædelsen af en aftale mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland for de områder, der er omfattet af sidstnævnte aftale.

Artikel 10

Fleksibilitetsbestemmelser

1. Bestemmelserne i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil er ikke til hinder for, at medlemsstaterne omgående griber ind over for sikkerhedsproblemer, som involverer materiel, personer eller organisationer, der er omfattet af denne forordning.

Hvis sikkerhedsproblemet er en følge af

a) et utilstrækkeligt sikkerhedsniveau, der er en følge af anvendelsen af denne forordning, eller

b) en mangel i forordningen eller gennemførelsesbestemmelserne hertil

underretter medlemsstaterne straks agenturet, Kommissionen og de øvrige medlemsstater om de trufne foranstaltninger samt om begrundelsen herfor.

2. Kommissionen afgør efter proceduren i artikel 54, stk. 3, om et utilstrækkeligt sikkerhedsniveau eller en mangel i denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil berettiger den fortsatte anvendelse af foranstaltninger, som er truffet i henhold til stk. 1. Er det tilfældet, tager den de nødvendige skridt til at ændre den pågældende bestemmelse. Hvis medlemsstatens foranstaltninger viser sig uberettigede, skal medlemsstaten ophæve eller ændre dem.

3. Medlemsstaterne kan dispensere fra de væsentlige krav i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil i tilfælde af uforudsete operationelle problemer af hastende karakter eller operationelle behov af begrænset varighed, såfremt dette ikke medfører forringelse af sikkerhedsniveauet. Agenturet, Kommissionen og de øvrige medlemsstater underrettes om sådanne dispensationer, hvis de anvendes gentagne gange, eller hvis de indføres for perioder på over to måneder.

4. Når en foranstaltning, som en medlemsstat har truffet beslutning om, er mindre restriktiv end fællesskabsbestemmelserne, undersøger Kommissionen, om dispensationerne er i overensstemmelse med denne forordnings generelle sikkerhedsmål eller andre EF-forskrifter. Hvis dispensationerne ikke er i overensstemmelse med denne forordnings generelle sikkerhedsmål eller med andre EF-forskrifter, træffer Kommissionen afgørelse efter proceduren i artikel 54, stk. 4. I så fald skal medlemsstaten tilbagekalde dispensationen.

5. Når et sikkerhedsniveau svarende til det, der tilstræbes med anvendelsen af gennemførelsesbestemmelserne til artikel 5 og 6, kan opnås på anden måde, kan medlemsstaterne, uden forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, godkende fravigelser fra disse gennemførelsesbestemmelser. I så fald underretter den pågældende medlemsstat Kommissionen om, at den har til hensigt at godkende en sådan fravigelse, begrunder behovet for at fravige den pågældende bestemmelse samt angiver, hvilke betingelser der skal sikre, at der opnås et tilsvarende sikkerhedsniveau.

6. Inden tre måneder efter at være blevet underrettet af en medlemsstat i overensstemmelse med stk. 5 iværksætter Kommissionen proceduren i artikel 54, stk. 3, for at træffe afgørelse om, hvorvidt en godkendelse foreslået i overensstemmelse med stk. 5 opfylder betingelserne i nævnte stykke og derfor kan gives. I så fald meddeler den sin afgørelse til alle medlemsstater, der også har ret til at anvende den pågældende foranstaltning. Artikel 8 finder anvendelse på den pågæl-

▼B

dende foranstaltning. De relevante gennemførelsesbestemmelser kan også ændres for at tage hensyn til en sådan foranstaltning under anvendelse af gennemsigtige procedurer i overensstemmelse med artikel 43.

Artikel 11

Informationsnet

1. Kommissionen, agenturet og de nationale luftfartsmyndigheder udveksler de oplysninger, de har fået stillet til rådighed i forbindelse med anvendelsen af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil. Organer, som har fået til opgave at efterforske ulykker og hændelser eller analysere begivenheder inden for civil luftfart, har ret til at få adgang til disse oplysninger.

2. Med forbehold af offentlighedens aktindsigt i Kommissionens dokumenter som fastlagt i forordning (EF) nr. 1049/2001 vedtager Kommissionen efter proceduren i artikel 54, stk. 3, foranstaltninger for videregivelse af de i stk. 1 i nærværende artikel omhandlede oplysninger til interesserede parter på Kommissionens eget initiativ. Disse foranstaltninger, der kan være generelle eller individuelle, skal være baseret på følgende behov:

a) at give personer og organisationer de oplysninger, de behøver for at kunne forbedre luftfartssikkerheden

b) at begrænse videreformidlingen af oplysninger til det for brugerne strengt nødvendige for at sikre oplysningerne en passende fortrolighedsgrad.

3. De nationale luftfartsmyndigheder træffer i henhold til deres nationale lovgivning de foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre de oplysninger, de modtager i medfør af stk. 1, en passende fortrolighedsgrad.

4. For at holde offentligheden underrettet om det generelle sikkerhedsniveau udgiver agenturet hvert år en sikkerhedsoversigt.

KAPITEL III

DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

AFDELING I

OPGAVER

Artikel 12

Agenturets oprettelse og virksomhed

1. Til gennemførelse af denne forordning oprettes et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, i det følgende benævnt »agenturet«.

2. For at sikre, at sikkerheden for civil luftfart gennemføres og udvikler sig tilfredsstillende, skal agenturet:

a) påtage sig opgaver og afgive udtalelser i forbindelse med alle forhold, der er omfattet af artikel 1, stk. 1

b) bistå Kommissionen med at udarbejde foranstaltninger, der skal træffes med henblik på gennemførelsen af denne forordning. Såfremt disse foranstaltninger omfatter tekniske bestemmelser og navnlig bestemmelser vedrørende konstruktion og design samt operationelle aspekter, kan Kommissionen ikke ændre indholdet af disse uden forudgående koordinering med agenturet; agenturet yder også Kommissionen den tekniske, videnskabelige og administrative bistand, den har behov for til udførelse af sine opgaver

c) træffe de nødvendige foranstaltninger inden for de beføjelser, som denne forordning eller fællesskabslovgivningen tillægger det

d) foretage de inspektioner og undersøgelser, som er nødvendige for, at det kan udføre sine opgaver

▼B

e) inden for sit ansvarsområde på medlemsstaternes vegne udføre funktioner og opgaver, som er pålagt dem ved gældende internationale konventioner, navnlig Chicago-konventionen.

Artikel 13

Agenturets foranstaltninger

Agenturet foretager sig efter behov følgende:

a) afgiver udtalelser rettet til Kommissionen

b) udsteder certificeringsspecifikationer, herunder bestemmelser vedrørende luftdygtighed og acceptable måder at overholde bestemmelserne på samt vejledende materiale med henblik på anvendelsen af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil

c) træffer relevante afgørelser om anvendelsen af artikel 15, 45 og 46.

Artikel 14

Udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale

1. For at bistå Kommissionen med udarbejdelse af forslag til grundprincipper, anvendelse og væsentlige krav, som skal forelægges Europa-Parlamentet og Rådet, og med vedtagelse af gennemførelsesbestemmelserne, udarbejder agenturet udkast hertil. Det forelægger disse udkast for Kommissionen i form af udtalelser.

2. Under overholdelse af artikel 43 og de af Kommissionen vedtagne gennemførelsesbestemmelser udarbejder agenturet

a) certificeringsspecifikationer, herunder bestemmelser vedrørende luftdygtighed og acceptable måder at overholde bestemmelserne på, og

b) vejledende materiale

der skal benyttes under certificeringsproceduren.

Disse dokumenter skal afspejle det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis på de berørte områder og vil blive ajourført under hensyn til erfaringerne på verdensplan med luftfartøjer i drift og den videnskabelige og tekniske udvikling.

Artikel 15

Luftdygtigheds- og miljøcertificering

1. Med hensyn til materiel, dele og apparatur, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, skal agenturet i givet fald og som omhandlet i Chicagokonventionen eller bilagene hertil, på medlemsstaternes vegne udføre design-, fabrikations- eller registreringsstatens funktioner og opgaver, når de vedrører designgodkendelse. I denne forbindelse skal det især

a) for materiel, for hvilket der anmodes om et typecertifikat eller en ændring i et typecertifikat, fastlægge og meddele ansøgeren typecertificeringsgrundlaget. Dette certificeringsgrundlag består af de gældende bestemmelser vedrørende luftdygtighed, de bestemmelser, for hvilke der er accepteret et tilsvarende sikkerhedsniveau, og de særlige detaljerede tekniske specifikationer, der er nødvendige, når designtrækkene ved bestemt materiel eller erfaringer med driften heraf gør, at bestemmelserne vedrørende luftdygtighed er utilstrækkelige eller uhensigtsmæssige til at sikre, at de væsentlige krav opfyldes

b) for materiel, for hvilket der anmodes om et begrænset luftdygtighedsbevis, fastlægge og meddele de særlige luftdygtighedsspecifikationer

c) for alle dele eller alt apparatur, for hvilke(t) der anmodes om et certifikat, fastlægge og meddele de detaljerede luftdygtighedsspecifikationer

d) for materiel, for hvilket der kræves miljøcertificering i overensstemmelse med artikel 6, fastlægge og meddele de relevante miljøkrav

▼B

e) selv eller ved hjælp af nationale luftfartsmyndigheder eller kompetente organer foretage tekniske inspektioner i forbindelse med certificering af materiel, dele og apparatur

f) udstede de relevante typecertifikater eller ændringer i forbindelse hermed

g) udstede certifikater for dele og apparatur

h) udstede de relevante miljøcertifikater

i) ændre, suspendere eller tilbagekalde de pågældende certifikater, når de betingelser, i henhold til hvilke de blev udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis de juridiske eller fysiske personer, der er indehavere af certifikaterne, ikke opfylder de forpligtelser, som denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil pålægger dem

j) sikre fortsat luftdygtighedsfunktion for materiel, dele og apparatur, det har certificeret, herunder hurtigt gribe ind i tilfælde af sikkerhedsproblemer og udsende og formidle relevante obligatoriske oplysninger.

2. Med hensyn til organisationer skal agenturet

a) selv eller ved hjælp af nationale luftfartsmyndigheder eller kompetente organer foretage inspektion og revision af de organisationer, det certificerer

b) udstede og forny certifikater for

i) designorganisationer, eller

ii) produktionsorganisationer, der ligger inden for medlemsstaternes område, hvis den pågældende medlemsstat anmoder herom, eller

iii) produktions- og vedligeholdelsesorganisationer, der ligger uden for medlemsstaternes område

c) ændre, suspendere eller tilbagekalde de relevante certifikater for en organisation, når de betingelser, i henhold til hvilke de blev udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis den pågældende organisation ikke opfylder de forpligtelser, som denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil pålægger den.

Artikel 16

Kontrol af gennemførelsesbestemmelserne

1. På de områder, der er omfattet af artikel 1, stk. 1, foretager agenturet standardinspektioner for at kontrollere de nationale luftfartsmyndigheders anvendelse af denne forordning og af gennemførelsesbestemmelserne hertil, og aflægger rapport herom til Kommissionen.

2. Agenturet foretager tekniske undersøgelser med henblik på at kontrollere den effektive anvendelse af forordningen og af gennemførelsesbestemmelserne hertil, under hensyn til målene i artikel 2.

3. Agenturet høres og afgiver udtalelse til Kommissionen i forbindelse med gennemførelsen af artikel 10.

4. Agenturets arbejdsmetoder til udførelse af opgaverne i stk. 1, 2 og 3 underkastes krav, der skal vedtages efter proceduren i artikel 54, stk. 2, og under hensyn til principperne i artikel 43 og 44.

Artikel 17

Forskning

1. Agenturet kan med forbehold af fællesskabsretten udføre og finansiere forskning, for så vidt den nøje tager sigte på forbedring af aktiviteterne inden for sit kompetenceområde.

2. Agenturet samordner sit forsknings- og udviklingsarbejde med Kommissionens og medlemsstaternes tilsvarende arbejde for at sikre, at alle parters politik og virksomhed er indbyrdes overensstemmende.

3. Resultaterne af forskning, der finansieres af agenturet, skal offentliggøres, forudsat at det ikke klassificerer dem som fortrolige.

▼B

Artikel 18

Internationale forbindelser

1. Agenturet bistår i overensstemmelse med den relevante fællesskabsret Fællesskabet og dets medlemsstater i deres forbindelser med tredjelande. Navnlig bistår det med harmonisering af de relevante regler og gensidig anerkendelse af godkendelser, der bekræfter tilfredsstillende anvendelse af reglerne.

2. Agenturet kan samarbejde med tredjelandes luftfartsmyndigheder og internationale organisationer med kompetence på de områder, som er omfattet af denne forordning, inden for rammerne af samarbejdsaftaler, der er indgået med disse organer, i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i traktaten.

3. Agenturet bistår medlemsstaterne med at overholde deres internationale forpligtelser, navnlig i henhold til Chicago-konventionen.

AFDELING II

INTERN STRUKTUR

Artikel 19

Retlig status, hjemsted og lokale kontorer

1. Agenturet er et fællesskabsorgan. Det har status som juridisk person.

2. Agenturet har i hver medlemsstat den videstgående rets- og handleevne, som vedkommende stats lovgivning tillægger juridiske personer. Det kan i særdeleshed erhverve og afhænde fast ejendom og løsøre og optræde som part i retssager.

3. Agenturet kan oprette lokale kontorer i medlemsstaterne med disses samtykke.

4. Agenturet repræsenteres af sin administrerende direktør.

Artikel 20

Personale

1. Vedtægten for tjenestemænd i De Europæiske Fællesskaber og ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte i De Europæiske Fællesskaber og de regler, som De Europæiske Fællesskabers institutioner i fællesskab har vedtaget for anvendelse af denne vedtægt og disse ansættelsesvilkår gælder for agenturets personale med forbehold af anvendelsen af denne forordnings artikel 33 på klagenævnets medlemmer.

2. Agenturet udøver over for sine ansatte de beføjelser, vedtægten og ansættelsesvilkårene for øvrige ansatte tillægger ansættelsesmyndigheden, jf. dog artikel 30.

3. Agenturets personale består af et begrænset antal embedsmænd, som udpeges eller stilles til rådighed af Kommissionen eller medlemsstaterne til at udføre ledelsesopgaver. Det øvrige personale består af øvrige ansatte, som agenturet efter behov ansætter til udførelse af sine opgaver.

Artikel 21

Privilegier og immuniteter

Protokollen vedrørende De Europæiske Fællesskabers privilegier og immuniteter gælder for agenturet.

Artikel 22

Erstatningsansvar

1. Agenturets ansvar i kontraktforhold bestemmes efter den lovgivning, der finder anvendelse på den pågældende aftale.

▼B

2. De Europæiske Fællesskabers Domstol har kompetence til at træffe afgørelse i henhold til en voldgiftsbestemmelse, som indeholdes i en af agenturet indgået aftale.

3. For så vidt angår ansvar uden for kontraktforhold skal agenturet i overensstemmelse med de almindelige retsprincipper, der er fælles for medlemsstaternes retssystemer, erstatte skader, der forvoldes af dets afdelinger eller af dets ansatte under udførelsen af deres hverv.

4. Domstolen har kompetence til at afgøre tvister vedrørende de i stk. 3 omhandlede skadeserstatninger.

5. De ansattes personlige ansvar over for agenturet fastsættes i den vedtægt eller i de ansættelsesvilkår, der gælder for dem.

Artikel 23

Offentliggørelse af dokumenter

1. Med forbehold af afgørelser truffet på basis af traktatens artikel 290 udarbejdes følgende dokumenter på alle Fællesskabets officielle sprog

a) sikkerhedsoversigten, jf. artikel 11, stk. 4

b) udtalelser til Kommissionen i medfør af artikel 14, stk. 1

c) den almindelige årsberetning samt arbejdsprogrammet, jf. artikel 24, stk. 2, henholdsvis litra b) og c).

2. De oversættelsesopgaver, der er påkrævet i forbindelse med agenturets virksomhed, udføres af Oversættelsescentret for Den Europæiske Unions Organer.

Artikel 24

Bestyrelsens oprettelse og beføjelser

1. Agenturet har en bestyrelse.

2. Bestyrelsen:

a) udnævner den administrerende direktør og på dennes forslag direktørerne, jf. artikel 30

▼M2

b) vedtager en årsberetning om agenturets virksomhed og sender den senest den 15. juni til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen, Revisionsretten og medlemsstaterne.

Agenturet forelægger hvert år budgetmyndigheden alle relevante oplysninger om resultaterne af evalueringsprocedurerne

▼B

c) vedtager hvert år inden den 30. september efter at have modtaget Kommissionens udtalelse agenturets arbejdsprogram for det kommende år og sender det til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og medlemsstaterne; dette arbejdsprogram vedtages med forbehold af Fællesskabets årlige budgetprocedure og Fællesskabets lovgivningsprogram inden for relevante luftfartssikkerhedsområder

d) vedtager i forståelse med Kommissionen retningslinjer for certificeringsopgavernes fordeling på de nationale luftfartsmyndigheder eller kompetente organer

e) udarbejder de procedurer, som den administrerende direktør skal træffe sine afgørelser efter, jf. artikel 43 og 44

f) udfører sine opgaver i forbindelse med agenturets budget i overensstemmelse med artikel 48, 49 og 52

g) udnævner klagenævnets medlemmer i overensstemmelse med artikel 32

h) udøver disciplinærmyndighed over den administrerende direktør og i forståelse med denne over direktørerne

▼B

i) afgiver udtalelse om gebyr- og afgiftsordningen som omhandlet i artikel 53, stk. 1

j) fastsætter sin forretningsorden

k) træffer afgørelse om agenturets sprogordning

l) supplerer om nødvendigt den liste over dokumenter, der er nævnt i artikel 23, stk. 1

m) fastlægger agenturets organisationsstruktur og vedtager agenturets personalepolitik.

3. Bestyrelsen kan rådgive den administrerende direktør i alle spørgsmål, der er snævert forbundet med luftfartssikkerhedens strategiske udvikling, herunder forskning som defineret i artikel 17.

4. Bestyrelsen opretter et rådgivende organ bestående af berørte parter, som den hører, inden den træffer afgørelser på de områder, der er omhandlet i stk. 2, litra c), e), f) og i). Bestyrelsen kan også beslutte at høre det rådgivende organ om andre spørgsmål, som er omhandlet i stk. 2 og 3. Den er ikke bundet af det rådgivende organs udtalelse.

Artikel 25

Bestyrelsens sammensætning

1. Bestyrelsen består af en repræsentant for hver medlemsstat og en repræsentant for Kommissionen. Således udnævner hver enkelt medlemsstat og Kommissionen et medlem af bestyrelsen samt en suppleant, der repræsenterer medlemmet, når det ikke er til stede. Mandatperioden er fem år. Den kan fornyes.

2. Deltagelse af repræsentanter for europæiske tredjelande og betingelserne herfor fastsættes efter behov i de ordninger, der er omhandlet i artikel 55.

Artikel 26

Bestyrelsens formandskab

1. Bestyrelsen vælger blandt sine medlemmer en formand og en næstformand. Næstformanden afløser formanden, når denne er forhindret i at udføre sit hverv.

2. Formandens og næstformandens mandatperiode udløber, når deres medlemskab af bestyrelsen ophører. Med forbehold af første punktum er formandens og næstformandens mandatperiode tre år. Denne mandatperiode kan fornyes.

Artikel 27

Møder

1. Bestyrelsen indkaldes til møde af formanden.

2. Agenturets administrerende direktør deltager i drøftelserne.

3. Bestyrelsen afholder mindst to ordinære møder om året. Den træder desuden sammen på formandens initiativ eller efter anmodning af mindst en tredjedel af dens medlemmer.

4. Bestyrelsen kan indbyde enhver, hvis synspunkt kan være af interesse, til at overvære dens møder som observatør.

5. Bestyrelsens medlemmer kan med forbehold af forretningsordenens bestemmelser bistås af rådgivere eller eksperter.

6. Bestyrelsens sekretariatsforretninger varetages af agenturet.

Artikel 28

Afstemning

1. Bestyrelsen træffer sine beslutninger med to tredjedeles flertal, jf. dog artikel 30, stk. 1. Efter anmodning fra et medlem af bestyrelsen

▼B

træffes den i artikel 24, stk. 2, litra k), omhandlede afgørelse med enstemmighed.

2. Hvert medlem har én stemme. Agenturets administrerende direktør deltager ikke i afstemningen. Hvis et medlem ikke er til stede, har suppleanten stemmeret.

3. Forretningsordenen fastlægger de nærmere afstemningsregler, især betingelserne for, at et medlem kan handle på et andet medlems vegne, samt om nødvendigt alle krav vedrørende beslutningsdygtighed.

Artikel 29

Den administrerende direktørs opgaver og beføjelser

1. Agenturet ledes af den administrerende direktør, som udfører sit hverv i fuldkommen uafhængighed. Med forbehold af Kommissionens og bestyrelsens respektive beføjelser må den administrerende direktør hverken søge eller modtage instruktioner fra nogen regering eller noget andet organ.

2. Europa-Parlamentet og Rådet kan opfordre agenturets administrerende direktør til at aflægge rapport om udførelsen af sine opgaver.

3. Den administrerende direktør har følgende opgaver og beføjelser:

a) godkende agenturets foranstaltninger, jf. artikel 13 og 15, inden for rammerne af denne forordning, gennemførelsesbestemmelserne hertil og andre relevante retsregler

b) træffe afgørelse om inspektioner og undersøgelser, jf. artikel 45 og 46

c) overdrage certificeringsopgaver til nationale luftfartsmyndigheder eller kompetente organer efter bestyrelsens retningslinjer

d) udføre internationale opgaver og forestår teknisk samarbejde med tredjelande i overensstemmelse med artikel 18

e) træffe alle nødvendige foranstaltninger, herunder vedtagelse af interne administrative instrukser og offentliggørelse af bekendtgørelser for at sikre, at agenturets virksomhed er i overensstemmelse med denne forordnings bestemmelser

f) hvert år at udarbejde et udkast til den almindelige beretning og forelægger det for bestyrelsen

g) udøve beføjelserne i artikel 20, stk. 2, over for de ansatte

h) udarbejde overslag over agenturets indtægter og udgifter i overensstemmelse med artikel 48 og gennemfører budgettet i overensstemmelse med artikel 49

i) delegere sine beføjelser til andre medlemmer af agenturets personale efter nærmere regler, som vedtages efter proceduren i artikel 54, stk. 2

j) med bestyrelsens samtykke træffe afgørelse om oprettelse af lokale kontorer i medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 19, stk. 3.

Artikel 30

Udnævnelse af ledere

1. Den administrerende direktør udnævnes på grundlag af kvalifikationer, dokumenteret kompetence og erfaring, der er relevant for civil luftfart, og kan afskediges af bestyrelsen på forslag fra Kommissionen. Bestyrelsen træffer sin afgørelse med et flertal på tre fjerdedele af sine medlemmer.

2. Den administrerende direktør kan bistås af en eller flere direktører. I tilfælde af den administrerende direktørs forfald træder en af direktørerne i hans sted.

3. Agenturets direktører udnævnes på grundlag af faglig kompetence, der er relevant for civil luftfart, og afskediges af bestyrelsen på forslag fra den administrerende direktør.

▼B

4. Mandatperioden for den administrerende direktør og direktørerne er fem år. Den kan fornyes.

Artikel 31

Oprettelse af klagenævn og deres beføjelser

1. Agenturet har et eller flere klagenævn.

2. Klagenævnet eller -nævnene træffer afgørelse om klager over de afgørelser, der er omhandlet i artikel 35.

3. Klagenævnet eller -nævnene træder sammen efter behov. Antallet af klagenævn og deres arbejdsopgaver fastsættes af Kommissionen efter proceduren i artikel 54, stk. 3.

Artikel 32

Klagenævnenes sammensætning

1. Et klagenævn består af en formand og to andre medlemmer.

2. Suppleanter træder i stedet for formanden og de to medlemmer i deres fravær.

3. Formanden, de andre medlemmer og deres respektive suppleanter udnævnes af bestyrelsen på grundlag af en liste over kvalificerede ansøgere, som Kommissionen har opstillet.

4. Når klagenævnet skønner, at den pågældende klage tilsiger det, kan det indkalde yderligere to medlemmer fra ovennævnte liste.

5. Medlemmernes kvalifikationer i de enkelte klagenævn, de enkelte medlemmers beføjelser i afgørelsernes forberedelsesfase og afstemningsbetingelserne fastsættes af Kommissionen efter proceduren i artikel 54, stk. 3.

Artikel 33

Klagenævnenes medlemmer

1. Mandatperioden for klagenævnenes medlemmer, herunder deres formænd og deres respektive suppleanter er fem år. Den kan fornyes.

2. Klagenævnenes medlemmer er uafhængige. De træffer deres afgørelser uden at være bundet af instruktioner.

3. Klagenævnenes medlemmer må ikke udøve andre hverv i agenturet. Hvervet som medlem af klagenævnene kan være et deltidshverv.

4. Klagenævnenes medlemmer kan i mandatperioden hverken afskediges fra deres hverv eller slettes af listen, medmindre der er væsentlige grunde til det, og Kommissionen træffer efter udtalelse fra bestyrelsen afgørelse herom.

Artikel 34

Udelukkelse og indsigelse

1. Klagenævnenes medlemmer må ikke deltage i klagesager, hvis de har en personlig interesse i dem, eller hvis de tidligere har optrådt som repræsentant for en af sagens parter eller har været med til at træffe den påklagede afgørelse.

2. Hvis et medlem af et klagenævn af en af de i stk. 1 nævnte grunde eller af andre grunde mener, at det ikke bør deltage i en klagesag, underretter det klagenævnet herom.

3. Klagesagens parter kan gøre indsigelse mod klagenævnets medlemmer af en af de grunde, der er nævnt i stk. 1, eller hvis de ikke anser dem for upartiske. En indsigelse tages ikke til følge, hvis den pågældende part i klagesagen har indledt proceduren vel vidende, at der forelå en indsigelsesgrund. Der kan ikke rejses indsigelse på grundlag af medlemmernes nationalitet.

▼B

4. Klagenævnet afgør uden det pågældende medlems medvirken, hvad der skal ske i de tilfælde, som er nævnt i stk. 2 og 3. Når denne beslutning træffes, afløses det pågældende medlem af sin suppleant i klagenævnet.

Artikel 35

Afgørelser, der kan påklages

1. Afgørelser, som agenturet har truffet på grundlag af artikel 15, 46 eller 53, kan påklages.

2. Klager, som indgives i henhold til stk. 1, har ikke opsættende virkning. Agenturet kan dog, hvis det skønner, at omstændighederne tillader det, udsætte gennemførelsen af den påklagede afgørelse.

3. En afgørelse, som ikke afslutter sagsbehandlingen i forhold til en af parterne, kan kun påklages sammen med den endelige afgørelse, medmindre der i afgørelsen gives adgang til særskilt klage.

Artikel 36

Klageberettigede personer

Enhver fysisk eller juridisk person kan indbringe klage over afgørelser, der er rettet til ham, eller afgørelser som, selv om de har form af en afgørelse rettet til en anden person, berører ham umiddelbart og individuelt. Sagens parter kan være parter i klagesagen.

Artikel 37

Klagefrist og formkrav

Klagen, som skal begrundes, skal indgives skriftligt til agenturet senest to måneder efter, at foranstaltningen er meddelt den pågældende, eller hvis dette ikke er sket, senest to måneder efter, at den pågældende har fået kendskab til den.

Artikel 38

Berigtigelse af afgørelser

1. Hvis den administrerende direktør finder, at klagen kan behandles og er begrundet, berigtiger han afgørelsen. Det gælder dog ikke, hvis den klagende part har en modpart i klagesagen.

2. Hvis afgørelsen ikke berigtiges senest en måned efter modtagelse af klagegrundene, skal agenturet straks afgøre, om det vil udsætte gennemførelsen af afgørelsen i henhold til artikel 35, stk. 2, andet punktum, og henvise klagen til klagenævnet.

Artikel 39

Behandling af klagen

1. Kan klagen behandles, undersøger klagenævnet, om der kan gives klageren medhold.

2. Klagenævnet skal ved behandlingen af klagen handle hurtigt. Det skal, så ofte det er påkrævet, opfordre klagesagens parter til inden for en fastsat frist at fremsætte deres bemærkninger til meddelelser, det selv har fremsat, eller til meddelelser fra de øvrige parter i klagesagen. Klagesagens parter har ret til at fremkomme med mundtlige indlæg.

Artikel 40

Afgørelse af klagen

Klagenævnet kan omgøre agenturets afgørelse eller hjemvise sagen til agenturets kompetente organ. Dette er bundet af klagenævnets afgørelse.

▼B

Artikel 41

Indbringelse af klage for Domstolen

1. Klagenævnenes afgørelser kan indbringes for Domstolen på de betingelser, der er anført i traktatens artikel 230.

2. Hvis agenturet undlader at træffe afgørelse, kan der indbringes passivitetssøgsmål for Domstolen på de betingelser, der er anført i traktatens artikel 232.

3. Agenturet træffer de foranstaltninger, der er nødvendige til opfyldelse af Domstolens afgørelse.

Artikel 42

Direkte indbringelse

Medlemsstaterne og Fællesskabets institutioner kan indbringe afgørelser, som træffes af agenturet, direkte for Domstolen.

AFDELING III

ARBEJDSMETODER

Artikel 43

Procedurer for udarbejdelse af udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale

1. Snarest muligt efter denne forordnings ikrafttræden fastlægger bestyrelsen gennemsigtige procedurer for afgivelse af de udtalelser og udstedelse af de certificeringsspecifikationer og det vejledende materiale, der er omhandlet i artikel 13, litra a) og b).

Disse procedurer skal:

a) bygge på den sagkundskab, som medlemsstaternes regeludstedende luftfartsmyndigheder råder over

b) om nødvendigt inddrage passende eksperter fra de relevante berørte parter

c) sikre, at agenturet offentliggør dokumenter og i vidt omfang holder samråd med de berørte parter efter en tidsplan og en procedure, som forpligter det til at reagere skriftligt i forbindelse med samrådsprocessen.

2. Når agenturet i henhold til artikel 14 udarbejder udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale, der skal anvendes af medlemsstaterne, indfører det en procedure for høring af medlemsstaterne. Med henblik herpå kan det oprette en arbejdsgruppe, hvortil hver medlemsstat har ret til at udpege en ekspert.

3. De foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 13, litra a) og b), og de procedurer, som indføres i henhold til stk. 1, offentliggøres i en officiel publikation udgivet af agenturet.

4. Der indføres særlige procedurer for, hvorledes agenturet umiddelbart skal reagere på et sikkerhedsproblem og underrette de relevante berørte parter om de foranstaltninger, de skal træffe.

Artikel 44

Beslutningsprocedure

1. Bestyrelsen fastlægger gennemsigtige procedurer for, hvorledes de enkelte afgørelser i henhold til artikel 13, litra c), træffes.

Disse procedurer skal:

a) sikre høring af fysiske og juridiske personer, der berøres af afgørelsen, og af alle andre parter, som er umiddelbart og individuelt berørt heraf

b) omfatte meddelelse af afgørelsen til den pågældende fysiske eller juridiske person samt for offentliggørelse af afgørelsen

▼B

c) sikre, at den fysiske eller juridiske person, som en afgørelse er rettet til, og alle andre parter i sagen underrettes om de retsmidler, de pågældende har i henhold til denne forordning

d) sikre, at afgørelsen er begrundet.

2. Bestyrelsen indfører endvidere procedurer for, hvorledes afgørelserne meddeles, under hensyntagen til klageproceduren.

3. Der indføres særlige procedurer for, hvorledes agenturet umiddelbart skal reagere på et sikkerhedsproblem og underrette de relevante berørte parter om de foranstaltninger, de skal træffe.

Artikel 45

Inspektion i medlemsstaterne

1. Uden at det berører den håndhævelsesmyndighed, som traktaten tillægger Kommissionen, bistår agenturet Kommissionen med kontrol af anvendelsen af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil ved at foretage standardinspektioner hos medlemsstaternes kompetente myndigheder som omhandlet i artikel 16, stk. 1. Til dette formål har de tjenestemænd, der er bemyndiget i henhold til denne forordning, beføjelse til, sammen med de nationale myndigheder og i overensstemmelse med den pågældende medlemsstats retsforskrifter, at:

a) undersøge relevante optegnelser, data, procedurer og alt andet materiale, som har betydning for at opnå et luftfartssikkerhedsniveau, der er i overensstemmelse med denne forordning

b) tage kopier eller udskrifter af sådanne optegnelser, data, procedurer og andet materiale

c) anmode om mundtlige forklaringer på stedet

d) få adgang til relevante lokaler, arealer og transportmidler.

2. De embedsmænd, agenturet har bemyndiget til at foretage disse inspektioner, udøver deres beføjelser efter fremlæggelse af en skriftlig tilladelse, som angiver genstanden for inspektionen og dens formål samt tidspunktet for dens påbegyndelse. Agenturet underretter i god tid før inspektionen den pågældende medlemsstat herom og om de bemyndigede embedsmænds identitet.

3. Den pågældende medlemsstat stiller sig til rådighed for sådanne inspektioner og sikrer, at også de berørte organer og personer stiller sig til rådighed for inspektionerne.

4. Hvis en inspektion i henhold til denne artikel indebærer inspektion af en virksomhed eller en sammenslutning af virksomheder, finder bestemmelserne i artikel 46 anvendelse. Hvis en virksomhed modsætter sig inspektionen, giver den pågældende medlemsstat agenturets bemyndigede embedsmænd den nødvendige bistand, så de kan udføre inspektionen.

5. Rapporter, der udarbejdes i henhold til denne artikel, skal foreligge på de(t) officielle sprog i den medlemsstat, hvor inspektionen har fundet sted.

Artikel 46

Undersøgelse hos virksomheder

1. Med henblik på anvendelsen af artikel 15 kan agenturet selv foretage alle nødvendige undersøgelser hos virksomhederne eller delegere denne opgave til de nationale luftfartsmyndigheder eller kompetente organer. Undersøgelserne udføres i overensstemmelse med lovforskrifterne i de medlemsstater, hvor de udføres. Til dette formål har de personer, der er bemyndiget i henhold til denne forordning, beføjelse til at:

a) undersøge relevante optegnelser, data, procedurer og alt andet materiale, som har betydning for udførelsen af agenturets opgaver

b) tage kopier eller udskrifter af sådanne optegnelser, data, procedurer og andet materiale

▼B

c) anmode om mundtlige forklaringer på stedet

d) få adgang til virksomhedernes relevante lokaler, arealer og transportmidler.

2. De personer, som bemyndiges til at udføre disse undersøgelser, udøver deres beføjelser efter fremlæggelse af en skriftlig tilladelse, som angiver genstanden for undersøgelsen og dennes formål.

3. Agenturet underretter i god tid før undersøgelsen den medlemsstat, på hvis område den skal finde sted, om undersøgelsen og de bemyndigede personers identitet. Den pågældende medlemsstats embedsmænd bistår på agenturets anmodning de bemyndigede personer med at udføre deres opgaver.

Artikel 47

Åbenhed og kommunikation

▼M2

1. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter ([1]) finder anvendelse på agenturets dokumenter.

▼B

2. Agenturet kan selv tage initiativ til kommunikation inden for sit ansvarsområde. Det sikrer navnlig, at offentligheden og alle interesserede parter ud over den offentliggørelse, der er omhandlet i artikel 43, stk. 3, hurtigt får objektive, pålidelige og letforståelige oplysninger om agenturets arbejde.

▼M2

3. Bestyrelsen fastlægger de praktiske gennemførelsesbestemmelser til forordning (EF) nr. 1049/2001 senest seks måneder efter ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr 1643/2003 af 22. juli 2003 om ændring af forordning (EF) nr. 1592/2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur ([2]).

▼B

4. Enhver fysisk eller juridisk person har ret til at henvende sig skriftligt til agenturet på et af de i traktatens artikel 314 nævnte sprog. Den pågældende er berettiget til at modtage et svar på samme sprog.

▼M2

5. De beslutninger, som agenturet træffer efter artikel 8 i forordning (EF) nr. 1049/2001, kan påklages til Ombudsmanden eller indbringes for Domstolen efter bestemmelserne i henholdsvis artikel 195 og artikel 230 i traktaten.

▼B

AFDELING IV

FINANSIELLE BESTEMMELSER

Artikel 48

Budget

1. Agenturets indtægter udgøres af:

a) et bidrag fra Fællesskabet og fra ethvert europæisk tredjeland, som Fællesskabet har indgået de i artikel 55 omhandlede aftaler med

b) gebyrer, som betales ved ansøgning om de certifikater og godkendelser, agenturet udsteder, og for besiddelse af dem

c) betaling for offentliggørelse, uddannelse og andre tjenester, som leveres af agenturet.

([1]) EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.
([2]) EUT L 245 af 29.9.2003, s. 7.

▼B

2. Agenturets udgifter omfatter udgifter til personale, administration, infrastruktur og driftsudgifter.

▼M2

3. Indtægter og udgifter skal balancere.

4. Bestyrelsen udarbejder hvert år på grundlag af et udkast til overslag over indtægter og udgifter overslaget over agenturets indtægter og udgifter for det kommende regnskabsår.

5. Bestyrelsen sender senest den 31. marts dette overslag, der omfatter en foreløbig stillingsfortegnelse og ledsages af et foreløbigt arbejdsprogram, til Kommissionen og til de lande, som Fællesskabet har indgået aftaler med efter artikel 55.

6. Kommissionen sender overslaget til Europa-Parlamentet og Rådet (i det følgende benævnt »budgetmyndigheden«) sammen med det foreløbige forslag til Den Europæiske Unions almindelige budget.

7. På grundlag af overslaget opfører Kommissionen i det foreløbige forslag til Den Europæiske Unions almindelige budget de overslag, som den finder nødvendige for så vidt angår stillingsfortegnelsen og det tilskud, der skal ydes over det almindelige budget, og forelægger dette for budgetmyndigheden i overensstemmelse med traktatens artikel 272.

8. Budgetmyndigheden godkender bevillingerne i form af tilskud til agenturet.

Budgetmyndigheden vedtager agenturets stillingsfortegnelse.

9. Budgettet vedtages af bestyrelsen. Det bliver endeligt efter den endelige vedtagelse af Den Europæiske Unions almindelige budget. Det justeres i givet fald i overensstemmelse hermed.

10. Bestyrelsen underretter hurtigst muligt budgetmyndigheden om alle påtænkte projekter, som kan få betydelige finansielle følger for finansieringen af budgettet, navnlig projekter vedrørende fast ejendom såsom leje eller erhvervelse af ejendomme. Den underretter Kommissionen herom.

Når en af budgetmyndighedens parter har meddelt, at den agter at afgive udtalelse, sender den denne til bestyrelsen inden seks uger regnet fra underretningen om projektet.

Artikel 49

Budgetgennemførelse og budgetkontrol

1. Den administrerende direktør gennemfører agenturets budget.

2. Agenturets regnskabsfører sender senest den 1. marts efter det afsluttede regnskabsår det foreløbige årsregnskab ledsaget af beretningen om den budgetmæssige og økonomiske forvaltning i regnskabsåret til Kommissionens regnskabsfører. Kommissionens regnskabsfører konsoliderer de foreløbige årsregnskaber for institutionerne og de decentrale organer i overensstemmelse med artikel 128 i den almindelige finansforordning.

3. Senest den 31. marts efter det afsluttede regnskabsår sender Kommissionens regnskabsfører agenturets foreløbige årsregnskab ledsaget af beretningen om den budgetmæssige og økonomiske forvaltning i regnskabsåret til Revisionsretten. Beretningen om den budgetmæssige og økonomiske forvaltning i regnskabsåret sendes tillige til Europa-Parlamentet og Rådet.

4. Ved modtagelsen af Revisionsrettens bemærkninger om agenturets foreløbige årsregnskab, jf. artikel 129 i den almindelige finansforordning, opstiller den administrerende direktør på eget ansvar agenturets endelige årsregnskab og sender det til bestyrelsen med henblik på udtalelse.

5. Bestyrelsen afgiver udtalelse om agenturets endelige årsregnskab.

▼M2

6. Den administrerende direktør sender senest den 1. juli efter det afsluttede regnskabsår det endelige årsregnskab ledsaget af bestyrelsens udtalelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og Revisionsretten.

7. Det endelige årsregnskab offentliggøres.

8. Den administrerende direktør sender senest den 30. september Revisionsretten et svar på dennes bemærkninger. Dette svar sendes ligeledes til bestyrelsen.

9. Hvis Europa-Parlamentet anmoder om det, forelægger den administrerende direktør det alle de oplysninger, der er nødvendige, for at dechargeproceduren vedrørende det pågældende regnskabsår kan forløbe tilfredsstillende, jf. artikel 146, stk. 3, i den almindelige finansforordning.

10. Efter henstilling fra Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal, meddeler Europa-Parlamentet inden den 30. april i år n + 2 den administrerende direktør decharge for gennemførelsen af budgettet for regnskabsåret n.

▼B

Artikel 50

Bekæmpelse af svig

1. Bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 af 25. maj 1999 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) [1], finder ubegrænset anvendelse i forbindelse med bekæmpelsen af svig, korruption og andre retsstridige handlinger.

2. Agenturet tiltræder den interinstitutionelle aftale af 25. maj 1999 om de interne undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) [2], og udsteder straks de tilsvarende bestemmelser, som finder anvendelse på samtlige af agenturets medarbejdere.

3. I finansieringsbestemmelserne samt enhver aftale eller ethvert instrument til gennemførelse heraf fastsættes det udtrykkeligt, at Revisionsretten og OLAF om nødvendigt kan foretage kontrol på stedet hos modtagerne af midler fra agenturet og de organer, som fordeler disse.

Artikel 51

Evaluering

1. Inden tre år, efter at agenturet har påbegyndt varetagelsen af sine opgaver, og derefter hvert femte år lader bestyrelsen foretage en uafhængig ekstern evaluering af denne forordnings gennemførelse.

2. I evalueringen skal det undersøges, hvor effektivt agenturet varetager sit hverv, og hvorvidt denne forordning, agenturet og dets arbejdsgang har bidraget til tilvejebringelse af et højt luftfartssikkerhedsniveau. I evalueringen tages der hensyn til de berørte aktørers synspunkter både på europæisk og nationalt plan.

3. Resultaterne af evalueringen fremsendes til bestyrelsen, som udfærdiger henstillinger vedrørende ændringer af forordningen, agenturet og dets arbejdsgang og forelægger dem for Kommissionen, som dernæst kan fremsende dem til Europa-Parlamentet og til Rådet sammen med sin egen holdning og relevante forslag. Om nødvendigt indgår der heri en handlingsplan med en tidsplan. Såvel evalueringsresultaterne som henstillingerne offentliggøres.

---

[1] EFT L 136 af 31.5.1999, s. 1.
[2] EFT L 136 af 31.5.1999, s. 15.

▼M2

Artikel 52

Finansielle bestemmelser

Agenturets finansforordning vedtages af bestyrelsen efter høring af Kommissionen. Den kan kun afvige fra Kommissionens forordning (EF, Euratom) nr. 2343/2002 af 19. november 2002 om rammefinansforordning for de organer, der er omhandlet i artikel 185 i Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 om finansforordningen vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget [1], hvis det er nødvendigt på grund af de særlige forhold, der karakteriserer agenturets drift, og Kommissionen på forhånd giver sit samtykke.

▼B

Artikel 53

Gebyrer og afgifter

1. Kommissionen vedtager en gebyr- og afgiftsforordning efter proceduren i artikel 54, stk. 3, og efter at have hørt bestyrelsen.

2. I gebyr- og afgiftsforordningen fastsættes især, hvilke opgaver der i henhold til artikel 48, stk. 1, skal opkræves gebyr og afgift for, gebyrets og afgiftens størrelse samt betalingsmåden.

3. Der opkræves gebyr og afgift for:

a) udstedelse og fornyelse af certifikater og for permanent kontrol hermed

b) tjenesteydelser; gebyrerne og afgifterne skal afspejle de med de enkelte ydelser faktisk forbundne omkostninger

c) behandling af klager.

Alle gebyrer og afgifter angives og betales i euro.

4. Gebyrer og afgifter fastsættes på et niveau, som sikrer, at den dermed forbundne indtægt i princippet er tilstrækkelig til at dække de fulde omkostninger i forbindelse med den leverede tjeneste.

Det i artikel 48, stk. 1, nævnte bidrag kan i en overgangsperiode indtil den 31. december i det fjerde år efter denne forordnings ikrafttræden dække udgifterne i forbindelse med agenturets indkøringsfase. Denne periode kan om nødvendigt forlænges efter proceduren i artikel 54, stk. 3, dog højst med et år.

KAPITEL IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 54

Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til en måned.

4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 6 i afgørelse 1999/468/EF.

Inden Kommissionen træffer afgørelse, hører den det i stk. 1 omhandlede udvalg.

[1] EFT L 357 af 31.12.2002, s. 72, med berigtigelse i EFT L 2 af 7.1.2003, s. 39.

▼B

Perioden i artikel 6, litra b), i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

Indbringer en medlemsstat Kommissionens afgørelse for Rådet, kan det med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden tre måneder.

5. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 55

Europæiske tredjelandes deltagelse

Europæiske tredjelande, som er kontraherende parter i Chicago-konventionen og har indgået aftaler med Fællesskabet, som indebærer, at de har indført og anvender fællesskabsretten på de områder, der er omfattet af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, kan deltage i agenturet.

Efter de relevante bestemmelser i disse aftaler skal der udarbejdes ordninger, som bl.a. angiver arten og omfanget af samt de nærmere regler for disse landes deltagelse i agenturets arbejde, herunder også bestemmelser om finansielle bidrag og personale.

Artikel 56

Påbegyndelse af agenturets virksomhed

1. Agenturet varetager sine certificeringsopgaver i henhold til artikel 15 fra den 28. september 2003. Indtil dette tidspunkt anvender medlemsstaterne fortsat gældende lovgivning og regler.

2. Uanset artikel 5, 6, 9 og 15 kan medlemsstaterne fortsat i en yderligere overgangsperiode på 42 måneder fra datoen i stk. 1 udstede certifikater og godkendelser på de betingelser, som Kommissionen fastsætter i gennemførelsesbestemmelserne til disse artikler. Når medlemsstaterne i den forbindelse udsteder certifikater på grundlag af certifikater udstedt af tredjelande, skal der i Kommissionens gennemførelsesbestemmelser tages behørigt hensyn til principperne i artikel 9, stk. 2, litra b) og c).

3. Uanset artikel 43 og indtil vedtagelsen af væsentlige krav, jf. artikel 7, kan agenturets tilsvarende hverv udøves i henhold til arbejdsprocedurer, som aftales med de fælles luftfartsmyndigheder.

Artikel 57

Ophævelse

1. Direktiv 80/51/EØF og bilag II til forordning (EØF) nr. 3922/91 ophæves fra den 28. september 2003.

2. Artikel 8 finder anvendelse på materiel, dele og apparatur, organisationer og personer, som er blevet certificeret i overensstemmelse med de i stk. 1 i nærværende artikel nævnte bestemmelser.

Artikel 58

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 5 og 6 anvendes fra de datoer, der fastlægges i gennemførelsesbestemmelserne.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

▼B

BILAG I

Væsentlige krav til luftdygtighed, jf. artikel 5

1. Produktintegritet : produktintegritet skal sikres under alle forventede flyvebetingelser i luftfartøjets operationelle levetid. Det skal godtgøres ved vurdering eller analyse, om nødvendigt underbygget af afprøvninger, at alle krav er opfyldt.

1.a. Strukturer og materiale : strukturel integritet skal sikres inden for og tilstrækkelig langt ud over de operationelle begrænsninger for luftfartøjet, herunder dets fremdriftssystem, og skal opretholdes i dets operationelle levetid.

1.a.1. Alle dele af luftfartøjet, som i tilfælde af svigt vil kunne formindske den strukturelle integritet, skal opfylde nedenstående betingelser uden skadelig deformation eller svigt. Dette omfatter alle dele med en betydelig masse og deres fastholdelsesanordninger.

1.a.1.a. Alle belastningskombinationer, der med rimelighed kan forventes at forekomme inden for og tilstrækkelig langt ud over luftfartøjets vægt, tyngdepunktscenter-interval, operationelle begrænsninger og operationelle levetid skal tages i betragtning. Dette omfatter belastninger, som skyldes vindstød, manøvrer, overtryk, bevægelige overflader samt kontrol- og fremdriftssystemer både under flyvning og på jorden.

1.a.1.b. Der skal tages hensyn til belastninger og sandsynlige svigt i tilfælde af nødlanding enten på land eller vand.

1.a.1.c. De dynamiske virkninger skal indgå i strukturens reaktion på disse belastninger.

1.a.2. Luftfartøjet skal være fri for aeroelastisk ustabilitet og usædvanlig kraftig vibration.

1.a.3. Den fabrikationsmåde, de processer og materialer, der er brugt ved konstruktionen af luftfartøjet, skal kunne omsættes til kendte og reproducerbare strukturelle egenskaber. Alle ændringer i den materielle ydeevne i forbindelse med operationelle forhold skal tages i betragtning.

1.a.4. Virkningerne af periodisk belastning, miljøforringelse, skade forårsaget ved uheld og af andre forhold må ikke formindske den strukturelle integritet til et resterende styrkeniveau, der ligger under et acceptabelt niveau. Der skal udsendes alle nødvendige instrukser til sikring af fortsat luftdygtighed i denne henseende.

1.b. Fremdrift : fremdriftssystemets integritet (dvs. motorer og i givet fald propeller) skal påvises inden for og tilstrækkelig langt ud over fremdriftssystemets operationelle begrænsninger og skal opretholdes i dets operationelle levetid.

1.b.1. Fremdriftssystemet skal inden for de fastsatte grænser producere den jetimpuls eller effekt, der kræves af det under alle påkrævede flyvebetingelser under hensyntagen til miljøvirkninger og -forhold.

1.b.2. Den fabrikationsproces og de materialer, der er brugt til fremstilling af fremdriftssystemet, skal kunne omsættes til kendt og reproducerbar strukturel adfærd. Alle ændringer i den materielle ydeevne i forbindelse med operationelle forhold skal tages i betragtning.

1.b.3. Virkningerne af periodisk belastning, miljø- og driftsforringelse og sandsynlige efterfølgende svigt af dele må ikke formindske fremdriftssystemets integritet til niveauer, der ligger under det acceptable. Der skal udsendes alle nødvendige instrukser til sikring af fortsat luftdygtighed i denne henseende.

1.b.4. Der skal udsendes alle nødvendige instrukser og oplysninger samt krav til en sikker og korrekt grænseflade mellem fremdriftssystemet og luftfartøjet.

1.c. Systemer og udstyr

1.c.1. Luftfartøjet må ikke frembyde designtræk eller -detaljer, som erfaringen har vist er farlige.

1.c.2. Luftfartøjet, herunder de systemer, det udstyr og apparatur, der kræves til typecertificeringen eller ifølge de operationelle regler, skal fungere efter hensigten under alle forudsigelige operationelle betingelser inden for og tilstrækkelig langt ud over luftfartøjets operationelle begrænsninger under behørig hensyntagen til de operationelle forhold for systemet, udstyret eller apparaturet. Andre systemer, andet udstyr og

▼B

andet apparatur, der ikke kræves til typecertificering eller ifølge de operationelle regler, må, uanset om de fungerer korrekt eller ikke korrekt, ikke mindske sikkerheden og må ikke have nogen negativ indvirkning på noget andet systems, udstyrs eller apparaturs korrekte funktion. Systemer, udstyr og apparatur skal kunne opereres, uden at det kræver usædvanlige færdigheder eller fysisk kraft.

1.c.3. Luftfartøjets systemer, udstyr og tilknyttet apparatur skal hver for sig og i forhold til hinanden skal være designet således, at en eventuel katastrofal svigtsituation ikke skyldes et enkelt svigt, der ikke forekommer at være yderst usandsynligt, og der skal være et omvendt forhold mellem sandsynligheden for en svigtsituation og omfanget af dennes virkning på luftfartøjet og de ombordværende. Med hensyn til kriteriet om et enkelt svigt som omhandlet ovenfor accepteres det, at der må tages skyldigt hensyn til luftfartøjets størrelse og konfiguration i bredden, og at kriteriet om et enkelt svigt derfor muligvis ikke er opfyldt for nogle dele og nogle systemer i helikoptere og mindre luftfartøjer.

1.c.4. Besætning eller i givet fald vedligeholdelsespersonale skal på en klar, sammenhængende og utvetydig måde gives de oplysninger, der er nødvendige for sikker gennemførelse af flyvningen, samt oplysninger om usikre forhold. Systemer, udstyr og manøvreorganer, herunder skilte og meddelelser, skal være udformet og placeret således, at fejl, som kunne forårsage en farlig situation, reduceres til et minimum.

1.c.5. Der skal tages forholdsregler med hensyn til design for at begrænse farerne for luftfartøjet og de ombordværende i form af rimeligt sandsynlige interne og eksterne risici for luftfartøjet til et minimum, herunder beskyttelse mod muligheden for et betydeligt svigt eller sammenbrud i et af luftfartøjets apparaturer.

1.d. Fortsat luftdygtighed

1.d.1. Der skal udarbejdes instruktioner for fortsat luftdygtighed for at sikre, at standarden for luftfartøjets luftdygtighed ved typecertificeringen opretholdes i hele luftfartøjets operationelle levetid.

1.d.2. Der skal være midler til rådighed til inspektion, tilpasning, smøring, afmontering eller udskiftning af dele og apparatur, hvis det er nødvendigt for fortsat luftdygtighed.

1.d.3. Instruktioner for fortsat luftdygtighed skal forefindes i form af en manual eller manualer, alt efter hvor stor oplysningsmængden er. Manualerne skal omfatte vedligeholdelses- og reparationsinstrukser, oplysninger om service, fejlfindings- og inspektionsprocedurer i et format, der gør dem praktisk at anvende.

1.d.4. Instruktionerne for fortsat luftdygtighed skal indeholde begrænsninger i luftdygtigheden, der opstiller de obligatoriske udskiftningstidspunkter, inspektionsintervaller og tilknyttede inspektionsprocedurer.

2. Luftdygtighedsaspekter af operation af materiel

2.a. Det skal godtgøres, at følgende er bragt i orden for at sikre et tilfredsstillende sikkerhedsniveau for personer om bord eller på jorden under operation af materiellet.

2.a.1. Det skal fastsættes, hvilke former for operation luftfartøjet er godkendt til, og de begrænsninger og oplysninger, der er nødvendige for sikker operation, herunder miljømæssige begrænsninger og ydeevne, skal fastsættes.

2.a.2. Luftfartøjet skal kunne styres og manøvreres på sikker måde under alle forventede operationsbetingelser, herunder efter svigt i et eller i givet fald flere fremdriftssystemer. Der skal tages behørigt hensyn til pilotens fysiske styrke, cockpitforhold, pilotarbejdsbyrden og andre menneskelige faktorer samt til flyvefasen og dens varighed.

2.a.3. Det skal være muligt at foretage en jævn overgang fra en flyvefase til en anden, uden at det kræver usædvanlig færdighed, årvågenhed, fysisk styrke eller en usædvanlig arbejdsindsats fra pilotens side under alle sandsynlige operationsbetingelser.

2.a.4. Luftfartøjet skal have en sådan stabilitet, at kravene til piloten ikke bliver urimeligt store under hensyntagen til flyvefasen og dens varighed.

2.a.5. Der skal fastlægges procedurer for normale operations-, svigt- og nødsituationer.

▼B

2.a.6. Der skal forefindes advarsler eller andre præventive midler, således at normale operationelle begrænsninger i forhold til typen ikke overskrides.

2.a.7. Luftfartøjets og dets systemers karakteristika skal gøre det muligt sikkert at vende tilbage til normale flyveforhold efter eventuelt ekstreme operationelle forhold.

2.b. Operationelle begrænsninger og andre oplysninger, der er nødvendige for sikker operation, skal stilles til rådighed for besætningen.

2.c. Luftfartøjet skal beskyttes mod fare under sine operationer som følge af dårlige eksterne og interne omgivende forhold, herunder miljøforhold.

2.c.1. Især må der ikke opstå en usikker situation på grund af fænomener som f.eks., men ikke udelukkende, dårlige vejrforhold, lyn, sammenstød med fugle, højfrekvensstrålingsfelter, ozon osv., der med rimelighed kan forventes at forekomme under driften.

2.c.2. Kabineafdelingerne skal være indrettet således, at passagerne har passende befordringsforhold og på passende måde er beskyttet mod forventede farer som følge af flyveoperationer og nødsituationer, herunder farer i forbindelse med ild, røg, giftige luftarter og hurtig dekompression. Der skal træffes forholdsregler for at give de ombordværende alle rimelige chancer for at undgå alvorlig legemsbeskadigelse, for hurtig rømning af luftfartøjet og beskyttelse mod følgerne af decelerationskræfter i tilfælde af nødlanding på land eller vand. Der skal efter behov være klare og utvetydige skilte eller meddelelser, der oplyser de ombordværende om hensigtsmæssig sikker adfærd og sikkerhedsudstyrets placering og korrekt brug heraf. Det fornødne sikkerhedsudstyr skal være lettilgængeligt.

2.c.3. Cockpittet skal være indrettet med henblik på at lette arbejdet under flyveoperationer, herunder midler, der skærper situationsfornemmelsen, og forvaltning af en forventet situation og nødsituationer. Cockpittets miljø må ikke have nogen negativ virkning på besætningens evne til at udføre sine opgaver, og det skal designes således, at der undgås forstyrrelser under operationer og forkert brug af styreanordningerne.

3. Organisationer (herunder fysiske personer, der beskæftiger sig med design, fremstilling eller vedligeholdelse)

3.a. Der udstedes godkendelser af organisationer, når følgende betingelser er opfyldt:

3.a.1. Organisationen har alle de nødvendige midler til at udføre arbejdet. Disse midler består af, men er ikke begrænset til følgende: faciliteter, personale, udstyr, redskaber og materiale, dokumentation for opgaver, ansvar og procedurer, adgang til relevante data og registrering.

3.a.2. Organisationen skal gennemføre og vedligeholde et administrationssystem for at sikre overholdelsen af disse væsentlige krav til luftdygtigheden og tilsigte stadig forbedring af systemet.

3.a.3. Organisationen skal indføre ordninger med andre relevante organisationer, som er nødvendige for at sikre, at de væsentlige luftdygtighedskrav fortsat vil være opfyldt.

3.a.4. Organisationen skal indføre et system for rapportering af hændelser og/eller håndtering heraf, som skal anvendes af administrationssystemet i punkt 3.a.2 og ordningerne i henhold til punkt 3.a.3 for at bidrage til den tilstræbte fortsatte forbedring af materiellets sikkerhed.

3.b. For vedligeholdelsestræningsorganisationer gælder betingelserne i 3.a.3 og 3.a.4 ikke.

▼B

BILAG II

Luftfartøjer som nævnt i artikel 4, stk. 2

Artikel 4, stk. 1, finder ikke anvendelse på luftfartøjer, for hvilke der ikke er udstedt et typecertifikat eller et luftdygtighedsbevis på grundlag af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, og som falder ind under en af følgende kategorier:

a) Luftfartøjer med en klar historisk relevans, der knytter sig til:

   i) deltagelse i en betydningsfuld historisk begivenhed, eller

   ii) et vigtigt skridt i udviklingen inden for luftfarten, eller

   iii) en vigtig rolle i en medlemsstats væbnede styrker

   og som opfylder et eller flere af følgende kriterier:

   i) det er godtgjort, at deres oprindelige design er mere end 40 år gammelt

   ii) deres produktion er ophørt for mindst 25 år siden

   iii) mindre end 50 luftfartøjer med samme grundlæggende design er fortsat registreret i medlemsstaterne.

b) Luftfartøjer, der er specifikt designet eller ændret til forsknings-, forsøgs- eller videnskabelige formål, og som kun ventes fremstillet i meget begrænset antal.

c) Luftfartøjer, hvor mindst 51 % er bygget af en amatør eller en nonprofit-sammenslutning af amatører til eget formål og uden noget kommercielt sigte.

d) Luftfartøjer, hvis oprindelige design udelukkende var bestemt til militære formål.

e) Fly med højst to sæder og med en stallhastighed eller mindste stabile flyvehastighed i landingskonfiguration på højst 35 knob kalibreret lufthastighed (CAS) og med en højst tilladt startmasse (MTOM), som ikke overstiger:

   i) 300 kg for et ensædet landfly, eller

   ii) 450 kg for et tosædet landfly, eller

   iii) 330 kg for et ensædet amfibiefly eller pontonfly, eller

   iv) 495 kg for et tosædet amfibiefly eller pontonfly, forudsat at det, når det anvendes både som pontonfly og som landfly, ligger under begge relevante MTOM-grænseværdier.

f) »Svæveplaner« med en strukturel masse på mindre end 80 kg, når de er ensædede, eller 100 kg, når de er tosædede, herunder dem, som løbestartes.

g) Ubemandede luftfartøjer med en operativ masse på mindre end 150 kg.

h) Alle andre luftfartøjer med en samlet masse uden pilot på mindre end 70 kg.