Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►**B** **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1592/2002**

av den 15 juli 2002

om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet

(Text av betydelse för EES)

(EGT L 240, 7.9.2002, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Kommissionens förordning (EG) nr 1701/2003 av den 24 september 2003	L 243	5	27.9.2003

▼B

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1592/2002

av den 15 juli 2002

om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ([1]),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([2]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ([3]), och

av följande skäl:

(1) Europas medborgare bör ständigt garanteras en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten genom att gemensamma säkerhetsbestämmelser antas och genom åtgärder för att säkerställa att produkter som används och personer och organisationer som är verksamma inom gemenskapen följer såväl dessa bestämmelser som miljöskyddsbestämmelserna. Detta kommer att underlätta den fria rörligheten för varor, personer och organisationer på den inre marknaden.

(2) Luftfartsprodukter bör därför genomgå ett certifieringsförfarande där det kontrolleras att de uppfyller grundläggande luftvärdighets- och miljöskyddskrav avseende civil luftfart. Lämpliga grundläggande krav bör utarbetas inom ett år efter det att denna förordning har trätt i kraft för att omfatta drift av luftfartyg och licensiering av flygbesättningar samt tillämpning av förordningen på luftfartyg från tredje land och därefter andra delar av området för säkerhet vid civil luftfart.

(3) För att hänsyn skall tas till den ökande oron över passagerares hälsa och välbefinnande under flygningen måste luftfartygskonstruktioner tas fram som bättre skyddar passagerarnas säkerhet och hälsa.

(4) Resultaten av flyghaveriutredningar bör utan dröjsmål leda till åtgärder, särskilt om de handlar om bristfällig luftfartygskonstruktion och/eller frågor som rör driften, så att konsumenterna kan ha fortsatt förtroende för lufttransporter.

(5) Konventionen angående internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 (Chicagokonventionen) i vilken medlemsstaterna redan är parter, innehåller redan miniminormer för att säkerställa säkerheten inom den civila luftfarten med tillhörande miljöskydd. Grundläggande gemenskapskrav med tillämpningsföreskrifter bör garantera att medlemsstaterna uppfyller de förpliktelser som följer av den konventionen, även gentemot tredje land.

(6) Luftfartsprodukter, delar och anordningar bör certifieras när de har befunnits uppfylla de normer för grundläggande luftvärdighets- och miljöskyddskrav som gemenskapen fastställt i linje

([1]) EGT C 154 E, 29.5.2001, s. 1.
([2]) EGT C 221, 7.8.2001, s. 38.
([3]) Europaparlamentets yttrande av den 5 september 2001 (EGT C 72 E, 21.3.2002, s. 146), rådets gemensamma ståndpunkt av den 19 december 2001 (EGT C 58 E, 5.3.2002, s. 44) och Europaparlamentets beslut av den 9 april 2002 (ännu ej offentliggjort i EGT). Rådets beslut av den 18 juni 2002.

▼B

med normer som fastställts i Chicagokonventionen. Kommissionen bör få befogenheter att utarbeta nödvändiga tillämpningsföreskrifter.

(7) För att uppnå gemenskapens mål när det gäller fri rörlighet för varor, personer och tjänster och när det gäller den gemensamma transportpolitiken bör medlemsstaterna, utan ytterligare krav eller bedömning, godkänna produkter, delar och anordningar samt organisationer och personer som har certifierats i enlighet med denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.

(8) En viss grad av flexibilitet bör tillåtas under särskilda omständigheter, t.ex. för att vidta brådskande säkerhetsåtgärder eller tillgodose oförutsedda eller begränsade driftsrelaterade behov, och för att man skall kunna uppnå en motsvarande säkerhetsnivå med andra medel. Medlemsstaterna bör kunna medge undantag från kraven i förordningen och tillämpningsföreskrifterna om undantagen är tydligt avgränsade och står under gemenskapens tillsyn.

(9) Uppfyllandet av målen i denna förordning kan effektivt uppnås genom samarbete med tredje land. Bestämmelserna i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter kan i så fall anpassas genom avtal mellan gemenskapen och dessa länder. Om sådana avtal inte har slutits bör medlemsstaterna ändå, under lämplig gemenskapstillsyn, kunna få erkänna godkännanden som utfärdats av tredje land för utländska produkter, delar, anordningar, organisationer och personal.

(10) Det är nödvändigt att fastställa lämpliga åtgärder både för att säkerställa det nödvändiga skyddet av känsliga säkerhetsuppgifter och för att förse allmänheten med adekvata uppgifter om nivån på flygsäkerheten vid civil luftfart och tillhörande miljöskydd, med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar ([1]) och relevant nationell lagstiftning.

(11) Arbetet inom alla de områden som omfattas av denna förordning behöver organiseras på ett bättre sätt, varvid vissa arbetsuppgifter som nu utförs av gemenskapen eller på nationell nivå i stället bör utföras av ett enda specialiserat expertorgan. Det är därför nödvändigt att, inom ramen för gemenskapens nuvarande institutionella struktur och fördelning av befogenheter, inrätta en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, som skall arbeta självständigt med tekniska frågor och ha rättsligt, administrativt och ekonomiskt oberoende. Det är därför både nödvändigt och lämpligt att byrån är ett gemenskapsorgan i form av en juridisk person med de genomförandebefogenheter som den tillerkänns i förordningen.

(12) För att kunna bistå gemenskapen på lämpligt sätt bör byrån få möjlighet att utveckla sitt kunnande på alla de områden inom flygsäkerhet vid civil luftfart och miljöskydd som omfattas av denna förordning. Byrån bör bistå kommissionen vid utarbetandet av nödvändig lagstiftning och bistå medlemsstaterna och branschen vid tillämpningen av denna. Den bör få befogenhet att utfärda certifieringsspecifikationer och vägledande material, genomföra tekniska undersökningar och utfärda certifikat vid behov och bör bistå kommissionen i dess arbete med att övervaka tillämpningen av denna förordning och tillämpningsföreskrifterna och bör ges de befogenheter som krävs för att utföra sina uppgifter.

(13) För att kunna utöva tillsyn över byråns arbete bör kommissionen och medlemsstaterna vara företrädda i en styrelse, som bör ha befogenhet att fastställa budgeten och kontrollera att den genomförs, anta lämpliga finansiella bestämmelser, utarbeta tydliga förfaranden för byråns beslutsfattande samt utnämna den

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

▼B

verkställande direktören. Byrån bör också få bedriva forskning och inleda lämpligt samarbete med kommissionen och medlemsstaterna. Det är önskvärt att byrån bistår gemenskapen och dess medlemsstater i internationella förbindelser, t.ex. harmonisering av bestämmelser, erkännande av godkännanden och tekniskt samarbete, och den bör ha rätt att etablera kontakter med luftfartsmyndigheterna i tredje land och med internationella organisationer som arbetar med de frågor som omfattas av denna förordning.

(14) Allmänhetens intresse kräver att byrån baserar säkerhetsarbetet uteslutande på oberoende expertis och att denna förordning och de av kommissionen antagna tillämpningsföreskrifterna genomförs strikt. Alla beslut som rör säkerhetsfrågor bör därför fattas av den verkställande direktören, som bör ha stor rörelsefrihet att söka råd och organisera byråns interna arbetsmetoder. När byrån behöver utarbeta utkast till allmänna bestämmelser som skall tillämpas av de nationella myndigheterna bör dock medlemsstaterna medverka i beslutsprocessen.

(15) Det är nödvändigt att se till att parter som berörs av byråns beslut har tillgång till rättsmedel som lämpar sig för luftfartsområdets särskilda karaktär. Ett överklagandeförfarande bör utformas så att den verkställande direktörens beslut kan överklagas till en särskild överklagandenämnd, vars beslut i sin tur kan överklagas till Europeiska gemenskapernas domstol.

(16) För att garantera byråns oberoende och självständighet bör den ha en egen budget där intäkterna främst består av ett bidrag från gemenskapen och avgifter från dem som använder systemet. Gemenskapens budgetförfarande bör gälla för gemenskapens bidrag och för alla andra anslag från Europeiska unionens allmänna budget. Granskningen av räkenskaperna bör genomföras av Europeiska revisionsrätten.

(17) De åtgärder som krävs för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ([1]).

(18) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, nämligen fastställande och enhetlig tillämpning av gemensamma bestämmelser om luftfartssäkerhet och miljöskydd, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, med tanke på förordningens europeiska räckvidd, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna i artikel 5 i fördraget. Denna förordning begränsas till minsta möjliga antal åtgärder för att uppnå dessa mål och går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(19) Innan byrån inrättar lokala kontor bör det genom allmänna bestämmelser fastställas vilka villkor som måste uppfyllas och hur stora bidrag den berörda medlemsstaten måste betala.

(20) Europeiska länder som inte är medlemmar av Europeiska unionen bör alltmer involveras för att uppnå en alleuropeisk dimension och därmed underlätta arbetet med att förbättra flygsäkerheten vid civil luftfart i hela Europa. De europeiska länder som har slutit avtal med gemenskapen om att anta och tillämpa gemenskapens regelverk på det område som omfattas av denna förordning bör delta i arbetet, enligt överenskomna villkor inom ramen för dessa avtal.

(21) Det är en allmän målsättning att överföring av funktioner och uppgifter från medlemsstaterna inklusive dem som härrör från deras samarbete via de gemensamma luftfartsmyndigheterna till byrån bör genomföras effektivt, utan avkall på den nuvarande höga säkerhetsnivån, och utan negativa följder för planerna för

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

▼B

certifiering. Lämpliga åtgärder behöver vidtas till stöd för den oundgängliga övergången.

(22) Genom denna förordning inrättas en lämplig och heltäckande ram både för miljöcertifiering av luftfartsprodukter och för fastställelse och genomförande av gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden inom civil luftfart. Rådets direktiv 80/51/EEG av den 20 december 1979 om begränsning av buller från underljudsluftfartyg [1] och bilaga II till rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart [2] bör därför upphävas vid lämplig tidpunkt, utan att det påverkar den certifiering av produkter, personer och organisationer som redan utförts i enlighet med dessa rättsakter.

(23) Denna förordning kommer att tillämpas på varje annat område som rör säkerhet vid civil luftfart på grundval av ett kommande förslag i enlighet med fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL 1

PRINCIPER

Artikel 1

Tillämpningsområde

1. Denna förordning skall tillämpas på

a) konstruktion, produktion, underhåll och drift av luftfartsprodukter, delar och luftfartsanordningar samt personal och organisationer som deltar i konstruktionen, produktionen och underhållet av sådana produkter, delar och anordningar,

b) personal och organisationer som utför trafik med luftfartyg.

2. Denna förordning skall inte tillämpas när sådana produkter, delar, anordningar, personal eller organisationer som avses i punkt 1 används för militär eller polisiär verksamhet, tullverksamhet eller liknande tjänster. Medlemsstaterna skall säkerställa att det i sådana tjänster så långt det är praktiskt möjligt tas vederbörlig hänsyn till denna förordnings syfte.

Artikel 2

Syften

1. Denna förordnings huvudsyfte är att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa.

2. Ytterligare mål inom de områden som denna förordning omfattar är att

a) säkerställa en hög och enhetlig miljöskyddsnivå,

b) underlätta den fria rörligheten för varor, personer och tjänster,

c) gynna kostnadseffektiviteten vid reglerings- och certifieringsförfaranden och undvika dubbelarbete på nationell och europeisk nivå,

d) bistå medlemsstaterna med att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att tillhandahålla en grund för en gemensam tolkning och ett enhetligt genomförande av konventionens bestämmelser samt genom att säkerställa att konventionens bestämmelser vederbörligen beaktas i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter,

---

[1] EGT L 18, 24.1.1980, s. 26. Direktivet senast ändrat genom direktiv 83/206/EEG (EGT L 117, 4.5.1983, s. 15).

[2] EGT L 373, 31.12.1991, s. 4. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 2871/2000 (EGT L 333, 29.12.2000, s. 47).

▼B

e) sprida gemenskapens syn på civila säkerhetsnormer och säkerhetsbestämmelser för den civila luftfarten i hela världen genom att upprätta lämpligt samarbete med tredje länder och internationella organisationer.

3. Målen i punkt 1 och 2 skall uppnås på följande sätt:

a) Utarbetande, antagande och enhetlig tillämpning av nödvändiga rättsakter.

b) Erkännande, utan ytterligare krav, av certifikat, licenser, godkännanden eller andra dokument som utfärdats för produkter, personal och organisationer enligt denna förordning eller dess genomförandebestämmelser.

c) Inrättande av en oberoende europeisk byrå för luftfartssäkerhet.

d) Enhetligt genomförande från de nationella myndigheternas och byråns sida av alla nödvändiga åtgärder inom ramen för deras respektive ansvarsområden.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges.

a) *Kontinuerlig tillsyn*: uppgiften att kontrollera att de villkor som gäller för certifikatets utfärdande är uppfyllda under hela den tid certifikatet är giltigt, samt vidtagandet av eventuella säkerhetsåtgärder.

b) *Chicagokonventionen*: konventionen angående internationell civil luftfart och dess bilagor, undertecknad i Chicago den 7 december 1944.

c) *Produkt*: luftfartyg, motor eller propeller.

d) *Delar och anordningar*: instrument, utrustning, mekanism, del, apparatur eller tillbehör, inklusive kommunikationsutrustning, som används eller är avsedda att användas vid drift eller kontroll av luftfartyg under flygning och som är monterade i eller fastsatta på luftfartyget. Hit räknas också delar av flygplansskrovet, motorn eller propellern.

e) *Certifiering*: varje form av erkännande av att en produkt, del eller anordning, organisation eller person uppfyller tillämpliga krav, inbegripet vad som föreskrivs i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter, samt utfärdande av certifikat som styrker att dessa krav är uppfyllda.

f) *Godkänt organ*: organ som får utföra certifieringsuppgifter under byråns tillsyn och ansvar.

g) *Certifikat*: varje slags godkännande, licens eller annat dokument som utfärdas till följd av certifiering.

KAPITEL II

MATERIELLA KRAV

Artikel 4

Grundläggande principer och tillämplighet

1. Luftfartyg, inklusive installerade produkter, delar och anordningar, som är

a) konstruerade eller tillverkade av en organisation, för vars säkerhetstillsyn byrån eller någon medlemsstat ansvarar,

b) registrerade i en medlemsstat eller

c) registrerade i tredje land och används av en operatör, vars verksamhet någon medlemsstat säkerställer tillsynen av,

▼B

skall överensstämma med denna förordning, såvida inte deras regelmässiga säkerhetstillsyn har anförtrotts tredje land och de inte används av en gemenskapsoperatör.

2. Punkt 1 skall inte tillämpas på luftfartyg som avses i bilaga II.

3. Denna förordning skall inte påverka tredje lands rättigheter enligt internationella konventioner, särskilt Chicagokonventionen.

Artikel 5

Luftvärdighet

1. De luftfartyg som avses i artikel 4.1 skall uppfylla de grundläggande krav på luftvärdighet som fastställs i bilaga I.

2. Att luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat och produkter, delar och anordningar som är monterade på dessa luftfartyg uppfyller dessa krav skall fastställas enligt följande:

a) Produkterna skall ha typcertifikat. Typcertifikatet och godkännande av ändringar av typcertifikatet, inklusive kompletterande typcertifikat, skall utfärdas när den sökande har visat att produkten överensstämmer med en typcertifieringsgrund som anges i artikel 15, som har fastställts för att garantera överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i punkt 1 och när produkten inte har någon del eller egenskap som gör den farlig vid drift. Typcertifikatet skall omfatta produkten, med alla delar och anordningar som installerats på den.

b) Särskilda certifikat får utfärdas för delar och anordningar när det har visats att de överensstämmer med detaljerade luftvärdighetsspecifikationer som har fastställts för att se till att de grundläggande krav som avses i punkt 1 uppfylls.

c) Varje luftfartyg skall förses med ett individuellt luftvärdighetsbevis när det har visats att det överensstämmer med den typkonstruktion som godkänts i dess typcertifikat och relevant dokumentation, relevanta inspektioner och tester visar att luftfartyget är i ett tillstånd som medger säker drift. Detta luftvärdighetsbevis skall vara giltigt så länge det inte har indragits tillfälligt, återkallats eller löpt ut och luftfartyget underhålls i enlighet med de grundläggande krav i fråga om fortsatt luftvärdighet som fastställs i punkt 1 d i bilaga I samt de tillämpningsföreskrifter som avses i punkt 4.

d) Organisationer som har ansvaret för konstruktion, tillverkning och underhåll av produkter, delar och anordningar skall visa att de har förmåga och möjligheter att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med deras rättigheter. Om inte denna förmåga och dessa möjligheter godtas på annat sätt skall de erkännas genom att ett organisationsgodkännande utfärdas. De rättigheter som tilldelas den godkända organisationen och godkännandets räckvidd skall anges i villkoren för godkännande.

e) Personal som är ansvarig för godkännandeförklaring för en produkt, del eller anordning efter underhåll kan åläggas att inneha lämpligt certifikat (”personcertifikat”).

f) Förmågan hos organisationer för utbildning i underhåll att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med deras rättigheter i förhållande till utfärdandet av de certifikat som avses i e får erkännas genom att ett godkännande utfärdas.

3. Genom undantag från punkterna 1 och 2 ovan gäller följande:

a) Ett flygtillstånd kan utfärdas när det visas att luftfartyget kan fungera säkert vid en grundläggande flygning. Det skall utfärdas med lämpliga begränsningar, särskilt för att trygga tredje parts säkerhet.

b) Ett begränsat luftvärdighetsbevis kan utfärdas för luftfartyg för vilket ett typcertifikat inte har utfärdats i enlighet med punkt 2 a. I detta fall skall det visas att luftfartyget överensstämmer med särskilda specifikationer för luftvärdighet och att avvikelser från de grundläggande kraven i punkt 1 ändå garanterar tillräcklig säkerhet

▼B

med tanke på ändamålet. Vilka luftfartyg som är berättigade till dessa begränsade bevis, samt begränsningar för användning av dessa luftfartyg, skall fastställas i enlighet med de tillämpningsföreskrifter som avses i punkt 4.

c) När antalet luftfartyg av samma typ som är berättigade till ett begränsat luftvärdighetsbevis motiverar det, kan ett begränsat typcertifikat utfärdas och skall en lämplig typcertifieringsgrund upprättas.

4. Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 54.3, utfärda föreskrifter för tillämpningen av denna artikel, särskilt med angivande av följande:

a) Villkor för att med avseende på sökande fastställa och meddela den typcertifieringsgrund som är tillämplig på ett luftfartyg eller en produkt.

b) Villkor för att med avseende på en sökande fastställa och meddela de detaljerade luftvärdighetsspecifikationer som är tillämpliga på delar och anordningar.

c) Villkor för att med avseende på en sökande fastställa och meddela de detaljerade luftvärdighetsspecifikationer som är tillämpliga på luftfartyg som är berättigade till ett begränsat luftvärdighetsbevis.

d) Villkor för att publicera och sprida obligatorisk information för att säkerställa produkternas fortsatta luftvärdighet.

e) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla typcertifikat, begränsade typcertifikat, godkännande av förändringar av typcertifikat, individuella luftvärdighetsbevis, begränsade luftvärdighetsbevis, flygtillstånd och certifikat för produkter, delar eller anordningar, inbegripet

   i) villkor för giltighetstiden för dessa certifikat och villkor för förnyelsen av certifikat när en begränsad giltighetstid fastställs,

   ii) begränsningar som gäller för utfärdandet av flygtillstånd och som särskilt bör gälla

      — flygningens ändamål,

      — luftrum för flygningen,

      — kvalifikation för flygbesättningen,

      — transport av personer som inte tillhör besättningen,

   iii) luftfartyg som är berättigade till begränsade luftvärdighetsbevis och begränsningar med anknytning till detta.

f) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de organisationsgodkännanden som krävs i enlighet med punkt 2 d och f samt villkor enligt vilka sådana godkännanden inte behöver sökas.

g) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de personcertifikat som krävs i enlighet med punkt 2 e.

h) Ansvar för innehavare av certifikat.

i) På vilket sätt de luftfartyg som avses i punkt 1 och som inte omfattas av punkterna 2 eller 3 skall överensstämma med de grundläggande kraven.

5. När kommissionen utfärdar tillämpningsföreskrifter som avses i punkt 4 skall den särskilt se till att

a) de återspeglar teknikens utvecklingsnivå och beprövad erfarenhet inom området för luftvärdighet,

b) de beaktar världsomspännande erfarenhet från driften av luftfartyg samt vetenskapliga och tekniska framsteg,

c) de möjliggör omedelbar reaktion på fastställda orsaker till olyckor och allvarliga tillbud.

▼B

Artikel 6

Grundläggande krav på miljöskydd

▼M1

1. Produkter, delar och anordningar skall uppfylla miljöskyddskraven i bilaga 16 till Chicagokonventionen i den lydelse den hade i mars 2002 för volym I och i november 1999 för volym II, med undantag för dess tillägg.

▼B

2. Punkt 1 i denna artikel kan i enlighet med förfarandet i artikel 54.3 anpassas för att den skall stämma överens med senare ändringar i Chicagokonventionen och dess bilagor, som träder i kraft efter det att denna förordning har antagits och som blir tillämpliga i alla medlemsstater, i den mån dessa anpassningar inte utvidgar denna förordnings tillämpningsområde.

3. Kommissionen skall utarbeta nödvändiga föreskrifter för tillämpningen av punkt 1, vid behov med användning av innehållet i de i punkt 1 nämnda tilläggen, i enlighet med förfarandet i artikel 54.3.

Artikel 7

Drift av luftfartyg och licensiering av flygbesättningar

Kommissionen skall, så snart som möjligt, utarbeta förslag angående grundprinciper, tillämplighet och grundläggande krav för de områden som avses i artikel 1.1 b och lägga fram dessa förslag för Europaparlamentet och rådet.

Artikel 8

Erkännande av certifikat

1. Medlemsstaterna skall, utan ytterligare tekniska krav eller bedömning, erkänna certifikat som har utfärdats i enlighet med denna förordning. När det ursprungliga erkännandet avser ett visst eller vissa ändamål skall senare erkännanden endast gälla samma ändamål.

2. Fram till dess att de tillämpningsföreskrifter som avses i artikel 5.4 antagits får, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 57.2, certifikat som inte kan utfärdas i enlighet med denna förordning utfärdas på grundval av tillämpliga nationella bestämmelser.

Artikel 9

Godtagande av tredje lands godkännande

1. Utan hinder av bestämmelserna i denna förordning och tillämpningsföreskrifterna beträffande dessa får byrån eller medlemsstaternas luftfartsmyndigheter utfärda certifikat på grundval av certifikat som utfärdats av luftfartsmyndigheter i tredje land, i enlighet med avtal om ömsesidigt erkännande som slutits mellan gemenskapen och tredje land.

2. a) Om ett avtal inte har slutits av gemenskapen, kan en medlemsstat eller byrån utfärda certifikat på grundval av certifieringar som utfärdats av behöriga myndigheter i tredje land enligt ett avtal som slutits av den medlemsstaten med tredje landet i fråga innan de därmed sammanhängande bestämmelserna i denna förordning trätt i kraft och som kommissionen och de övriga medlemsstaterna har underrättats om. Byrån kan också utfärda sådana certifikat på en medlemsstats vägnar enligt ett avtal som slutits av en av medlemsstaterna med tredje landet i fråga.

b) Om kommissionen anser att

— bestämmelserna i ett avtal mellan en medlemsstat och tredje land inte skulle erbjuda en säkerhetsnivå som motsvarar den säkerhetsnivå som anges i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter och/eller

▼B

— avtalet skulle ge upphov till diskriminering mellan medlemsstaterna, utan övertygande säkerhetsskäl, eller inte är förenligt med gemenskapens utrikespolitik gentemot ett tredje land,

kan den i enlighet med förfarandet i artikel 54.2 begära att den berörda medlemsstaten i enlighet med artikel 307 i fördraget ändrar avtalet, tillfälligt upphäver dess tillämpning eller frånträder det.

c) Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säga upp sådana avtal snarast möjligt efter det att ett avtal mellan gemenskapen och det berörda tredje landet träder i kraft, när det gäller de områden som omfattas av det senare avtalet.

Artikel 10

Bestämmelser om undantag

1. Bestämmelserna i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter får inte hindra medlemsstaterna från att omedelbart reagera om det uppstår ett säkerhetsproblem som rör en produkt, person eller organisation som omfattas av bestämmelserna i denna förordning.

Om säkerhetsproblemet är ett resultat av

a) en otillräcklig säkerhetsnivå som beror på tillämpningen av denna förordning eller

b) en brist i denna förordning eller dess tillämpningsföreskrifter,

skall medlemsstaten omedelbart meddela byrån, kommissionen och övriga medlemsstater vilka åtgärder som vidtagits och skälen till detta.

2. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 54.3 besluta huruvida en otillräcklig säkerhetsnivå eller en brist i förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter gör fortsatt tillämpning av de åtgärder som vidtagits enligt punkt 1 i denna artikel motiverad. Kommissionen skall i så fall också vidta nödvändiga åtgärder för att ändra den berörda bestämmelsen. Om det visar sig att medlemsstatens åtgärder inte är motiverade skall medlemsstaten återkalla eller ändra dem.

3. Medlemsstaterna får bevilja undantag från de materiella krav som fastställs i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter vid oförutsedda brådskande driftsrelaterade omständigheter eller driftsrelaterade behov med begränsad varaktighet, förutsatt att säkerhetsnivån inte påverkas negativt av detta. Byrån, kommissionen och övriga medlemsstater skall underrättas om alla sådana undantag så snart dessa upprepas eller om de beviljas för längre perioder än två månader.

4. Om de åtgärder som en medlemsstat har fattat beslut om är mindre restriktiva än de tillämpliga gemenskapsbestämmelserna skall kommissionen undersöka huruvida undantagen överensstämmer med det allmänna säkerhetsmålet i denna förordning eller andra bestämmelser i gemenskapslagstiftningen. Om de beviljade undantagen inte överensstämmer med de allmänna säkerhetsmålen i denna förordning eller andra bestämmelser i gemenskapslagstiftningen skall kommissionen fatta ett beslut i enlighet med förfarandet i artikel 54.4. I ett sådant fall skall medlemsstaten återkalla undantaget.

5. Om det är möjligt att med andra medel uppnå en skyddsnivå likvärdig med den som uppnås genom tillämpning av tillämpningsföreskrifterna för artiklarna 5 och 6 får en medlemsstat, under förutsättning att det inte förekommer diskriminering på grund av nationalitet, bevilja godkännanden som avviker från dessa tillämpningsföreskrifter. Medlemsstaten skall i så fall meddela kommissionen att den avser att bevilja godkännandet och motivera varför det finns behov av en avvikelse från bestämmelsen i fråga, samt ange de villkor som fastställts för att garantera att en likvärdig skyddsnivå uppnås.

6. Kommissionen skall inom tre månader efter det att den blivit underrättad av en medlemsstat i enlighet med punkt 5 inleda det förfarande som avses i artikel 54.3 för att besluta huruvida ett godkännande som föreslagits i överensstämmelse med punkt 5 uppfyller villkoren i

▼B

den punkten och kan beviljas. I det fallet skall kommissionen meddela sitt beslut till alla medlemsstater, som också skall ha rätt att vidta åtgärden. Bestämmelserna i artikel 8 skall tillämpas på åtgärden. De relevanta tillämpningsföreskrifterna kan också ändras för att återspegla åtgärden med tillämpning av de öppna förfarandena enligt artikel 43.

Artikel 11

Informationsnätverk

1. Kommissionen, byrån och de nationella luftfartsmyndigheterna skall utbyta all för dem tillgänglig information i samband med tillämpningen av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter. Enheter som fått i uppgift att utreda flyghaverier och tillbud eller att analysera händelser har rätt att få tillgång till denna information.

2. Utan att det påverkar allmänhetens rätt att få tillgång till kommissionens handlingar enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 skall kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 54.3 besluta om åtgärder för att på eget initiativ sprida den information som avses i punkt 1 till berörda parter. Dessa åtgärder, som kan vara generella eller enskilda, skall grunda sig på behovet av att

a) ge personer och organisationer den information de behöver för att förbättra flygsäkerheten,

b) begränsa informationsspridningen till vad som är absolut nödvändigt för användarnas syfte för att säkerställa lämplig sekretess när det gäller denna information.

3. De nationella luftfartsmyndigheterna skall i enlighet med sin nationella lagstiftning vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa lämplig sekretess i den information som de får enligt punkt 1.

4. Byrån skall årligen offentliggöra en säkerhetsöversyn för att hålla allmänheten informerad om den allmänna säkerhetsnivån.

KAPITEL III

EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

AVSNITT I

UPPGIFTER

Artikel 12

Byråns inrättande och funktioner

1. För att genomföra denna förordning skall en europeisk byrå för luftfartssäkerhet inrättas (nedan kallad byrån).

2. För att se till att säkerheten för civil luftfart är god och utvecklas skall byrån

a) fullgöra alla uppgifter och yttra sig över alla frågor som omfattas av artikel 1.1,

b) bistå kommissionen genom att utarbeta åtgärder som skall vidtas för att genomföra denna förordning. Om det rör sig om tekniska bestämmelser, i synnerhet bestämmelser avseende konstruktion, utformning och driftsrelaterade aspekter, får kommissionen inte ändra innehållet i dessa utan att samordning först har skett med byrån. Byrån skall även ge kommissionen det tekniska, vetenskapliga och administrativa stöd den behöver för att utföra sina uppgifter,

c) vidta nödvändiga åtgärder inom ramen för de befogenheter byrån har enligt denna förordning eller annan gemenskapslagstiftning,

d) genomföra de inspektioner och utredningar som krävs för att den skall kunna utföra sina arbetsuppgifter,

▼B

e) på sitt behörighetsområde, på medlemsstaternas vägnar, fullgöra de funktioner och uppgifter som de tilldelas genom tillämpliga internationella konventioner, särskilt Chicagokonventionen.

Artikel 13

Byråns åtgärder

Byrån skall vid behov

a) avge yttranden till kommissionen,

b) utfärda certifieringsspecifikationer, inbegripet luftvärdighetskoder och godtagbara sätt att uppfylla kraven samt vägledande material för tillämpningen av förordningen och dess tillämpningsföreskrifter,

c) fatta lämpliga beslut angående tillämpningen av artiklarna 15, 45 och 46.

Artikel 14

Yttranden, certifieringsspecifikationer och vägledande material

1. För att bistå kommissionen vid utarbetandet av förslag till grundprinciper, tillämplighet och grundläggande krav som skall läggas fram för Europaparlamentet och rådet och vid antagandet av tillämpningsföreskrifter skall byrån utarbeta utkast till sådana förslag och föreskrifter. Byrån skall till kommissionen överlämna utkasten i form av yttranden.

2. Byrån skall, i enlighet med artikel 43 och de tillämpningsföreskrifter som kommissionen antar, utarbeta

a) certifieringsspecifikationer, inbegripet luftvärdighetskoder och godtagbara sätt att uppfylla kraven samt

b) anvisningar

som skall användas vid certifieringsförfarandet.

Dessa dokument skall återspegla teknikens utvecklingsnivå och beprövad erfarenhet på de berörda områdena och skall uppdateras med beaktande av världsomspännande erfarenhet från driften av luftfartyg samt vetenskapliga och tekniska framsteg.

Artikel 15

Luftvärdighetsbevis och miljöcertifiering

1. När det gäller produkter, delar och anordningar som avses i artikel 4.1 skall byrån i tillämpliga fall och på det sätt som anges i Chicagokonventionen eller dess bilagor, på medlemsstaternas vägnar fullgöra konstruktions-, tillverknings- eller registreringsstatens funktioner och uppgifter i samband med godkännande av typkonstruktion. Den skall därför särskilt

a) för varje produkt för vilken det har begärts ett typcertifikat eller ändring av ett typcertifikat, fastställa och meddela typcertifieringsgrund. Denna certifieringsgrund består av den tillämpliga luftvärdighetskoden, de bestämmelser för vilka en likvärdig säkerhetsnivå har godtagits och de särskilda detaljerade tekniska specifikationer som är nödvändiga när konstruktionsegenskaperna hos en särskild produkt eller erfarenheterna av användning gör någon av bestämmelserna om luftvärdighetskod otillräcklig eller olämplig för att säkerställa att grundläggande krav är uppfyllda,

b) för varje produkt för vilken det har begärts ett begränsat luftvärdighetsbevis, fastställa och meddela de särskilda luftvärdighetsspecifikationerna,

c) för varje del eller anordning för vilken det har begärts ett certifikat, fastställa och meddela de detaljerade luftvärdighetsspecifikationerna,

d) för varje produkt för vilken det krävs miljöcertifiering i enlighet med artikel 6, fastställa och meddela de tillämpliga miljökraven,

▼B

e) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra tekniska inspektioner förenade med certifiering av produkter, delar och anordningar,

f) utfärda lämpliga typcertifikat eller ändringar av dessa,

g) utfärda certifikat för delar och anordningar,

h) utfärda lämpliga miljöcertifikat,

i) ändra, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat när de villkor enligt vilka de utfärdades inte längre är uppfyllda eller om den juridiska eller fysiska person som innehar certifikatet inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter,

j) säkerställa fortsatta luftvärdighetsfunktioner avseende de produkter, delar och anordningar som byrån har certifierat och även reagera omedelbart när säkerhetsproblem uppstår samt ge ut och sprida tillämplig obligatorisk information.

2. När det gäller organisationer skall byrån

a) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra inspektioner och revisioner av de organisationer som den certifierar,

b) utfärda och förnya certifikat för

i) konstruktionsorganisationer, eller

ii) tillverkningsorganisationer som är belägna inom medlemsstaternas territorium, om den berörda medlemsstaten begär detta, eller

iii) tillverknings- och underhållsorganisationer som är belägna utanför medlemsstaternas territorium,

c) ändra, tillfälligt dra in eller återkalla ett organisationscertifikat när de villkor enligt vilka det utfärdades inte längre är uppfyllda eller om den berörda organisationen inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.

Artikel 16

Övervakning av bestämmelsernas tillämpning

1. Byrån skall genomföra standardiseringsinspektioner inom de områden som omfattas av artikel 1.1 för att övervaka hur de nationella luftfartsmyndigheterna tillämpar denna förordning och eventuella tillämpningsföreskrifter och rapportera till kommissionen.

2. Byrån skall genomföra tekniska undersökningar för att övervaka att tillämpningen av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter är effektiv, med beaktande av målen i artikel 2.

3. Byrån skall höras och avge sitt yttrande till kommissionen om tillämpningen av artikel 10.

4. Byråns arbetsmetoder för att utföra de uppgifter som avses i punkterna 1–3 skall omfattas av de krav som kommer att fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 54.2 och de principer som fastställs i artiklarna 43 och 44.

Artikel 17

Forskning

1. Byrån får bedriva och finansiera forskning i den utsträckning som den strikt hänför sig till förbättring av verksamhet inom byråns kompetensområde, utan att det påverkar tillämpningen av gemenskapslagstiftningen.

2. Byrån skall samordna sin egen verksamhet inom forskning och utveckling med kommissionens och medlemsstaternas verksamheter på området för att på så sätt se till att alla parters strategier och åtgärder blir inbördes förenliga.

3. Resultaten av forskning som byrån finansierar skall offentliggöras, såvida inte byrån belägger dem med sekretess.

▼B

Artikel 18

Internationella förbindelser

1. Byrån skall med iakttagande av relevant gemenskapslagstiftning bistå gemenskapen och medlemsstaterna i deras förbindelser med tredje land. Den skall särskilt medverka till harmonisering av regler och ömsesidigt erkännande av godkännanden som styrker att regler tillämpas på ett tillfredsställande sätt.

2. Byrån får samarbeta med luftfartsmyndigheter i tredje land och med internationella organisationer som har behörighet beträffande frågor som omfattas av förordningen, inom ramen för de arbetsformer som avtalats med dessa parter och i enlighet med relevanta bestämmelser i fördraget.

3. Byrån skall hjälpa medlemsstaterna att uppfylla sina internationella förpliktelser, särskilt de som följer av Chicagokonventionen.

AVSNITT II

INTERN STRUKTUR

Artikel 19

Rättslig ställning, säte, lokalkontor

1. Byrån skall vara ett gemenskapsorgan. Den skall vara en juridisk person.

2. Byrån skall i alla medlemsstater ha den mest omfattande rättskapacitet som en juridisk person kan ha enligt nationell lagstiftning. Den skall särskilt kunna förvärva eller avyttra fast och lös egendom samt föra talan inför domstolar och andra myndigheter.

3. Byrån får inrätta lokala kontor i medlemsstaterna med deras tillåtelse.

4. Byrån skall företrädas av den verkställande direktören.

Artikel 20

Personal

1. Tjänsteföreskrifterna för tjänstemän i Europeiska gemenskaperna, anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska gemenskaperna och bestämmelser som antagits gemensamt av Europeiska gemenskapernas institutioner för tillämpningen av tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren skall gälla för byråns personal; artikel 33 i denna förordning skall dock utan hinder därav tillämpas på överklagandenämndens ledamöter.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 30 skall byrån, när det gäller dess egen personal, utöva de befogenheter som enligt tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren för annan personal tillkommer tillsättningsmyndigheten.

3. Byråns personal skall bestå av ett strikt begränsat antal tjänstemän som utsetts eller avdelats av kommissionen eller medlemsstaterna för arbetsledande uppgifter. Övrig personal skall anställas av byrån utifrån vad som är nödvändigt för att fullgöra uppgifterna.

Artikel 21

Privilegier och immunitet

Byrån skall omfattas av protokollet om Europeiska gemenskapernas immunitet och privilegier.

Artikel 22

Ansvar

1. Byråns avtalsrättsliga ansvar skall regleras av den lagstiftning som är tillämplig på avtalet i fråga.

▼B

2. Europeiska gemenskapernas domstol skall vara behörig att träffa avgöranden enligt skiljedomsklausul i ett avtal som byrån ingått.

3. När det gäller utomobligatoriskt ansvar skall byrån, i enlighet med allmänna principer i medlemsstaternas lagstiftning, ersätta skador som orsakats av dess avdelningar eller personal när de genomför sina arbetsuppgifter.

4. EG-domstolen skall vara behörig i tvister om ersättning för sådana skador som avses i punkt 3.

5. De anställdas personliga ansvar gentemot byrån skall regleras av bestämmelserna i de tjänsteföreskrifter eller anställningsvillkor som gäller för dem.

Artikel 23

Offentliggörande av handlingar

1. Utan att det påverkar tillämpningen av de beslut som fattas på grundval av artikel 290 i fördraget skall följande handlingar framställas på gemenskapens samtliga officiella språk:

a) Den säkerhetsöversyn som anges i artikel 11.4.

b) Yttranden till kommissionen enligt artikel 14.1.

c) Den årliga allmänna rapport och det arbetsprogram som avses i artikel 24.2 b respektive 24.2 c.

2. De översättningar som byråns arbete kräver skall utföras av Översättningscentrum för Europeiska unionens organ.

Artikel 24

Styrelsens inrättande och dess befogenheter

1. Byrån skall ha en styrelse.

2. Styrelsen skall

a) utnämna den verkställande direktören, samt även, på förslag av den verkställande direktören, direktörerna i enlighet med artikel 30,

b) före den 31 mars varje år anta byråns allmänna rapport för föregående år och översända den till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och medlemsstaterna,

c) före den 30 september varje år, efter att ha mottagit kommissionens yttrande, anta byråns arbetsprogram för det kommande året och översända det till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och medlemsstaterna; detta arbetsprogram skall antas utan att gemenskapens årliga budgetförfarande eller gemenskapens lagstiftningsprogram på relevanta områden inom luftfartssäkerheten åsidosätts,

d) anta riktlinjer för hur certifieringsuppgifter skall tilldelas nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ efter överenskommelse med kommissionen,

e) utarbeta förfaranden för de beslut som skall fattas av den verkställande direktören enligt artiklarna 43 och 44,

f) utföra sina arbetsuppgifter beträffande byråns budget enligt artiklarna 48, 49 och 52,

g) utse ledamöterna i överklagandenämnden i enlighet med artikel 32,

h) vara ansvarig för diciplinåtgärder beträffande den verkställande direktören, samt även, i samråd med den verkställande direktören, beträffande direktörerna,

i) yttra sig om den avgiftsförordning som avses i artikel 53.1,

j) fastställa sin arbetsordning,

k) besluta om den språkordning som skall gälla för byrån,

l) när så är lämpligt, komplettera förteckningen över handlingar som omnämns i artikel 23.1,

▼B

m) fastställa byråns organisationsstruktur och anta byråns personalpolitik.

3. Styrelsen får ge råd till den verkställande direktören i alla frågor som strikt hänför sig till luftfartssäkerhetens strategiska utveckling, även forskning som anges i artikel 17.

4. Styrelsen skall inrätta ett rådgivande organ som består av berörda parter, med vilket den skall samråda innan den fattar beslut inom de områden som avses i punkt 2 c, e, f och i. Styrelsen får också besluta att samråda med det rådgivande organet i andra frågor som avses i punkterna 2 och 3. Styrelsen skall inte vara bunden av det rådgivande organets ståndpunkt.

Artikel 25

Styrelsens sammansättning

1. Styrelsen skall bestå av en företrädare för varje medlemsstat och en företrädare för kommissionen. För detta ändamål skall varje medlemsstat och kommissionen utse en styrelseledamot och en suppleant som skall företräda ledamoten i hans/hennes frånvaro. Mandatperioden skall vara fem år. Mandatperioden skall kunna förnyas.

2. I förekommande fall skall deltagande av företrädare för europeiska tredjeländer samt villkoren för detta fastställas i den ordning som avses i artikel 55.

Artikel 26

Styrelsens ordförande

1. Styrelsen skall välja en ordförande och en vice ordförande bland sina ledamöter. Vice ordföranden skall ersätta ordföranden om han/hon har förhinder.

2. Ordförandens och vice ordförandens mandatperiod skall löpa ut när uppdraget som styrelseledamot löper ut. Om inte annat följer av denna bestämmelse skall ordförandens och vice ordförandens mandatperioder vara tre år. Mandatperioden skall kunna förnyas.

Artikel 27

Sammanträden

1. Styrelsens ordförande skall sammankalla till sammanträden.

2. Byråns verkställande direktör skall delta i överläggningarna.

3. Styrelsen skall hålla minst två ordinarie sammanträden per år. Den skall dessutom sammanträda på initiativ av ordföranden eller på begäran av minst en tredjedel av styrelsens ledamöter.

4. Styrelsen får bjuda in alla personer vars åsikter kan vara av intresse att delta som observatörer vid sammanträdena.

5. Styrelseledamöterna får, om annat inte följer av bestämmelserna i styrelsens arbetsordning, biträdas av rådgivare eller experter.

6. Byrån skall tillhandahålla styrelsens sekretariat.

Artikel 28

Röstning

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 30.1 skall styrelsen fatta sina beslut med två tredjedelars majoritet. På begäran av en ledamot i styrelsen skall det beslut som avses i artikel 24.2 k fattas med enhällighet.

2. Varje ledamot skall ha en röst. Den verkställande direktören får inte rösta. I ledamotens frånvaro skall suppleanten ha rätt att utöva hans/hennes rösträtt.

▼B

3. Röstningsförfarandena skall mer i detalj fastställas i arbetsordningen, särskilt villkoren för en ledamot att agera på en annan ledamots vägnar och eventuella krav på beslutförhet när så är lämpligt.

Artikel 29

Den verkställande direktörens uppgifter och befogenheter

1. Byrån skall ledas av den verkställande direktören, som skall vara fullständigt oavhängig i sin ämbetsutövning. Utan att det påverkar kommissionens eller styrelsens befogenheter får den verkställande direktören varken begära eller ta emot instruktioner från någon regering eller något organ.

2. Europaparlamentet och rådet får uppmana byråns verkställande direktör att rapportera om arbetsuppgifternas utförande.

3. Den verkställande direktören skall ha följande uppgifter och befogenheter:

a) Att godkänna sådana åtgärder från byråns sida som avses i artiklarna 13 och 15 inom de tidsfrister som fastställs i denna förordning, dess tillämpningsföreskrifter eller annan tillämplig lagstiftning.

b) Att besluta om sådana inspektioner och utredningar som avses i artiklarna 45 och 46.

c) Att tilldela nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ certifieringsuppgifter i enlighet med riktlinjer som fastställs av styrelsen.

d) Att åta sig internationella uppdrag och tekniskt samarbete med tredje land i enlighet med artikel 18.

e) Att vidta alla nödvändiga åtgärder, bl.a. besluta om interna administrativa anvisningar och offentliggöra meddelanden, för att se till att byrån fungerar enligt bestämmelserna i denna förordning.

f) Att varje år utarbeta ett utkast till allmän rapport och lägga fram det för styrelsen.

g) Att utöva de befogenheter i förhållande till personalen som fastställs i artikel 20.2.

h) Att göra beräkningar av byråns intäkter och utgifter enligt artikel 48 och genomföra budgeten i enlighet med artikel 49.

i) Att ha möjlighet att delegera sina befogenheter till andra medlemmar i byråns personalstyrka enligt bestämmelser som skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 54.2.

j) Att med styrelsens godkännande fatta beslut om att inrätta lokala kontor i medlemsstaterna i enlighet med artikel 19.3.

Artikel 30

Utnämning av högre tjänstemän

1. Byråns verkställande direktör skall utnämnas, på grundval av meriter, dokumenterad kompetens och erfarenheter som är relevanta för civil luftfart, eller avsättas av styrelsen på kommissionens förslag. Styrelsen skall fatta sitt beslut med tre fjärdedelars majoritet av dess ledamöter.

2. Den verkställande direktören får biträdas av en eller flera direktörer. Om den verkställande direktören är frånvarande eller har förhinder skall en av direktörerna ersätta denne.

3. Byråns direktörer skall utnämnas, på grundval av yrkesmässig kompetens som är relevant för civil luftfart, eller avsättas av styrelsen på den verkställande direktörens förslag.

4. Den verkställande direktörens mandatperiod skall vara fem år. Mandatperioden skall kunna förnyas.

▼B

Artikel 31

Överklagandenämnderna

1. Minst en överklagandenämnd skall finnas inom byrån.

2. Överklagandenämnden eller -nämnderna skall pröva överklaganden av sådana beslut som avses i artikel 35.

3. Överklagandenämnden eller -nämnderna skall sammankallas vid behov. Kommissionen skall enligt förfarandet i artikel 54.3 fastställa antalet överklagandenämnder och arbetsfördelningen.

Artikel 32

Överklagandenämndernas sammansättning

1. En överklagandenämnd skall bestå av en ordförande och två ledamöter.

2. Ordföranden och de två ledamöterna skall ha suppleanter som skall företräda dem i deras frånvaro.

3. Ordföranden, de andra ledamöterna och deras respektive suppleanter skall utnämnas av styrelsen från en förteckning över kvalificerade sökande vilken antagits av kommissionen.

4. Överklagandenämnden får kalla in ytterligare två ledamöter från förteckningen om den anser att ärendet så kräver.

5. Kompetenskraven för ledamöterna i en överklagandenämnd, de enskilda ledamöternas befogenheter under handläggningen av ett överklagande och omröstningsreglerna skall fastställas av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 54.3.

Artikel 33

Överklagandenämndernas ledamöter

1. Mandatperioden för överklagandenämndernas ledamöter, inklusive ordförande och suppleanter skall vara fem år. Mandatperioden skall kunna förnyas.

2. Överklagandenämndernas ledamöter skall vara oavhängiga. De får inte vara bundna av några instruktioner när de fattar beslut.

3. Överklagandenämndernas ledamöter får inte ha någon annan tjänst inom byrån. Ledamöternas tjänster i överklagandenämnderna kan vara deltidstjänster.

4. Under mandatperioden får överklagandenämndernas ledamöter varken avsättas från sina tjänster eller strykas ur förteckningen såvida det inte finns allvarliga skäl för en sådan avsättning eller strykning och kommissionen, efter yttrande från styrelsen, fattar beslut därom.

Artikel 34

Jäv

1. Överklagandenämndernas ledamöter får inte delta i överklagandeförfarandet om de har något personligt intresse i ärendet, om de tidigare har representerat någon av parterna i förfarandet eller om de varit med om att fatta det beslut som överklagas.

2. Om någon ledamot av en överklagandenämnd anser att han/hon, av de skäl som anges i punkt 1 eller av andra skäl, inte bör delta i ett överklagandeförfarande skall han/hon meddela överklagandenämnden detta.

3. En part i överklagandeförfarandet får invända mot att någon av överklagandenämndens ledamöter deltar i överklagandeförfarandet om parten anser att något av skälen i punkt 1 föreligger eller att ledamoten är partisk. Invändningen skall inte godtas om parten har inlett förfarandet med vetskap om att det fanns skäl att invända. En invändning får inte grundas på ledamöternas nationalitet.

▼B

4. Överklagandenämnden skall, utan att den berörda ledamoten deltar, fatta beslut om vilka åtgärder som skall vidtas i de fall som anges i punkterna 2 och 3. Vid beslutet skall den berörda ledamoten ersättas av sin suppleant.

Artikel 35

Beslut som kan överklagas

1. Byråns beslut enligt artiklarna 15, 46 eller 53 kan överklagas.

2. Ett överklagande i enlighet med punkt 1 ovan skall inte hindra verkställighet. Om byrån anser att omständigheterna så tillåter kan den dock skjuta upp verkställigheten av det överklagade beslutet.

3. Ett beslut som inte innebär att förfarandet avgörs för en av parterna får endast överklagas i samband med att det slutgiltiga beslutet överklagas, om det inte i beslutet föreskrivs att det får överklagas separat.

Artikel 36

Rätt att överklaga

Varje fysisk eller juridisk person får överklaga ett beslut som är riktat till honom och även ett beslut som är riktat till en annan person om det direkt eller personligen berör honom. Parterna i förfarandet får vara parter i överklagandeförfarandet.

Artikel 37

Tidsfrist och formkrav

Ett överklagande skall tillsammans med grunderna för överklagandet framställas skriftligen hos byrån inom två månader från den dag då den berörda personen underrättades om beslutet eller, om någon underrättelse inte skett, från den dag han/hon fick kännedom om det.

Artikel 38

Omprövning

1. Om den verkställande direktören anser att överklagandet kan tas upp till prövning och är välgrundat, skall han/hon ändra beslutet. Detta gäller inte om det finns en motpart till klaganden i överklagandeförfarandet.

2. Om beslutet inte ändras inom en månad från det att inlagan med grunderna för överklagandet inkommit skall byrån omedelbart besluta om huruvida verkställigheten av beslutet skall skjutas upp eller ej i enlighet med artikel 35.2 andra meningen och överlämna överklagandet till överklagandenämnden.

Artikel 39

Prövning av överklaganden

1. Om överklagandet kan tas upp till prövning skall överklagandenämnden pröva huruvida överklagandet är välgrundat.

2. Under överklagandeförfarandet skall överklagandenämnden agera snabbt. Den skall vid behov anmoda parterna att inom viss tid inkomma med synpunkter på meddelanden från nämnden eller på inlagor från andra parter i överklagandeförfarandet. Parterna i överklagandeförfarandet skall ha rätt att framställa sin sak muntligt.

Artikel 40

Beslut i överklagandeförfarandet

Överklagandenämnden får utöva de befogenheter som omfattas av byråns kompetensområde eller återförvisa ärendet till behörigt organ inom byrån. Denna skall vara bunden av överklagandenämndens beslut.

▼B

Artikel 41

Överklaganden till domstolen

1. Överklagandenämndens beslut får överklagas till domstolen på de villkor och enligt de bestämmelser som anges i artikel 230 i fördraget.

2. Om byrån underlåter att fatta beslut kan passivitetstalan väckas vid domstolen, på de villkor och enligt de bestämmelser som anges i artikel 232 i fördraget.

3. Byrån skall vidta de åtgärder som krävs för att följa domstolens dom.

Artikel 42

Direkt överklagande

Medlemsstaterna och gemenskapens institutioner kan överklaga beslut som byrån fattat direkt till domstolen.

AVSNITT III

ARBETSMETODER

Artikel 43

Förfaranden för utarbetande av yttranden, certifieringsspecifikationer och anvisningar

1. Så snart som möjligt efter det att denna förordning trätt i kraft skall styrelsen utarbeta öppna förfaranden för utfärdandet av de yttranden, certifieringsspecifikationer och anvisningar som avses i artikel 13 a och b.

Dessa förfaranden skall

a) innebära att tillgänglig expertis hos medlemsstaternas tillsynsmyndigheter på luftfartsområdet anlitas,

b) innebära att lämpliga experter från berörda parter vid behov kontaktas,

c) garantera att byrån offentliggör material och genomför omfattande samråd med berörda parter inom ramen för fastställda tidsfrister och förfaranden, vilket bl.a. innebär att byrån skall yttra sig skriftligt i samrådsförfarandet.

2. När byrån, i enlighet med artikel 14, utarbetar yttranden, certifieringsspecifikationer och anvisningar som skall tillämpas av medlemsstaterna skall den upprätta ett förfarande för samråd med medlemsstaterna. För detta ändamål får den inrätta en arbetsgrupp till vilken varje medlemsstat har rätt att utnämna en expert.

3. De åtgärder som avses i artikel 13 a och b och de förfaranden som antagits i enlighet med punkt 1 i denna artikel skall offentliggöras i en officiell publikation från byrån.

4. Särskilda förfaranden skall fastställas för att byrån skall kunna vidta omedelbara åtgärder om säkerhetsproblem uppstår och informera berörda parter om vilka åtgärder de skall vidta.

Artikel 44

Förfaranden för beslutsfattande

1. Styrelsen skall inrätta tydliga förfaranden för sådana enskilda beslut som avses i artikel 13 c.

Dessa förfaranden skall

a) garantera att den fysiska eller juridiska person som beslutet är riktat till och alla andra parter som berörs direkt eller personligen får yttra sig,

b) medföra att beslutet meddelas den fysiska eller juridiska personen och offentliggörs,

▼B

c) innebära att den fysiska eller juridiska person som beslutet är riktat till och alla andra parter i rättsliga förfaranden informeras om de rättsmedel som står till deras förfogande enligt denna förordning,

d) garantera att beslutet innehåller skälen för detta.

2. Styrelsen skall även inrätta förfaranden för att fastställa villkor för när beslut skall meddelas med vederbörlig hänsyn till överklagandeförfarandet.

3. Särskilda förfaranden skall fastställas för att byrån skall kunna vidta omedelbara åtgärder om säkerhetsproblem uppstår och informera berörda parter om vilka åtgärder de skall vidta.

Artikel 45

Inspektioner i medlemsstaterna

1. Utan att det påverkar de verkställighetsbefogenheter som kommissionen tilldelats genom fördraget, skall byrån biträda kommissionen vid övervakningen av tillämpningen av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter genom att utföra standardiseringsinspektioner av medlemsstaternas behöriga myndigheter enligt artikel 16.1. I detta syfte har de tjänstemän som bemyndigats enligt denna förordning och de nationella myndigheterna rätt att i överensstämmelse med den berörda medlemsstatens lagstiftning

a) undersöka dokument, uppgifter, handlingar som rör förfaranden och annat material som kan vara av betydelse för att uppnå en säkerhetsnivå inom luftfarten som överensstämmer med denna förordning,

b) ta kopior av hela eller delar av sådana dokument, uppgifter, handlingar som rör förfaranden och annat material,

c) begära muntliga förklaringar på plats,

d) bereda sig tillträde till relevanta lokaler, mark eller transportmedel.

2. De tjänstemän inom byrån som har bemyndigats att genomföra inspektionerna skall utöva sina befogenheter med stöd av ett skriftligt bemyndigande, som anger ärendet och syftet med inspektionen och den dag inspektionen skall inledas. Byrån skall i god tid före inspektionen informera den berörda medlemsstaten om inspektionen och namnge de bemyndigade tjänstemännen.

3. Den berörda medlemsstaten skall underkasta sig inspektionen och se till att berörda organ och personer också underkastar sig inspektionen.

4. Om det vid en inspektion som genomförs enligt denna artikel visar sig nödvändigt att inspektera ett företag eller en sammanslutning av företag skall bestämmelserna i artikel 46 tillämpas. Om något företag motsätter sig inspektion, skall den berörda medlemsstaten på erforderligt vis bistå de tjänstemän som bemyndigats av byrån på ett sådant sätt som gör det möjligt för dem att genomföra inspektionen.

5. Rapporter som utarbetas i enlighet med denna artikel skall göras tillgängliga på det officiella språket/de officiella språken i den medlemsstat där inspektionen genomfördes.

Artikel 46

Utredning av företag

1. Vid tillämpningen av artikel 15 får myndigheten själv genomföra eller uppdra åt nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ att utföra all nödvändig utredning av företag. Utredningar skall genomföras med beaktande av de rättsliga bestämmelserna i de medlemsstater där de genomförs. I detta syfte har de personer som bemyndigats enligt denna förordning rätt att

a) undersöka dokument, uppgifter, handlingar som rör förfaranden och annat material som kan vara av betydelse för utförandet av byråns uppgifter,

▼B

b) ta kopior av hela eller delar av sådana dokument, uppgifter, handlingar som rör förfaranden och annat material,

c) begära muntliga förklaringar på plats,

d) få tillträde till företagens relevanta lokaler, mark eller transportmedel.

2. De personer som har bemyndigats att genomföra utredningen skall utöva sina befogenheter med stöd av ett skriftligt bemyndigande som anger ärendet och syftet med utredningen.

3. Byrån skall i god tid informera den medlemsstat på vars territorium utredningen skall genomföras om utredningen och namnge de bemyndigade personerna. Tjänstemännen i den berörda medlemsstaten skall, på byråns begäran, bistå de bemyndigade personerna vid utredningen.

Artikel 47

Öppenhet och information

1. Byrån skall omfattas av förordning (EG) nr 1049/2001 när den behandlar ansökningar om tillgång till de handlingar som den innehar.

2. Byrån får på eget initiativ informera på de områden som ingår i dess uppdrag. Den skall särskilt se till att allmänheten och alla berörda parter, förutom genom den publikation som avses i artikel 43.3, snabbt får objektiv, tillförlitlig och lättbegriplig information om dess arbete.

3. Styrelsen skall fastställa de praktiska arrangemangen för tillämpningen av punkterna 1 och 2.

4. Varje fysisk eller juridisk person har rätt att skriftligen vända sig till byrån på något av de språk som anges i artikel 314 i fördraget. Han eller hon har rätt att erhålla svar på samma språk.

AVSNITT IV

FINANSIELLA KRAV

Artikel 48

Budget

1. Byråns intäkter skall bestå av följande:

a) Bidrag från gemenskapen och från de europeiska tredje länder med vilka gemenskapen har slutit sådana avtal som avses i artikel 55.

b) Avgifter från dem som ansöker om eller innehar certifikat och godkännanden som utfärdas av byrån.

c) Avgifter för publikationer, utbildning och andra tjänster som byrån tillhandahåller.

2. Byråns utgifter skall omfatta kostnader för personal, administration, infrastruktur och drift.

3. Den verkställande direktören skall göra en beräkning av byråns intäkter och utgifter för påföljande räkenskapsår, och överlämna denna till styrelsen tillsammans med en tjänsteförteckning.

4. Intäkterna och utgifterna skall balansera varandra.

5. Styrelsen skall senast den 31 mars anta ett utkast till beräkningar, inklusive den provisoriska tjänsteförteckningen tillsammans med det preliminära arbetsprogrammet, och överlämna dem till kommissionen och de stater med vilka gemenskapen har slutit sådana avtal som avses i artikel 55.

På grundval av budgetförslaget skall kommissionen göra motsvarande beräkningar i ett preliminärt förslag till Europeiska unionens allmänna budget, som den skall förelägga rådet i enlighet med artikel 272 i fördraget. Ramarna för gemenskapens godkända budgetprognos för de kommande åren måste iakttas.

▼B

Efter att ha erhållit budgetförslaget skall de stater som avses i första stycket utarbeta sina egna preliminära budgetförslag.

6. Efter det att budgetmyndigheten har antagit den allmänna budgeten skall styrelsen anta byråns slutliga budget och arbetsprogram och vid behov anpassa dem till gemenskapens bidrag. Styrelsen skall utan dröjsmål vidarebefordra dessa handlingar till kommissionen och budgetmyndigheten.

7. Varje ändring i budgeten, inklusive tjänsteförteckningen, skall följa förfarandet i punkt 5.

Artikel 49

Genomförande och kontroll av budgeten

1. Den verkställande direktören skall genomföra byråns budget.

2. Kontroll av byråns åtaganden och betalningar av alla utgifter samt kontroll av riktighet och inkassering av alla intäkter skall utföras av kommissionens styrekonom.

3. Den verkställande direktören skall senast den 31 mars varje år översända utförliga räkenskaper över intäkter och utgifter under föregående räkenskapsår till kommissionen, styrelsen och revisionsrätten.

Revisionsrätten skall granska räkenskaperna i enlighet med artikel 248 i fördraget. Den skall årligen offentliggöra en rapport om byråns verksamhet.

4. Europaparlamentet skall på rådets rekommendation bevilja byråns verkställande direktör ansvarsfrihet för genomförandet av budgeten.

Artikel 50

Bedrägeribekämpning

1. För bekämpning av bedrägeri, korruption och andra rättsstridiga handlingar skall föreskrifterna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (OLAF) ([1]) oinskränkt tillämpas.

2. Byrån skall ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 om interna utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (OLAF) ([2]) och utan dröjsmål utfärda föreskrifter i anslutning till detta, som skall gälla alla anställda vid byrån.

3. I beslut om finansiering samt de avtal om och instrument för genomförande vilka införts till följd av dessa beslut skall det uttryckligen föreskrivas att revisionsrätten och OLAF vid behov skall få utföra kontroller på platsen hos dem som mottagit anslag från byrån liksom också hos de stater som fördelat dessa anslag.

Artikel 51

Utvärdering

1. Styrelsen skall beställa en oberoende extern utvärdering av förordningens tillämpning senast tre år efter det att byrån inlett sin verksamhet och vart femte år därefter.

2. I utvärderingen skall det granskas hur effektivt byrån utför sina uppgifter. Det skall också bedömas i vilken utsträckning förordningen, byrån och dess arbetsmetoder bidragit till att etablera en hög säkerhetsnivå för civil luftfart. I utvärderingen skall hänsyn tas till synpunkter hos intressenter både på gemenskapsnivå och på det nationella planet.

([1]) EGT L 136, 31.5.1999, s. 1.
([2]) EGT L 136, 31.5.1999, s. 15.

▼B

3. Styrelsen skall ta emot utvärderingsresultaten och till kommissionen utfärda rekommendationer om hur förordningen, byrån och dess arbetsmetoder bör ändras. Kommissionen får översända dessa rekommendationer, sitt eget yttrande samt lämpliga förslag till Europaparlamentet och rådet. En åtgärdsplan med tidsschema skall bifogas vid behov. Utvärderingsresultaten och rekommendationerna skall offentliggöras.

Artikel 52

Finansiella bestämmelser

Styrelsen skall, efter att ha mottagit kommissionens godkännande och revisionsrättens yttrande, anta byråns budgetförordning, i vilken det särskilt skall anges vilket förfarande som skall användas vid utarbetandet och genomförandet av byråns budget i enlighet med artikel 142 i budgetförordningen för Europeiska gemenskapernas allmänna budget.

Artikel 53

Avgiftsförordning

1. Kommissionen skall, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 54.3 och efter att ha hört styrelsen, anta en avgiftsförordning.

2. I avgiftsförordningen skall det särskilt fastställas i vilka fall avgifter enligt artikel 48.1 skall tas ut, avgiftsbeloppens storlek och hur avgifterna skall betalas.

3. Avgifter skall tas ut för

a) utfärdande eller förnyande av certifikat och den därmed förknippade kontinuerliga tillsynen,

b) tillhandahållande av tjänster; avgifterna skall motsvara de faktiska kostnaderna för varje enskild tjänst,

c) handläggning av överklaganden.

Alla avgifter skall uttryckas och betalas i euro.

4. Avgiftsbeloppen skall fastställas till en nivå som säkerställer att intäkterna från dessa i princip är tillräckliga för att täcka hela kostnaden för tjänsterna.

Det bidrag som avses i artikel 48.1 får under en övergångsperiod fram till den 31 december det fjärde året efter det att denna förordning träder i kraft, täcka utgifter i samband med byråns inkörningsfas. I enlighet med förfarandet i artikel 54.3 kan denna period vid behov förlängas med högst ett år.

KAPITEL IV

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 54

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

4. När det hänvisas till denna punkt skall artikel 6 i beslut 1999/468/EG tillämpas.

▼B

Innan kommissionen antar sitt beslut skall den samråda med den kommitté som avses i punkt 1 i denna artikel.

Den tid som avses i artikel 6 b i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

Om en medlemsstat hänskjuter ett kommissionsbeslut till rådet får rådet med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom tre månader.

5. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 55

Europeiska tredje länders deltagande

Europeiska tredje länder får delta i byråns verksamhet, om de är parter i Chicagokonventionen och om de genom avtal med Europeiska gemenskapen har antagit och tillämpar gemenskapslagstiftningen på det område som omfattas av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.

Inom ramen för dessa avtal skall förfaranden utarbetas bl.a. för att fastställa hur och i vilken omfattning dessa länder skall delta i byråns arbete och vilka närmare bestämmelser som skall gälla för detta deltagande, inbegripet bestämmelser om finansiella bidrag och personal.

Artikel 56

Inledande av byråns verksamhet

1. Byrån skall utföra de certifieringsuppgifter som den åläggs enligt artikel 15 från och med den 28 september 2003. Fram till detta datum skall medlemsstaterna fortsätta att genomföra tillämplig lagstiftning och tillämpliga föreskrifter.

2. Under en extra övergångsperiod på 42 månader från det datum som avses i punkt 1 får medlemsstaterna fortsätta att utfärda certifikat och godkännanden genom undantag från bestämmelserna i artiklarna 5, 6, 9 och 15 enligt de villkor som kommissionen angivit i de föreskrifter som antagits för dessa artiklars tillämpning. När medlemsstaterna i samband härmed utfärdar certifikat på grundval av certifikat som utfärdats av tredje land skall det i kommissionens tillämpningsföreskrifter tas vederbörlig hänsyn till principerna i artikel 9.2 b och c.

3. Genom undantag från bestämmelserna i artikel 43 kan byråns fullgörande av motsvarande uppgifter, i avvaktan på att de grundläggande kraven antas i enlighet med artikel 7, bli föremål för arbetsförfaranden, om vilka enighet nåtts med de gemensamma luftfartsmyndigheterna.

Artikel 57

Upphävande

1. Direktiv 80/51/EEG och bilaga II till förordning (EEG) nr 3922/91 skall upphöra att gälla den 28 september 2003..

2. Bestämmelserna i artikel 8 i den här förordningen skall tillämpas på produkter, delar och anordningar, organisationer och personer som har certifierats i enlighet med de bestämmelser som avses i punkt 1 i denna artikel.

Artikel 58

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artiklarna 5 och 6 skall tillämpas från och med de datum som anges i deras tillämpningsföreskrifter.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA I

Grundläggande krav på luftvärdighet som avses i artikel 5

1. Produktens tillförlitlighet : Produktens tillförlitlighet under alla de flygförhållanden som kan förutses måste säkerställas för luftfartygets hela operativa livslängd. Att överensstämmelse med alla krav föreligger måste visas genom utvärdering eller analys, vid behov tillsammans med provningar.

1.a Strukturer och material : Konstruktionens tillförlitlighet måste säkerställas för luftfartygets hela användningsområde inbegripet dess framdrivningssystem, och tillräckligt mycket därutöver, samt bibehållas under dess operativa livslängd.

1.a.1 Alla de delar av luftfartyget som, om fel skulle uppstå, skulle kunna minska konstruktionens tillförlitlighet måste, utan att skadlig deformation eller fel uppstår, uppfylla nedanstående villkor. Häri inbegrips alla delar med signifikant massa och deras fastsättningsanordningar.

1.a.1.a Alla belastningskombinationer som rimligen kan förväntas i luftfartygets vikt- och tyngdpunktsomfång, användningsområde och livslängd och tillräckligt mycket därutöver måste beaktas. Detta inbegriper belastning på grund av vindbyar, manöverkrafter, trycksättning, rörliga ytor, styr- och framdrivningssystem både under flygning och på marken.

1.a.1.b Belastningar och sannolika fel som orsakats av nödlandningar, antingen på land eller på vatten, måste beaktas.

1.a.1.c Konstruktionen måste utformas med hänsyn till dynamiska effekter vid sådana belastningar.

1.a.2 Luftfartyget får inte uppvisa någon aeroelastisk instabilitet eller överdriven vibration.

1.a.3 Halvfabrikat, processer och material som används vid tillverkningen av luftfartyget måste resultera i kända och reproducerbara hållfasthetsegenskaper. Alla förändringar i materialets prestanda som står i samband med den operativa miljön måste redovisas.

1.a.4 Effekterna av cyklisk belastning, försämring på grund av miljöfaktorer, skador på grund av olyckshändelser och specifika faktorer får inte leda till att tillförlitligheten i konstruktionen minskar så att den underskrider en godtagbar återstående hållfasthetsnivå. Alla instruktioner som krävs för att säkerställa fortsatt luftvärdighet i detta avseende måste offentliggöras.

1.b Framdrivning : Framdrivningssystemet (dvs. motor och i förekommande fall propeller) måste vara bevisligen tillförlitligt för hela sitt användningsområde, och tillräckligt mycket därutöver, samt bibehållas under den operativa livslängden.

1.b.1 Framdrivningssystemet måste, inom de gränsvärden som angivits, kunna generera den dragkraft eller kraft som krävs av det under alla förekommande flygförhållanden, varvid miljöeffekter och miljöförhållanden skall beaktas.

1.b.2 Tillverkningsprocessen och de material som används till framdrivningssystemets konstruktion måste resultera i ett känt och reproducerbart beteende med avseende på konstruktionen. Alla förändringar i materialets prestanda som står i samband med den operativa miljön måste redovisas.

1.b.3 Effekterna av cyklisk belastning, försämring på grund av miljöfaktorer och användning samt sannolika, därav följande komponentfel får inte leda till att tillförlitligheten i framdrivningssystemet minskar så att den underskrider en godtagbar hållfasthetsnivå. Alla instruktioner som krävs för att säkerställa fortsatt luftvärdighet i detta avseende måste utfärdas.

1.b.4 Alla erforderliga instruktioner, upplysningar och krav avseende en säker och korrekt samverkan mellan framdrivningssystemet och luftfartyget måste utfärdas.

1.c System och utrustning

1.c.1 Luftfartygets konstruktion får inte uppvisa egenskaper eller innehålla detaljer som erfarenhetsmässigt har bevisats vara riskabla.

1.c.2 Luftfartyget, inbegripet de system, den utrustning och de anordningar som krävs för typcertifiering, eller enligt de operativa bestämmelserna, måste kunna fungera som avsett under alla de operativa förhållanden

▼B

som kan förutses för luftfartygets hela användningsområde, och tillräckligt mycket därutöver, samtidigt som systemets, utrustningens eller anordningarnas operativa miljö vederbörligen beaktas. System, utrustning och anordningar av annat slag som inte krävs för typcertifiering eller enligt de operativa bestämmelserna får inte, vare sig de fungerar som de skall eller inte, minska säkerheten eller negativt påverka något annat systems, någon annan utrustnings eller anordnings funktion. System, utrustning och anordningar måste kunna användas utan krav på extraordinär skicklighet eller styrka.

1.c.3 Luftfartygets system, utrustning och anordningar måste, separat och i förhållande till varandra, vara konstruerade så att det inte kan uppstå ett katastrofalt fel på grund av ett enstaka fel som inte bevisats vara extremt osannolikt, och det måste råda ett omvänt förhållande mellan sannolikheten för att ett fel inträffar och hur allvarliga följderna blir för luftfartyget och de ombordvarande. Med avseende på ovannämnda kriterium för ett enstaka fel skall det accepteras att vederbörlig hänsyn måste tas till luftfartygets storlek och allmänna konstruktion och att detta får hindra att kriteriet för ett enstaka fel uppfylls när det gäller vissa delar och system i helikoptrar och små flygplan.

1.c.4 Information som är nödvändig för att flygningen skall kunna genomföras på ett säkert sätt och information om osäkra förhållanden, måste på lämpligt sätt tydligt, konsekvent och entydigt delges besättningen eller underhållspersonalen. System, utrustning och manöverorgan, inbegripet instrumentangivelser och signalanordningar, måste vara utformade och placerade så att risken för misstag som kan leda till riskfyllda situationer minimeras.

1.c.5 Konstruktionen måste vara sådan att risken för att luftfartyget och de ombordvarande utsätts för tänkbara hotsituationer minimeras, både inne i och utanför luftfartyget, inbegripet skydd mot uppkomsten av ett allvarligt fel eller avbrott i någon anordning i luftfartyget.

1.d Bibehållen luftvärdighet

1.d.1 Instruktioner för fortsatt luftvärdighet måste upprättas i syfte att säkerställa att luftvärdighetsstandarden enligt luftfartygets typcertifiering bibehålls under luftfartygets hela operativa livslängd.

1.d.2 Möjligheter måste ges till inspektion, justering, smörjning, borttagande eller ersättande av delar och anordningar i den utsträckning detta är nödvändigt för fortsatt luftvärdighet.

1.d.3 Instruktionerna för fortsatt luftvärdighet måste föreligga i form av en eller flera instruktionsböcker efter vad som är lämpligt med avseende på antalet uppgifter som skall lämnas. Instruktionsböckerna måste omfatta instruktioner för underhåll och reparationer, serviceinformation, förfaranden vid felsökning och inspektion, och vara utformade så att praktiska åtgärder kan vidtas.

1.d.4 Instruktionerna för fortsatt luftvärdighet måste innehålla tidsbegränsningar för luftvärdighet, där varje obligatorisk ersättningsperiod, inspektionsintervall och därmed sammanhängande inspektionsförfarande anges.

2. Luftvärdighetsaspekter på driften av produkten

2.a Det måste kunna visas att följande krav har beaktats så att en tillfredsställande säkerhetsnivå kan garanteras för dem som befinner sig ombord eller på marken när produkten är i drift:

2.a.1 Det måste fastställas för vilka användningsområden luftfartyget har godkänts samt vilka begränsningar och uppgifter som krävs för säker användning, bl.a. begränsningar och prestanda under olika miljöförhållanden.

2.a.2 Luftfartyget måste kunna styras och vara manöverdugligt under alla de operativa förhållanden som kan förutses, inbegripet bortfall av ett eller, i förekommande fall, flera framdrivningssystem. Vederbörlig hänsyn måste tas till antalet piloter, miljön i kabinen, piloternas arbetsbörda, andra mänskliga faktorer samt vilken fas av flygningen det är och flygningens längd.

2.a.3 Det måste vara möjligt att göra en smidig övergång från en fas till en annan under flygningen utan att det under några rimliga operativa förhållanden krävs extraordinär färdighet, beredskap, styrka eller arbetsinsats från pilotens sida.

2.a.4 Luftfartyget måste vara så stabilt att det med beaktande av flygningens fas och flygningens längd inte ställs alltför höga krav på piloten.

▼B

2.a.5 Förfaranden för normal drift, fel och nödsituationer måste fastställas.

2.a.6 Varningssignaler eller andra larmanordningar som syftar till att förhindra avvikelser från normal drift under flygningen och som är lämpliga för flygplanstypen måste tas fram.

2.a.7 Luftfartyget och dess system måste vara så beskaffade att det på ett säkert sätt är möjligt att återgå från eventuella extrema förhållanden under en flygning.

2.b De operativa begränsningar och andra upplysningar som krävs för säker drift måste tillhandahållas besättningsmedlemmarna.

2.c Driften av produkter får inte utsättas för risker på grund av ogynnsamma externa och interna förhållanden, inbegripet miljöförhållanden.

2.c.1 Särskilt får förhållandena inte bli osäkra på grund av exponering för sådana fenomen som bl.a. ogynnsam väderlek, blixtar, kollisioner med fåglar, strålningsfält med hög frekvens, ozon, osv.

2.c.2 Kabinerna måste ge passagerarna bekvämlighet under transporten och tillräckligt skydd mot eventuella förväntade risker som härrör från flygmanövrer eller leder till nödsituationer, t.ex. eld, rök, giftiga gaser och snabbt tryckfall. Åtgärder måste vidtas så att de ombordvarande ges alla rimliga möjligheter att undvika allvarliga men och snabbt kan lämna luftfartyget och så att de skyddas från effekterna av bromskrafterna vid en nödlandning på land eller vatten. De ombordvarande måste vid behov genom tydliga och entydiga skyltar eller meddelanden instrueras om ett lämpligt säkerhetsbeteende och få veta var säkerhetsutrustningen är placerad och hur den används på ett riktigt sätt. Erforderlig säkerhetsutrustning måste vara lätt tillgänglig.

2.c.3 Besättningens utrymmen måste vara anordnade för att underlätta flygningen, bl.a. skall det finnas utrustning som gör besättningen medveten om situationen, och hanteringen av alla situationer och nödsituationer som kan förväntas. Miljön i besättningens utrymmen får inte äventyra besättningens möjlighet att utföra sina uppgifter, och den måste vara utformad så att ingripande under flygningen och otillbörligt bruk av manöverorganen undviks.

3. Organisationer (inklusive fysiska personer som utför konstruktion, tillverkning eller underhåll)

3.a Organisationsgodkännanden måste utfärdas när följande villkor är uppfyllda:

3.a.1 Organisationen måste förfoga över alla erforderliga resurser för arbetets omfattning. Dessa resurser skall bestå av, men inte begränsas till, följande: lämpliga lokaler, personal, utrustning, verktyg och material, dokumentering av uppgifter, förpliktelser och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.

3.a.2 Organisationen måste införa och upprätthålla ett förvaltningssystem som säkerställer att dessa grundläggande krav för luftvärdighet uppfylls och sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.

3.a.3 Organisationen måste träffa överenskommelser med andra relevanta organisationer, om så behövs, så att dessa grundläggande krav för luftvärdighet stadigvarande uppfylls.

3.a.4 Organisationen måste införa ett system för rapportering av händelser och/eller ett system för hantering av händelser som måste ingå i förvaltningssystemet enligt punkt 3.a.2 ovan och i överenskommelserna enligt punkt 3.a.3 ovan och bidra till målet att produkternas säkerhet kontinuerligt förbättras.

3.b När det gäller organisationer för utbildning i underhåll är villkoren i punkterna 3.a.3 och 3.a.4 inte tillämpliga.

▼B

BILAGA II

Luftfartyg som avses i artikel 4.2

Luftfartyg för vilka artikel 4.1 inte skall tillämpas är sådana luftfartyg för vilka ett typcertifikat eller ett luftvärdighetsbevis inte har utfärdats på grundval av denna förordning med dess tillämpningsföreskrifter, och som kan räknas till någon av följande kategorier:

a) Luftfartyg av klar historisk betydelse, med anknytning till

   i) deltagande i en märklig historisk händelse, eller

   ii) ett viktigt steg i flygets utveckling, eller

   iii) en betydelsefull roll i en medlemsstats väpnade styrkor,

   och som uppfyller ett eller flera av följande kriterier:

   i) Dess ursprungliga konstruktion kan fastställas vara över 40 år gammal.

   ii) Produktionen upphörde för minst 25 år sedan.

   iii) Mindre än 50 flygplan med samma grundkonstruktion finns fortfarande registrerade i medlemsstaterna.

b) Luftfartyg som är speciellt konstruerade eller ombyggda för forskning, experimentella eller vetenskapliga ändamål och sannolikt framställs i mycket begränsat antal.

c) Luftfartyg där minst 51 % är byggt av en amatör eller en förening för amatörer utan vinstsyfte, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt syfte.

d) Luftfartyg vars ursprungliga konstruktion var avsedd endast för militära ändamål.

e) Flygplan med högst två sittplatser, stallfart eller minimal konstant flyghastighet i landningskonfiguration som inte överstiger 35 knop CAS, och en maximal startmassa (MTOM) på högst

   i) 300 kg för ensitsiga landflygplan, eller

   ii) 450 kg för tvåsitsiga landflygplan, eller

   iii) 330 kg för ensitsiga amfibie- eller sjöflygplan, eller

   iv) 495 kg för tvåsitsiga amfibie- eller sjöflygplan, förutsatt att det, vid användning både som sjö- och som landflygplan, håller sig under båda de tillämpliga MTOM-gränserna.

f) Hängglidare med en strukturell massa understigande 80 kg för ensitsiga plan eller 100 kg för tvåsitsiga, inklusive sådana med fotstart.

g) Obemannade luftfartyg med en operativ massa understigande 150 kg.

h) Varje annat luftfartyg med en total massa utan pilot på mindre än 70 kg.