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

►**B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 216/2008**

af 20. februar 2008

om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens forordning (EF) nr. 690/2009 af 30. juli 2009	L 199	6	31.7.2009
►**M2**	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009	L 309	51	24.11.2009
►**M3**	Kommissionens forordning (EU) nr. 6/2013 af 8. januar 2013	L 4	34	9.1.2013

▼B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 216/2008

af 20. februar 2008

om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([2]), 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 hjælp af foranstaltninger, der sikrer, at materiel, personer og organisationer i Fællesskabet opfylder både disse bestemmelser og miljøbeskyttelsesbestemmelserne. Dette bør bidrage til at lette den frie bevægelighed for varer, personer og organisationer i det indre marked.

(2) Desuden bør tredjelandes luftfartøjer, der opererer til, i eller fra det område, som traktaten finder anvendelse på, være underlagt passende tilsyn på fællesskabsplan inden for de rammer, der udstikkes af konventionen angående international civil luftfart, underskrevet i Chicago den 7. december 1944 (Chicago-konventionen), som alle medlemsstaterne er parter i.

(3) Chicago-konventionen 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 forpligtelserne over for tredjelande.

(4) Fællesskabet bør i overensstemmelse med de standarder og den anbefalede praksis, der er fastsat i Chicago-konventionen, vedtage væsentlige krav gældende for luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur, for personer og organisationer, der beskæftiger sig med

([1]) EUT C 185 af 8.8.2006, s. 106.

([2]) Europa-Parlamentets udtalelse af 14.3.2007 (EUT C 301 E af 13.12.2007, s. 103), Rådets fælles holdning af 15.10.2007 (EUT C 277 E af 20.11.2007, s. 8) og Europa-Parlamentets holdning af 12.12.2007. Rådets afgørelse af 31.1.2008.

▼B

luftfartøjsoperationer, samt for personer og materiel, der anvendes i træning og helbredsundersøgelse af piloter. Kommissionen bør bemyndiges til at udarbejde de nødvendige gennemførelsesbestemmelser.

(5) Det vil ikke være hensigtsmæssigt at anvende fælles regler for alle luftfartøjer, navnlig ikke for luftfartøjer, der har en enkel konstruktion eller hovedsagelig anvendes lokalt, eller for luftfartøjer, som er hjemmebyggede eller meget sjældne, eller som kun eksisterer i et meget begrænset antal; sådanne luftfartøjer bør derfor fortsat være underlagt tilsyn i medlemsstaterne uden nogen forpligtelse i henhold til denne forordning for andre medlemsstater til at anerkende sådanne nationale ordninger. Der bør imidlertid træffes forholdsmæssige foranstaltninger til i almindelighed at øge sikkerhedsniveauet inden for fritidsflyvning. Opmærksomheden bør navnlig rettes mod flyvemaskiner og helikoptere med en lav maksimalt tilladt startmasse og stadig større præstationsevne, som kan operere overalt i Fællesskabet, og som fremstilles på industriel vis. De kan derfor bedre reguleres på fællesskabsniveau, så det nødvendige ensartede sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau tilvejebringes.

(6) Anvendelsesområdet for Fællesskabets foranstaltninger bør angives tydeligt, så det klart fremgår, hvilke personer og organisationer og hvilket materiel der er omfattet af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil. Det gøres bedst ved at henvise til en liste over luftfartøjer, som ikke er omfattet af denne forordning.

(7) Luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur, operatører inden for erhvervsmæssig lufttransport samt piloter og personer og organisationer, der varetager træning og helbredsundersøgelse af piloter, og materiel, der anvendes hertil, bør certificeres eller tildeles licenser, når det er påvist, at de overholder de væsentlige krav, som Fællesskabet har fastsat i overensstemmelse med Chicagokonventionens standarder og anbefalede praksis. Kommissionen bør bemyndiges til at udarbejde de nødvendige gennemførelsesbestemmelser til fastsættelse af betingelserne for udstedelse af certifikatet eller betingelserne for at erstatte dette med en erklæring om kvalifikationer under hensyntagen til de risici, der er forbundet med de forskellige typer operationer, for eksempel visse former for arbejdsflyvning og lokale flyvninger med mindre luftfartøjer.

(8) For ikke-erhvervsmæssige operationer bør operationelle regler og regler om licenser afpasses efter luftfartøjets kompleksitet, og der bør udformes en tilsvarende definition.

(9) Rettighederne i forbindelse med certifikat til piloter, der udøver fritidsflyvning, bør begrænses af den træning, der modtages for at opnå de tilsvarende ratings, jf. gennemførelsesbestemmelserne.

(10) 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 acceptere materiel, dele og apparatur samt organisationer og personer, som er blevet certificeret i overensstemmelse med denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

(11) Der bør udvises tilstrækkelig fleksibilitet med hensyn til løsning af særlige problemer såsom hastende sikkerhedsforanstaltninger eller uforudsete eller begrænsede operationelle behov. Der bør ligeledes være mulighed for at opnå et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau med andre midler. Medlemsstaterne bør kunne indrømme

▼B

dispensationer fra kravene i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, forudsat at dispensationernes omfang er strengt begrænset, og de er underlagt passende fællesskabskontrol.

(12) Der er behov for bedre ordninger på alle de områder, der er omfattet af denne forordning, således at bestemte opgaver, der på nuværende tidspunkt udføres på fællesskabsplan eller på nationalt plan, bør udføres af ét specialiseret ekspertorgan. Der er derfor inden for Fællesskabets nuværende institutionelle struktur og kompetencefordeling behov for at etablere et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt »agenturet«), 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 agenturet bliver et fællesskabsorgan, som har status som juridisk person, og som udøver de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges det ved denne forordning.

(13) I henhold til Fællesskabets institutionelle system er gennemførelse af fællesskabsretten primært medlemsstaternes ansvar. Certificeringsopgaver i henhold til denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil skal derfor udføres på nationalt plan. I visse klart definerede tilfælde bør agenturet også bemyndiges til at udføre visse certificeringsopgaver som fastsat i forordningen. Agenturet bør derfor kunne træffe de nødvendige foranstaltninger vedrørende luftfartøjsoperationer, besætningers kvalifikationer samt sikkerheden ved tredjelandes luftfartøjer, hvis det er den bedste fremgangsmåde for at opnå ensartethed og lette det indre markeds funktion.

(14) Ved forordning (EF) nr. 2111/2005 ([1]) pålægges agenturet en pligt til at give Kommissionen alle de oplysninger, som kan være relevante i forbindelse med ajourføring af Fællesskabets liste over luftfartsselskaber, som af sikkerhedsmæssige grunde har fået driftsforbud i Fællesskabet. Hvis agenturet afviser at udstede en godkendelse til et luftfartsselskab i henhold til betingelserne i nærværende forordning, bør det videregive alle de relevante oplysninger, som ligger til grund for afslaget, til Kommissionen, således at luftfartsselskabets navn om nødvendigt kan opføres på listen.

(15) En velfungerende fællesskabsordning for civil luftfartssikkerhed på de områder, der er omfattet af denne forordning, forudsætter et tættere samarbejde mellem Kommissionen, medlemsstaterne og agenturet om afdækning af usikre forhold og iværksættelse af de fornødne afhjælpende foranstaltninger.

(16) Fremme af en »sikkerhedskultur« og indførelse af en velfungerende reguleringsordning på de områder, der er omfattet af denne forordning, forudsætter, at vidner til hændelser og begivenheder uopfordret indberetter sådanne. En sådan indberetning vil foregå

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet (EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15).

▼B

lettere, hvis de pågældende ikke risikerer sanktioner, og medlemsstaterne bør træffe passende foranstaltninger til at sørge for beskyttelse af sådanne oplysninger og af de personer, der indberetter dem.

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

(18) Med henblik på at opfylde sikkerhedsmålene i denne forordning bør Fællesskabet have beføjelse til at pålægge indehavere af certifikater og godkendelser udstedt af agenturet økonomiske sanktioner. I henhold til Fællesskabets retsorden bør sådanne sanktioner pålægges af Kommissionen efter henstilling fra agenturet. Det bør understreges, at indførelsen af økonomiske sanktioner giver Kommissionen mulighed for at reagere mere nuanceret, fleksibelt og gradueret på overtrædelse af bestemmelserne, end blot ved at inddrage certifikater.

(19) Eftersom alle beslutninger truffet af Kommissionen i henhold til denne forordning er undergivet De Europæiske Fællesskabers Domstols kontrol på de i traktaten fastsatte betingelser, bør Domstolen i henhold til artikel 229 i traktaten tillægges fuld prøvelsesret vedrørende beslutninger, hvorved Kommissionen pålægger bøder eller tvangsbøder.

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

(21) Denne forordnings formål kan nås 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 fællesskabskontrol have mulighed for at anerkende tredjelandes godkendelser af udenlandsk(e) materiel, dele og apparatur samt organisationer og personale.

(22) For at kunne bistå Fællesskabet på rette vis bør agenturet kunne udfolde sin ekspertise inden for alle de aspekter af civil luftfartssikkerhed og miljøbeskyttelse, der er omfattet af denne forordning. Det bør dels bistå Kommissionen med udarbejdelsen af den nødvendige lovgivning, dels bistå medlemsstaterne og industrien med gennemførelsen heraf. Agenturet bør kunne udstede certificeringsspecifikationer og udsende vejledende materiale samt foretage tekniske undersøgelser og udstede certifikater og beviser i fornødent omfang; det bør endvidere bistå Kommissionen med at overvåge anvendelsen af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, og det bør gives de nødvendige beføjelser til at udføre sine opgaver.

(23) Kommissionen og medlemsstaterne bør være repræsenteret i en bestyrelse, så de kan føre effektiv kontrol med agenturets virksomhed. Bestyrelsen bør have de nødvendige beføjelser til at fastlægge budgettet, kontrollere dets gennemførelse, vedtage passende finansielle bestemmelser, fastlægge gennemsigtige arbejdsprocedurer for agenturets beslutningstagning og udpege den administrerende direktør. Agenturet bør også kunne udføre

▼B

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 tredjelandes luftfartsmyndigheder og med internationale organisationer, der har kompetence på de områder, der er omfattet af denne forordning.

(24) Af hensyn til åbenheden bør berørte parters observatører være repræsenteret i agenturets bestyrelse.

(25) Det er afgørende af samfundshensyn, at agenturet udelukkende bygger sit sikkerhedsrelaterede arbejde på uafhængig ekspertise og meget nøje anvender denne forordning og de gennemførelsesbestemmelser hertil, som Kommissionen vedtager. Alle agenturets sikkerhedsrelaterede afgørelser bør derfor træffes af den administrerende direktør, som bør have stor fleksibilitet 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.

(26) Det skal 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 indføres en passende klageordning, således at den administrerende direktørs afgørelser kan indbringes for et særligt klagenævn, hvis afgørelser igen kan indbringes for Domstolen.

(27) For at sikre agenturet fuld autonomi 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. Eventuelle finansielle bidrag, som agenturet modtager fra medlemsstaterne, tredjelande eller andre enheder, må ikke bringe agenturets uafhængighed og uvildighed i fare. Fællesskabets budgetprocedure bør gælde for så vidt angår Fællesskabets bidrag og enhver anden støtte, som kommer fra Den Europæiske Unions almindelige budget. Revisionen af regnskaberne bør foretages af Revisionsretten.

(28) Før agenturet opretter lokale kontorer, bør der fastlægges generelle regler for at præcisere, hvilke krav der skal opfyldes, og hvilket bidrag den pågældende medlemsstat skal yde.

(29) Målene for denne forordning, nemlig fastlæggelse og ensartet anvendelse af fælles regler for civil luftfartssikkerhed og miljøbeskyttelse, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af denne forordnings europæiske

▼B

dimension, bedre nås 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.

(30) Det erkendes, at europæiske lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union, fortsat bør inddrages for at sikre en bred fælleseuropæisk dimension og dermed gøre det lettere at forbedre den civile luftfarts sikkerhed i hele Europa. De europæiske lande, der har indgået aftaler med Fællesskabet om at indføre og anvende gældende fællesskabsret på det område, der er omfattet af denne forordning, bør knyttes til Fællesskabets arbejde på betingelser, der skal aftales inden for rammerne af de pågældende aftaler.

(31) Det er et overordnet mål, at overførslen fra medlemsstaterne til agenturet af funktioner og opgaver, herunder dem, der følger af 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 bør træffes passende foranstaltninger til at sikre den nødvendige overgang.

(32) Ved denne forordning fastlægges fælles regler for civil luftfart, og der oprettes et europæisk luftfartssikkerhedsagentur. 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 ([1]) bør derfor ophæves.

(33) Ved denne forordning fastlægges en hensigtsmæssig og omfattende ramme for fastsættelsen og gennemførelsen af fælles tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. Bilag III til Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart ([2]) og Rådets direktiv 91/670/EØF af 16. december 1991 om gensidig anerkendelse af personcertifikater, der giver adgang til udøvelse af funktioner i civil luftfart ([3]) bør derfor ophæves til sin tid, uden at dette berører den certificering af eller licensudstedelse for materiel, personer og organisationer, der allerede er foretaget i overensstemmelse med disse retsakter.

(34) Ved denne forordning fastlægges en hensigtsmæssig og omfattende ramme for sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/36/EF af 21. april 2004 om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne ([4]) bør derfor ophæves til sin tid, uden at dette berører gennemførelsesforanstaltningerne vedrørende indsamling af oplysninger, rampeinspektioner og udveksling af oplysninger.

(35) Forordningen vil finde anvendelse på andre områder inden for civil luftfartssikkerhed på grundlag af et fremtidigt forslag i overensstemmelse med traktaten.

([1]) EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 334/2007 (EUT L 88 af 29.3.2007, s. 39).
([2]) EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 8/2008 (EUT L 10 af 12.1.2008, s. 1).
([3]) EFT L 373 af 31.12.1991, s. 1.
([4]) EUT L 143 af 30.4.2004, s. 76. Ændret ved forordning (EF) nr. 2111/2005.

▼B

(36) Det er nødvendigt at træffe passende foranstaltninger for både at sikre den nødvendige beskyttelse af følsomme sikkerhedsdata og give offentligheden fyldestgørende oplysninger om det civile luftfartssikkerhedsniveau 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. Klager over afgørelser truffet af agenturet i henhold til artikel 8 i nævnte forordning bør kunne indbringes for Den Europæiske Ombudsmand eller Domstolen i henhold til traktatens artikel 195 og 230.

(37) 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 ([2]).

(38) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at vedtage gennemførelsesbestemmelser vedrørende luftdygtighed, certificering af flyvebesætninger, flyveoperationer, luftfartøjer anvendt af tredjelandes operatører, tilsyn og håndhævelse, samt til at vedtage en gebyr- og afgiftsordning. Da der er tale om generelle foranstaltninger, som har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol, jf. artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

(39) Af effektivitetshensyn bør de frister, som ellers er gældende i forbindelse med forskriftsproceduren med kontrol, afkortes med henblik på vedtagelsen af væsentlige miljøbeskyttelseskrav og med henblik på vedtagelsen af gennemførelsesbestemmelser vedrørende miljøbeskyttelse.

(40) På grund af sagens hastende karakter er det nødvendigt at anvende hasteproceduren i artikel 5a, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, når Kommissionen træffer afgørelse om foranstaltninger truffet af medlemsstater for umiddelbart at reagere på et sikkerhedsproblem, samt om fravigelse af godkendelser indgivet af medlemsstaterne —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

PRINCIPPER

▼M2

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på:

a) konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og anvendelse af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur samt personale og organisationer,

([1]) EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.
([2]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

▼M2

der beskæftiger sig med konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af sådant materiel, sådanne dele og sådant apparatur

b) personale og organisationer, der beskæftiger sig med luftfartøjsoperationer

c) udformning, vedligeholdelse og drift af flyvepladser samt personale og organisationer, der er beskæftiget hermed uanset fællesskabslovgivningen eller den nationale lovgivning om miljø og fysisk planlægning, sikring af flyvepladsers omgivelser

d) konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af flyvepladsudstyr samt personale og organisationer, der er beskæftiget hermed

e) konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af systemer og komponenter til lufttrafikstyring og luftfartstjenester (»ATM/ANS)« samt personale og organisationer, der er beskæftiget hermed

f) ATM/ANS samt personale og organisationer, der er beskæftiget hermed.

2. Denne forordning finder ikke anvendelse på:

a) materiel, dele, apparatur, personale og organisationer som nævnt i stk. 1, litra a) og b), når de udfører militær-, told-, politi-, eftersøgnings- og rednings-, brandsluknings-, kystvagts- eller lignende aktiviteter eller tjenester. 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

b) flyvepladser eller dele heraf samt udstyr, personale og organisationer som omhandlet i stk. 1, litra c) og d), som kontrolleres og drives af militæret

c) ATM/ANS, herunder systemer og komponenter, personale og organisationer som omhandlet i stk. 1, litra e) og f), som leveres eller stilles til rådighed af militæret. Medlemsstaterne sørger for, at de i dette stykkes litra a) omhandlede luftfartøjer, hvis det er relevant, holdes adskilt fra andre luftfartøjer.

3. Medlemsstaterne sikrer, så vidt det er praktisk gennemførligt, at alle militære anlæg, der er åbne for offentligheden, og som er nævnt i stk. 2, litra b), eller tjenester, der leveres af militært personale til offentligheden, og som er nævnt i stk. 2, litra c), frembyder et sikkerhedsniveau, som mindst er ligeså effektivt som det, der kræves af de væsentlige krav som defineret i bilag Va og Vb.

▼B

Artikel 2

Formål

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

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

a) at sikre et højt ensartet miljøbeskyttelsesniveau

▼B

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 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 civil luftfartssikkerhed i hele verden ved at etablere et passende samarbejde med tredjelande og med internationale organisationer

f) at tilvejebringe lige vilkår for alle aktører på det indre marked for luftfart.

3. Gennemførelsen af formålene i stk. 1 og 2 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 materiel, personale og organisationer i henhold til denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil

c) oprettelse af et uafhængigt europæisk luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt »agenturet«)

d) de nationale luftfartsmyndigheders og agenturets ensartede gennemførelse af alle nødvendige retsforskrifter 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 til stadighed overholdes til enhver tid i certifikatets gyldighedsperiode, samt gennemførelse af eventuelle beskyttelsesforanstaltninger

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

c) »materiel«: luftfartøjer, motorer og propeller

▼M2

d) »dele og apparatur«: instrumenter, udstyr, mekanismer, dele, apparater, tilbehør, software eller ekstraudstyr, herunder kommunikationsudstyr, som anvendes eller er bestemt til at anvendes ved operationer eller kontrol med et luftfartøj under flyvning; det omfatter også dele af flyskrog, motorer eller propeller eller udstyr, som anvendes til manøvrering af luftfartøjet fra jorden

da) »ATM/ANS-komponenter«: komponenter, jf. definitionen i artikel 2, nr. 19), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr.

▼M2

549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) ([1])

▼B

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 det relevante certifikat som bevis for denne overensstemmelse

f) »kvalificeret organ«: et organ, som kan tildeles en særlig certificeringsopgave af agenturet eller en national luftfartsmyndighed under agenturets eller myndighedens kontrol og ansvar

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

▼M2

h) »operatør«: enhver juridisk eller fysisk person, der opererer eller har til hensigt at operere med et eller flere luftfartøjer eller en eller flere flyvepladser

▼B

i) »erhvervsmæssig operation«: en anvendelse mod betaling eller en anden form for vederlag af et luftfartøj, der er tilgængelig for offentligheden eller, når anvendelsen ikke er tilgængelig for offentligheden, udføres i henhold til en kontrakt mellem en operatør og en kunde, hvor kunden ikke udøver kontrol over operatøren

j) »kompleks motordrevet luftfartøj«:

   i) en flyvemaskine

      — med en højst tilladt startmasse på over 5 700 kg, eller

      — med en godkendt maksimal kabinekonfiguration på over 19 passagersæder, eller

      — certificeret til operation med en minimumsbesætning på mindst to piloter, eller

      — med en eller flere turbinemotor(er) eller mere end en turbopropmotor, eller

   ii) en helikopter

      — med en højst tilladt startmasse på over 3 175 kg, eller

      — med en godkendt maksimal kabinekonfiguration på over ni passagersæder, eller

      — certificeret til operation med en minimumsbesætning på mindst to piloter, eller

   iii) et luftfartøj med kipbar rotor

k) »flyvesimulatortræningsanordninger«: alle anordninger, hvormed flyveforhold simuleres på jorden, bl.a. flyvesimulatorer, flyvetræningsanordninger, træningsanordninger til flyve- og navigationsprocedurer og grundlæggende instrumenttræningsanordninger

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

▼B

l) »rating«: en påtegnelse, der er påført et certifikat, og som omfatter rettigheder, særlige betingelser eller begrænsninger i forbindelse med dette

▼M2

m) »flyveplads«: et nærmere bestemt område (herunder bygninger, installationer og udstyr) på landjorden eller vandet eller på en fast, fast off-shore eller flydende struktur, der skal bruges enten helt eller delvist til luftfartøjers ankomst, afgang og trafik på jorden

n) »flyvepladsudstyr«: udstyr, apparater, tilbehør, software eller ekstraudstyr, som anvendes eller er bestemt til at bidrage til operation af luftfartøjer på en flyveplads

o) »forplads«: et afgrænset område, hvor luftfartøjer placeres med henblik på at lade passagerer gå om bord og fra borde, af- og pålæsning af post eller fragt, tankning, parkering eller vedligeholdelse

p) »forpladstjeneste«: en tjeneste, der ydes med henblik på at styre luftfartøjers og køretøjers aktiviteter og bevægelser på en forplads

q) »ATM/ANS«: lufttrafikstyringsfunktioner som defineret i artikel 2, nr. 10), i forordning (EF) nr. 549/2004, luftfartstjenester som defineret i artikel 2, nr. 4), i samme forordning og tjenester, der består i datatilblivelse og -bearbejdning og formatering og levering af data til almen lufttrafik til sikkerhedskritisk flyvenavigationsformål

r) »ATM/ANS-system«: enhver kombination af sikkerhedsrelateret udstyr og systemer, jf. definitionen i artikel 2, nr. 39), i forordning (EF) nr. 549/2004

s) »flyveinformationstjeneste«: en tjeneste, som har til formål at levere rådgivning og informationer, der fremmer en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken.

▼B

KAPITEL II

VÆSENTLIGE KRAV

Artikel 4

Grundprincipper og anvendelighed

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

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

b) som er registreret i en medlemsstat, medmindre det forskriftsmæssige sikkerhedstilsyn hermed er blevet uddelegeret til et tredjeland, og de ikke anvendes af en fællesskabsoperatør, eller

c) som er registreret i et tredjeland, men som anvendes af en operatør, hvis operationer en medlemsstat fører tilsyn med, eller som anvendes til, i eller fra Fællesskabet af en operatør, der er etableret eller har bopæl i Fællesskabet, eller

▼B

d) som er registreret i et tredjeland, eller som er registreret i en medlemsstat, der har uddelegeret sit forskriftsmæssige sikkerhedstilsyn til et tredjeland, men som anvendes af en tredjelandsoperatør til, i eller fra Fællesskabet,

skal være i overensstemmelse med denne forordning.

2. Personale, der medvirker ved operationer med de i stk. 1, litra b), c) eller d), nævnte luftfartøjer, skal overholde denne forordnings bestemmelser.

3. Operationer med de i stk. 1, litra b), c) og d), nævnte luftfartøjer skal være i overensstemmelse med denne forordning.

▼M2

3a. Flyvepladser og disses udstyr, der er beliggende i et territorium, som er underlagt traktatens bestemmelser, og som er åbne for offentligheden, og som betjener erhvervsmæssig lufttransport, og hvor der foregår operationer, som benytter instrumentindflyvnings- eller -udflyvningsprocedurer, og som

a) har en asfalteret landingsbane på mindst 800 meter eller mere eller

b) udelukkende betjener helikoptere

skal overholde denne forordnings bestemmelser. Personale og organisationer, der er involveret i disse flyvepladsers drift, skal overholde denne forordnings bestemmelser.

3b. Som undtagelse fra stk. 3a kan medlemsstaterne beslutte at dispensere en flyveplads fra denne forordnings bestemmelser, såfremt flyvepladsen

— højst betjener 10 000 passagerer årligt og

— håndterer højst 850 bevægelser i forbindelse med fragt årligt.

Hvis en sådan dispensation fra en medlemsstat ikke er i overensstemmelse med denne forordnings generelle sikkerhedsmål eller med andre fællesskabsforskrifter, træffer Kommissionen afgørelse om ikke at tillade dispensationen efter proceduren i artikel 65, stk. 7. I så fald skal den pågældende medlemsstat tilbagekalde dispensationen.

3c. ATM/ANS, som ydes i det luftrum, som traktaten finder anvendelse på, og det luftrum, hvor medlemsstaterne anvender Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (»luftrumsforordningen«) ([1]) i overensstemmelse med artikel 1, stk. 3, i den nævnte forordning, skal overholde denne forordnings bestemmelser. Systemer og komponenter, personale og organisationer, der er involveret i ydelsen af disse ATM/ANS, skal overholde denne forordnings bestemmelser.

▼B

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

5. Stk. 2 og 3 finder ikke anvendelse på luftfartøjer som omhandlet i bilag II, bortset fra luftfartøjer, der er nævnt i bilag II, litra a), nr. ii), samt litra d) og h), når de anvendes til erhvervsmæssig lufttransport.

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

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

▼B

Artikel 5

Luftdygtighed

1. De i artikel 4, stk. 1, litra a), b) og c), omhandlede luftfartøjer skal opfylde de væsentlige krav til luftdygtighed, der er fastsat i bilag I.

2. For luftfartøjer som omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra b), og for materiel, dele og apparatur, der er påmonteret disse luftfartøjer, godtgøres overensstemmelsen 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 20, 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.

▼M2

b) De i stk. 5 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et certificeringskrav for dele og apparatur. Der udstedes et certifikat til dele og apparatur, når ansøgeren har godtgjort, at de(t) pågældende dele og apparatur er i overensstemmelse med de detaljerede luftdygtighedsspecifikationer, der er udarbejdet for at garantere opfyldelsen af de i stk. 1 nævnte væsentlige krav.

c) Intet luftfartøj må opereres, medmindre det har et gyldigt luftdygtighedsbevis. Beviset udstedes, når ansøgeren har godtgjort, at luftfartøjet er i overensstemmelse med den typemodel, der er godkendt i dets typecertifikat, og at relevant dokumentation, inspektioner og test viser, at luftfartøjet er driftssikkert. Dette luftdygtighedsbevis forbliver gyldigt, så længe det ikke er suspenderet, tilbagekaldt eller udløbet, og så længe luftfartøjet vedligeholdes i overensstemmelse med de væsentlige krav til fortsat luftdygtighed, der er fastsat i punkt 1.d) i bilag I og i de foranstaltninger, der vedtages i henhold til stk. 5.

▼B

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

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

▼B

Der gælder endvidere følgende:

f) Der kan stilles krav om, at det personale, der har ansvaret for godkendelse af materiel, dele eller apparatur til brug efter vedligeholdelse, er i besiddelse af et passende certifikat (personalecertifikat).

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

3. De i artikel 4, stk. 1, litra a), omhandlede luftfartøjer og materiel, dele og apparatur, der er påmonteret disse luftfartøjer, skal være i overensstemmelse med stk. 2, litra a), b) og e), i nærværende artikel.

4. Uanset stk. 1 og 2

a) kan der udstedes en flyvetilladelse, når det er godtgjort, at luftfartøjet kan gennemføre en basisflyvning under sikre forhold. 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 så fald skal det være godtgjort, at luftfartøjet opfylder de specifikke luftdygtighedsspecifikationer, og i tilfælde af afvigelser fra de væsentlige krav som omhandlet i stk. 1, skal der ikke desto mindre være garanti for tilstrækkelig sikkerhed i forhold til formålet. De luftfartøjer, der kan komme i betragtning til disse begrænsede beviser, og begrænsningerne i brugen af disse luftfartøjer fastlægges i de i stk. 5 nævnte foranstaltninger

c) gælder det, at 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.

5. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne artikel ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 4. Disse foranstaltninger skal navnlig angive:

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

▼B

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

i) betingelserne for disse certifikaters varighed og betingelserne for deres fornyelse, når der fastsættes en begrænset varighed

ii) restriktionerne for udstedelse af flyvetilladelser, navnlig vedrørende 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 dermed forbundne restriktioner

iv) mindstepensum for et typeratingkursus for personale, der har ansvaret for at certificere vedligeholdelse, med henblik på overholdelse af stk. 2, litra f)

v) mindstepensum for et typeratingkursus for piloter og kvalifikationer for simulatorer i tilknytning hertil med henblik på overholdelse af artikel 7

vi) i givet fald en masterminimumsudstyrsliste og yderligere luftdygtighedsspecifikationer for en given type operation med henblik på at sikre overholdelse af artikel 8

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

g) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af personalecertifikater i overensstemmelse med stk. 2, litra f)

h) det ansvar, som påhviler indehavere af certifikater

i) hvordan det for de i stk. 1 omhandlede luftfartøjer, der ikke er omfattet af stk. 2 eller 4, skal godtgøres, at de opfylder de væsentlige krav

j) hvordan det for de i artikel 4, stk. 1, litra c), omhandlede luftfartøjer skal godtgøres, at de opfylder de væsentlige krav.

6. Når de i stk. 5 nævnte foranstaltninger vedtages, skal Kommissionen 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

d) at de ikke pålægger de i artikel 4, stk. 1, litra c), omhandlede luftfartøjer krav, som er uforenelige med medlemsstaternes ICAO (Organisationen for International Civil Luftfart)-forpligtelser.

Artikel 6

Væsentlige miljøbeskyttelseskrav

▼M3

1. Materiel, dele og apparatur skal opfylde miljøbeskyttelseskravene i ændring 10 til bind I og i ændring 7 til bind II i bilag 16 til Chicagokonventionen i udgaven af 17. november 2011, bortset fra tillæggene til bilag 16.

▼B

2. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i kravene i stk. 1, for at bringe dem i overensstemmelse med senere ændringer i Chicago-konventionen og bilagene hertil, som træder i kraft efter denne forordnings vedtagelse, og som skal gælde i alle medlemsstaterne, for så vidt sådanne tilpasninger ikke udvider denne forordnings anvendelsesområde, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 5.

3. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i kravene i stk. 1 ved at supplere dem, vedtages, i nødvendigt omfang på grundlag af indholdet af de i stk. 1 nævnte tillæg, efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 5.

Artikel 7

Piloter

1. Piloter, der opererer de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), omhandlede luftfartøjer, samt flyvesimulatortræningsanordninger og personer og organisationer, der varetager træning, testning, kontrol eller helbredsundersøgelse af disse piloter, skal opfylde de relevante væsentlige krav i bilag III.

2. Bortset fra under uddannelsen må en person kun fungere som pilot, hvis den pågældende er i besiddelse af et certifikat og et helbredsbevis, der er relevant for den operation, der skal udføres.

Der udstedes kun certifikat til en person, hvis den pågældende opfylder de bestemmelser, der skal sikre overholdelse af de væsentlige krav til teoretisk viden, praktiske færdigheder, sprogkundskaber og erfaring som omhandlet i bilag III.

Der udstedes kun helbredsbevis til en person, hvis den pågældende opfylder de bestemmelser, der skal sikre overholdelse af de væsentlige krav til helbredsmæssig egnethed som omhandlet i bilag III. Helbredsbeviset kan udstedes af flyvelæger eller flyvemedicinske centre.

▼B

Uanset tredje afsnit gælder det, at når der er der tale om et certifikat til en pilot, der udfører fritidsflyvning, kan en alment praktiserende læge, der har tilstrækkeligt detaljeret kendskab til ansøgerens helbredsmæssige baggrund, forudsat at den nationale lovgivning giver mulighed herfor, fungere som flyvelæge i henhold til gennemførelsesbestemmelser vedtaget efter proceduren i artikel 65, stk. 3; disse gennemførelsesbestemmelser skal sørge for, at sikkerhedsniveauet opretholdes.

De rettigheder, der tildeles piloten, og certifikatets og helbredsbevisets omfang skal præciseres i certifikatet og helbredsbeviset.

Kravene i andet og tredje afsnit kan opfyldes ved accept af certifikater og helbredsbeviser udstedt af eller på vegne af et tredjeland, når der er tale om piloter, der opererer de i artikel 4, stk. 1, litra c), omhandlede luftfartøjer.

3. Det anerkendes ved udstedelse af en godkendelse, at organisationer, der træner piloter, og flyvemedicinske centre kan varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder med hensyn til at udstede certifikater og helbredsbeviser.

Der udstedes godkendelser til organisationer, der træner piloter, eller til flyvemedicinske centre, hvis de opfylder de bestemmelser, der skal sikre overholdelse af de relevante væsentlige krav i bilag III.

Det præciseres i godkendelsen, hvilke rettigheder den giver.

▼M2

4. Der kræves et certifikat for hver flyvesimulatortræningsanordning, der anvendes til træning af piloter. Dette certifikat udstedes, når ansøgeren har godtgjort, at anordningen opfylder de bestemmelser, der skal sikre overholdelse af de relevante væsentlige krav i bilag III.

▼B

5. Personer med ansvar for flyvetræning eller flyvesimulatortræning eller for bedømmelse af piloters færdigheder, og flyvelæger skal være i besiddelse af et passende certifikat. Et sådant certifikat udstedes, når det er godtgjort, at den pågældende opfylder de bestemmelser, der skal sikre overholdelse af de relevante væsentlige krav i bilag III.

Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder det giver.

6. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne artikel ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 4. I disse foranstaltninger skal navnlig præciseres:

a) de forskellige ratings til brug i forbindelse med pilotcertifikater og de helbredsbeviser, der gælder for de forskellige typer aktiviteter, der udføres

b) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater, ratings til brug i forbindelse med certifikater, helbredsbeviser, godkendelser og certifikater som omhandlet i stk. 2-5, og de betingelser, hvorunder det ikke er nødvendigt at anmode om sådanne certifikater og godkendelser

c) det ansvar og de forpligtelser, der er forbundet med certifikater, ratings til brug i forbindelse med certifikater, helbredsbeviser og godkendelser som omhandlet i stk. 2-5

d) betingelserne for ændring af eksisterende nationale pilotcertifikater og nationale flymekanikercertifikater til pilotcertifikater samt betingelserne for ændring af nationale helbredsbeviser til alment anerkendte helbredsbeviser

▼B

e) betingelserne for accept af certifikater fra tredjelande, jf. dog bestemmelserne i bilaterale aftaler, der er indgået i overensstemmelse med artikel 12

f) hvordan piloter på luftfartøjer som omhandlet i bilag II, litra a), nr. ii), og litra d) og f), der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, overholder de relevante væsentlige krav i bilag III.

7. Når de i stk. 6 nævnte foranstaltninger vedtages, skal Kommissionen især sørge for, at de afspejler det aktuelle tekniske niveau, herunder bedste praksis og de videnskabelige og tekniske fremskridt inden for træning af piloter.

Sådanne foranstaltninger skal desuden omfatte bestemmelser for udstedelse af alle de typer pilotcertifikater og ratings, der kræves i henhold til Chicago-konventionen, og af certifikater til piloter, der udfører fritidsflyvning, når certifikaterne dækker ikke-erhvervsmæssige aktiviteter med luftfartøjer, der har en maksimalt tilladt startmasse på op til 2 000 kg og ikke opfylder nogen af kriterierne i artikel 3, litra j).

Artikel 8

Flyveoperationer

▼M2

1. Operation af de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), omhandlede luftfartøjer skal opfylde de væsentlige krav i bilag IV og, hvis det er relevant, bilag Vb.

▼B

2. Medmindre andet er fastsat i gennemførelsesbestemmelserne, skal operatører, der udfører erhvervsmæssige operationer, godtgøre, at de har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder. Disse kvalifikationer og midler anerkendes ved udstedelse af en godkendelse. De rettigheder, der tildeles operatøren, og godkendelsens omfang skal præciseres i godkendelsen.

3. Medmindre andet er fastsat i gennemførelsesbestemmelserne, skal operatører, der udfører ikke-erhvervsmæssig operation af komplekse motordrevne luftfartøjer, afgive en erklæring om, at de har kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med operationen af de pågældende luftfartøjer.

4. Kabinepersonale, som medvirker i operation af de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), omhandlede luftfartøjer, skal opfylde de væsentlige krav i bilag IV. De, der medvirker i erhvervsmæssige operationer, skal være i besiddelse af et bevis som beskrevet første gang i bilag III, subpart O, litra d), i OPS 1.1005, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1899/2006 af 12. december 2006 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([1]); medlemsstaten kan vælge at lade dette bevis udstede af godkendte operatører eller træningsorganisationer.

5. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne artikel ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 4. I disse foranstaltninger skal navnlig præciseres:

([1]) EUT L 377 af 27.12.2006, s. 1.

▼M2

a) betingelserne for at operere luftfartøjer i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag IV og, hvis det er relevant, bilag Vb

▼B

b) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af de i stk. 2 omhandlede certifikater samt de betingelser, hvorpå et certifikat kan erstattes med en erklæring om, at operatøren er kvalificeret og har midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med operationen af de pågældende luftfartøjer

c) certifikatindehavernes rettigheder og ansvar

d) vilkårene og procedurerne for erklæringen fra de i stk. 3 omhandlede operatører og for tilsynet med dem samt de betingelser, hvorpå en erklæring kan erstattes med en godtgørelse af, at de har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder som operatør anerkendt ved udstedelsen af et certifikat

e) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af det i stk. 4 omhandlede kabinepersonalecertifikat

f) de betingelser, hvorunder der skal nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for flyveoperationer af hensyn til luftfartssikkerheden

▼M2

g) hvordan operationer af luftfartøjer som omhandlet i bilag II, litra a), nr. ii), og litra d) og h), der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, overholder de relevante væsentlige krav i bilag IV og, hvis det er relevant, bilag Vb.

▼B

6. De i stk. 5 omhandlede foranstaltninger skal:

— afspejle det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis for flyveoperationer

— fastlægge de forskellige typer operationer og give mulighed for dermed forbundne krav og bevis for overensstemmelse, der står i et rimeligt forhold til operationernes kompleksitet og den faktiske risiko

— tage hensyn til erfaringerne på verdensplan med luftfartøjsdrift og til den videnskabelige og tekniske udvikling

— for så vidt angår erhvervsmæssig lufttransport og uanset det foregående led indledningsvis fastsættes på grundlag af de fælles tekniske krav og administrative procedurer, der er nærmere angivet i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91

— bygge på en risikovurdering og stå i et rimeligt forhold til operationens omfang og rækkevidde

— give mulighed for omgående at gribe ind over for fastslåede årsager til ulykker og alvorlige hændelser

▼B

— ikke pålægge de i artikel 4, stk. 1, litra c), omhandlede luftfartøjer krav, som er uforenelige med medlemsstaternes ICAO-forpligtelser

▼M2

— tage hensyn til sikkerhedsaspekter i forbindelse med ATM/ANS.

Artikel 8a

Flyvepladser

1. Flyvepladser og flyvepladsudstyr samt driften af flyvepladser skal overholde de væsentlige krav i bilag Va og, hvis det er relevant, bilag Vb.

2. For flyvepladser, flyvepladsudstyr og driften af flyvepladser godtgøres overholdelsen af de væsentlige krav på følgende måde:

a) Der kræves et certifikat for hver flyveplads. Certifikatet og certificering af ændringer i dette certifikat udstedes, når ansøgeren har godtgjort, at flyvepladsen er i overensstemmelse med det i litra b) beskrevne flyvepladscertificeringsgrundlag, og at flyvepladsen ikke frembyder træk eller karakteristika, som gør den usikker at anvende. Certifikatet skal dække flyvepladsen, dens drift og dens sikkerhedsrelaterede udstyr.

b) Certificeringsgrundlaget for en flyveplads består af følgende:

   i) de gældende certificeringsspecifikationer for den type flyvepladser

   ii) de bestemmelser, for hvilke et tilsvarende sikkerhedsniveau er blevet accepteret, og

   iii) de særlige detaljerede tekniske specifikationer, der er nødvendige, når konstruktionskarakteristikaene for en bestemt flyveplads eller erfaringer med driften heraf gør, at specifikationer omhandlet i nr. i) er utilstrækkelige eller uhensigtsmæssige til at sikre, at de væsentlige krav i bilag Va er opfyldt.

c) De i stk. 5 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et certificeringskrav for sikkerhedskritisk flyvepladsudstyr. Der udstedes et certifikat for sådant udstyr, når ansøgeren har godtgjort, at udstyret er i overensstemmelse med de detaljerede specifikationer, der er udarbejdet for at garantere opfyldelsen af de i stk. 1 nævnte væsentlige krav.

d) Organisationer, der er ansvarlige for drift af flyvepladser, skal godtgøre, at de er kvalificeret og har midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder. Disse kvalifikationer og midler anerkendes ved udstedelse af det i litra a) omhandlede certifikat. De kan også anerkendes ved udstedelse af et særskilt certifikat, hvis den medlemsstat, som flyvepladsen befinder sig i, beslutter det. De rettigheder, der tildeles den certificerede organisation, og certifikatets omfang, herunder ved hjælp af en liste de flyvepladser, der skal drives, skal præciseres i certifikatet.

e) Som undtagelse fra litra d) kan medlemsstaterne beslutte, at ydere af forpladstjenester kan få mulighed for at afgive en erklæring om, at de er kvalificerede og har midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med de tjenester, der ydes.

▼M2

3. Medlemsstaterne sikrer, at der er truffet foranstaltninger til at sikre flyvepladser mod aktiviteter og udviklinger i deres omgivelser, der kan medføre uacceptable risici for luftfartøjer, der bruger flyvepladsen.

4. Flyvepladsoperatører skal overvåge aktiviteter og udviklinger, der kan medføre uacceptable risici for luftfarten i flyvepladsens omgivelser, og, inden for rammerne af deres kompetence, træffe passende risikobegrænsende foranstaltninger.

5. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne artikel ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 4.

Disse foranstaltninger skal navnlig præcisere:

a) betingelserne for fastlæggelsen af og meddelelsen til en ansøger af det certificeringsgrundlag, der gælder for en flyveplads

b) betingelserne for fastlæggelsen af og meddelelsen til en ansøger af de detaljerede specifikationer, der gælder for flyvepladsudstyr

c) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater for flyvepladser og flyvepladsudstyr, herunder driftsbegrænsninger, der skyldes flyvepladsens specifikke konstruktion

d) betingelserne for at drive en flyveplads i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag Va og, hvor det er relevant, bilag Vb

e) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af de i stk. 2, litra d), omhandlede certifikater

f) det ansvar, som påhviler indehavere af certifikater

g) betingelserne for at acceptere og konvertere certifikater for flyvepladser, der er udstedt af medlemsstaterne, herunder de foranstaltninger, der allerede er godkendt af de berørte medlemsstater på grundlag af anmeldte undtagelser fra bilag 14 i Chicagokonventionen inden denne forordnings ikrafttræden

h) betingelserne for at beslutte ikke at give dispensation som omhandlet i artikel 4, stk. 3b, herunder kriterierne for fragtflyvepladser og for revision af tildelte dispensationer

i) de betingelser, hvorunder der skal nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for flyveoperationer af hensyn til sikkerheden

j) vilkårene og procedurerne for erklæringer udstedt af samt for tilsyn med de i stk. 2, litra e), omhandlede tjenesteydere.

6. De i stk. 5 omhandlede foranstaltninger skal:

a) afspejle det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis inden for flyvepladser og tage hensyn til gældende praksis fra ICAO-standarder og -anbefalinger

b) stå i et rimeligt forhold til flyvepladsens størrelse, trafik, kategori og kompleksitet og karakteren og omfanget af operationer, som foregår på flyvepladsen

▼M2

c) tage hensyn til erfaringerne på verdensplan med drift af flyvepladser og den videnskabelige og tekniske udvikling

d) give mulighed for omgående at gribe ind over for fastslåede årsager til ulykker og alvorlige hændelser

e) give mulighed for den nødvendige fleksibilitet til individuel overholdelse af bestemmelserne.

Artikel 8b

ATM/ANS

1. Ydelsen af ATM/ANS-tjenester skal opfylde de væsentlige krav i bilag Vb og, så vidt det er praktisk muligt, bilag Va.

2. Der kræves et certifikat for ATM/ANS-ydere. Certifikatet udstedes, når tjenesteyderen har godtgjort, at vedkommende har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med tjenesteyderens rettigheder. De rettigheder, der tildeles, og omfanget af de tjenester, der ydes, skal præciseres i certifikatet.

3. Som undtagelse fra stk. 2 kan medlemsstaterne beslutte, at ydere af flyveinformationstjenester kan få mulighed for at afgive en erklæring om, at de er kvalificerede og har midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med de tjenester, der ydes.

4. De i stk. 6 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et certificeringskrav for organisationer, der beskæftiger sig med udformning, fremstilling og vedligeholdelse af sikkerhedskritiske ATM/ANS-systemer og -komponenter. Certifikater for de pågældende organisationer udstedes, når de har godtgjort, at de har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder. Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder det giver.

5. De i stk. 6 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et certificeringskrav eller som et alternativ validering ved ATM/ANS-yderen, for så vidt angår sikkerhedskritiske ATM/ANS-systemer og -komponenter. Certifikater for de pågældende systemer og komponenter udstedes, eller valideringen gives, når ansøgeren har godtgjort, at de pågældende systemer og komponenter er i overensstemmelse med de detaljerede specifikationer, der er udarbejdet for at garantere opfyldelsen af de i stk. 1 nævnte væsentlige krav.

6. De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 549/2004.

Disse foranstaltninger skal navnlig præcisere:

a) betingelserne for at yde ATM/ANS i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag Vb og, hvor det er relevant, bilag Va

b) betingelserne for fastlæggelsen af og meddelelsen til en ansøger af de detaljerede specifikationer, der skal gælde for ATM/ANS-systemer og -komponenter

c) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af det certifikat, der er omhandlet i stk. 2 og 4

d) det ansvar, som påhviler indehavere af certifikater

▼M2

e) vilkårene og procedurerne for erklæringer udstedt af samt tilsyn med de i stk. 3 omhandlede tjenesteydere

f) de betingelser, hvorunder der af sikkerhedshensyn skal nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for operationer.

7. De i stk. 6 omhandlede foranstaltninger skal:

a) afspejle det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis inden for ATM/ANS

b) stå i et rimeligt forhold til de ydede tjenesters type og kompleksitet

c) tage hensyn til erfaringerne på verdensplan med ATM/ANS og den videnskabelige og tekniske udvikling

d) udvikles, idet man, så vidt det er praktisk muligt, anvender de relevante bestemmelser i forordning (EF) nr. 549/2004, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (»luftfartstjenesteforordningen«) ([1]), forordning (EF) nr. 551/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet (»interoperabilitetsforordningen«) ([2]), og omfatte overgangsordninger med henblik på at sikre kontinuiteten for certifikater, der allerede er tildelt i henhold til disse forordninger; foranstaltningerne omfatter som udgangspunkt sikkerhedsbestemmelserne i disse forordninger og tager, hvor det er relevant, i tilfælde af fremtidige ændringer hensyn til de seneste videnskabelige og tekniske resultater

e) give mulighed for omgående at gribe ind over for fastslåede årsager til ulykker og alvorlige hændelser.

Artikel 8c

Flyveledere

1. Flyveledere samt personer og organisationer, der er involveret i træning, testning, kontrol eller helbredsundersøgelse af flyveledere, skal opfylde de relevante væsentlige krav i bilag Vb.

2. Flyveledere skal være i besiddelse af et certifikat og et helbredsbevis, der er relevant for den tjeneste, der skal udføres.

3. Det i stk. 2 omhandlede certifikat udstedes kun, når ansøgeren har godtgjort, at vedkommende opfylder de bestemmelser, der skal sikre overholdelse af de væsentlige krav til teoretisk viden, praktiske færdigheder, sprogkundskaber og erfaring som omhandlet i bilag Vb.

4. Det i stk. 2 omhandlede helbredsbevis udstedes kun, når flyvelederen opfylder de bestemmelser, der skal sikre overholdelse af de væsentlige krav til helbredsmæssig egnethed som omhandlet i bilag Vb. Helbredsbeviset kan udstedes af flyvelæger eller flyvemedicinske centre.

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.
([2]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26.

▼M2

5. De rettigheder, der tildeles flyvelederen, og certifikatets og helbredsbevisets omfang skal præciseres i certifikatet og helbredsbeviset.

6. Det anerkendes ved udstedelse af et certifikat, at organisationer, der træner flyveledere, flyvelæger og flyvemedicinske centre kan varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder med hensyn til at udstede certifikater og helbredsbeviser.

7. Der udstedes et certifikat til uddannelsesorganisationer, flyvelæger og flyvemedicinske centre for flyveledere, der har godtgjort, at de overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de relevante væsentlige krav i bilag Vb er opfyldt. Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder det giver.

8. Personer med ansvar for praktisk træning eller bedømmelse af flyvelederes færdigheder skal være i besiddelse af et certifikat. Certifikatet udstedes, når den pågældende person har godtgjort, at vedkommende overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de relevante væsentlige krav i bilag Vb er opfyldt. Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder det giver.

9. Syntetiske træningsanordninger skal opfylde de væsentlige krav i bilag Vb.

10. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne artikel ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 4.

Disse foranstaltninger skal navnlig præcisere:

a) de forskellige ratings og påtegninger på flyveledercertifikater

b) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater, ratings og påtegninger på certifikater, helbredsbeviser, godkendelser og certifikater, og de betingelser, hvorunder det ikke er nødvendigt at anmode om sådanne certifikater og godkendelser, samtidig med at de omfatter overgangsordninger for at sikre kontinuiteten for godkendelser og certifikater, der allerede er udstedt

c) rettigheder og ansvar for indehavere af certifikater, ratings og påtegninger på certifikater, helbredsbeviser, godkendelser og certifikater

d) betingelserne for at acceptere og konvertere flyveledercertifikater samt betingelserne for at acceptere og konvertere nationale helbredsbeviser til alment anerkendte helbredsbeviser.

11. De i stk. 10 nævnte foranstaltninger skal afspejle det aktuelle tekniske niveau, herunder bedste praksis og de videnskabelige og tekniske fremskridt inden for træning af flyveledere. De skal som udgangspunkt udarbejdes på grundlag af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/23/EF af 5. april 2006 om et EF-flyveledercertifikat ([1]).

([1]) EUT L 114 af 27.4.2006, s. 22.

▼B

Artikel 9

Luftfartøjer, som en tredjelandsoperatør anvender til, i eller fra Fællesskabet

▼M2

1. De luftfartøjer, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, litra d), samt deres besætninger og operationer skal overholde gældende ICAO-standarder. Findes sådanne standarder ikke, skal disse luftfartøjer og operationer hermed overholde kravene i bilag I, III og IV, og, hvis det er relevant, i bilag Vb, forudsat at disse krav ikke strider mod tredjelandes rettigheder i henhold til internationale konventioner.

▼B

2. Operatører, der udfører erhvervsmæssige operationer med luftfartøjer som omhandlet i stk. 1, skal godtgøre, at de har kvalifikationer og midler til at opfylde kravene i stk. 1.

De i første afsnit nævnt krav kan opfyldes ved accept af certifikater udstedt af eller på vegne af et tredjeland.

De i første afsnit nævnte kvalifikationer og midler anerkendes ved udstedelse af en godkendelse. De rettigheder, der tildeles operatøren, og operationernes omfang skal præciseres i godkendelsen.

3. Operatører, der udfører ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer under anvendelse af luftfartøjer som omhandlet i stk. 1, kan anmodes om at erklære, at de har kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med operationen af de pågældende luftfartøjer.

4. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne artikel ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 4. I disse foranstaltninger skal navnlig præciseres:

a) hvordan luftfartøjer, jf. artikel 4, stk. 1, litra d), eller besætninger, som ikke har et ICAO-standardluftdygtighedsbevis eller -certifikat, kan opnå godkendelse til at operere til, i eller fra Fællesskabet

b) betingelserne for at operere et luftfartøj under overholdelse af bestemmelserne i stk. 1

c) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af den i stk. 2 omhandlede operatørgodkendelse, idet der tages hensyn til certifikater udstedt af registreringsstaten eller operatørens hjemstat, jf. dog forordning (EF) nr. 2111/2005 og gennemførelsesbestemmelserne dertil

d) godkendelsesindehavernes rettigheder og ansvar

e) vilkårene og procedurerne for erklæringer udstedt af samt tilsyn med de i stk. 3 omhandlede operatører

f) de betingelser, hvorunder der skal nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for flyveoperationer af hensyn til luftfartssikkerheden i henhold til artikel 22, stk. 1.

▼B

5. Ved vedtagelsen af de i stk. 4 omhandlede foranstaltninger sørger Kommissionen især for:

a) at der i relevant omfang anvendes ICAO-anbefalet praksis og vejledningsmateriale

b) at ingen krav overstiger det, der kræves af luftfartøjer som omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra b), og af sådanne luftfartøjers operatører

c) at der i relevant omfang gøres brug af foranstaltninger udstedt i henhold til artikel 5, stk. 5, og artikel 8, stk. 5

d) at proceduren for opnåelse af godkendelse er enkel, forholdsmæssigt afpasset, omkostningseffektiv og effektiv i alle tilfælde, og giver mulighed for krav og dokumentation for opfyldelse heraf, der står i et rimeligt forhold til operationernes kompleksitet og den faktiske risiko. Denne procedure skal navnlig tage hensyn til

   i) resultaterne af ICAO's program for vurdering af det almindelige sikkerhedstilsyn (Universal Safety Oversight Audit Programme)

   ii) oplysninger fra rampeinspektioner og observationer vedrørende programmet for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer, og

   iii) andre anerkendte oplysninger om sikkerhedsaspekter i forbindelse med den pågældende operatør

▼M2

e) at der tages hensyn til sikkerhedsaspekter i forbindelse med ATM/ANS.

▼B

Artikel 10

Tilsyn og håndhævelse

▼M2

1. Medlemsstaterne, Kommissionen og agenturet samarbejder for at sikre overholdelsen af denne forordnings bestemmelser og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

▼B

2. Med henblik på gennemførelsen af stk. 1 foretager medlemsstaterne ud over tilsynet med de certifikater, de udsteder, undersøgelser, herunder rampeinspektioner, og træffer enhver foranstaltning, herunder udstedelse af startforbud for luftfartøjer, til at forhindre fortsat overtrædelse.

3. Med henblik på gennemførelsen af stk. 1 foretager agenturet undersøgelser i overensstemmelse med artikel 24, stk. 2, og artikel 55.

4. For at lette de kompetente myndigheders arbejde med at træffe hensigtsmæssige håndhævelsesforanstaltninger, udveksler medlemsstaterne, Kommissionen og agenturet oplysninger om fastslåede overtrædelser.

5. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne artikel ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 4. Disse foranstaltninger skal navnlig præcisere:

a) betingelserne for indsamling, udveksling og formidling af oplysninger

b) betingelserne for udførelse af rampeinspektioner, herunder systematiske inspektioner

▼B

c) betingelserne for at udstede startforbud for luftfartøjer, som ikke opfylder kravene i denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Artikel 11

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. Kommissionen kan på eget initiativ eller på anmodning af en medlemsstat eller agenturet indlede proceduren i artikel 65, stk. 7, med henblik på at få afgjort, om et certifikat udstedt efter nærværende forordning er i faktisk overensstemmelse med nærværende forordning og gennemførelsesbestemmelserne dertil.

Hvis et certifikat ikke opfylder eller ikke er i faktisk overensstemmelse med forordningen, kræver Kommissionen, at udstederen af certifikatet udfører passende korrigerende handlinger og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. ved begrænsning eller suspension af certifikatet. Endvidere gælder stk. 1 ikke længere for certifikatet fra den dato, hvor Kommissionen meddeler sin afgørelse til medlemsstaterne.

3. Når Kommissionen finder det tilstrækkelig godtgjort, at udstederen har foretaget passende korrigerende handlinger som omhandlet i stk. 2 i en sag om manglende opfyldelse eller manglende faktisk overensstemmelse, og at beskyttelsesforanstaltningerne ikke længere er nødvendige, beslutter den, at stk. 1 på ny gælder for certifikatet. Disse bestemmelser finder anvendelse fra datoen for meddelelsen af afgørelsen til medlemsstaterne.

▼M2

4. Certifikater, der ikke kan udstedes i overensstemmelse med denne forordning, kan udstedes efter gældende nationale bestemmelser, indtil de i artikel 5, stk. 5, artikel 7, stk. 6, og artikel 9, stk. 4, omhandlede foranstaltninger er trådt i kraft og eventuelle overgangsperioder indført med disse foranstaltninger er udløbet, og uden at det berører anvendelsen af artikel 69, stk. 4.

5. Certifikater, der ikke kan udstedes i overensstemmelse med denne forordning, kan udstedes efter gældende nationale bestemmelser, indtil de i artikel 8, stk. 5, omhandlede foranstaltninger er trådt i kraft og eventuelle overgangsperioder indført med disse foranstaltninger er udløbet, og uden at det berører anvendelsen af artikel 69, stk. 4.

5a. Certifikater, der ikke kan udstedes i overensstemmelse med denne forordning, kan udstedes efter gældende nationale bestemmelser, indtil de i artikel 8a, stk. 5, og artikel 8c, stk. 10, omhandlede foranstaltninger er trådt i kraft og eventuelle overgangsperioder indført med disse foranstaltninger er udløbet, og uden at det berører anvendelsen af artikel 69, stk. 4.

5b. Certifikater, der ikke kan udstedes i overensstemmelse med denne forordning, kan udstedes efter gældende nationale bestemmelser eller i givet fald de relevante krav i Kommissionens forordning (EF) nr.

▼M2

2096/2005 af 20. december 2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester ([1]), indtil de i artikel 8b, stk. 6, omhandlede foranstaltninger er trådt i kraft og eventuelle overgangsperioder indført med disse foranstaltninger er udløbet, og uden at det berører anvendelsen af artikel 69, stk. 4.

▼B

6. Denne artikel berører ikke forordning (EF) nr. 2111/2005 og gennemførelsesbestemmelserne dertil.

Artikel 12

Accept af tredjelandes certificering

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

2. a) Hvis der ikke foreligger en aftale, der er indgået af Fællesskabet, kan en medlemsstat eller agenturet udstede certifikater på grundlag af certifikater udstedt af 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 bestemmelserne i en aftale mellem en medlemsstat og et tredjeland ikke indebærer samme sikkerhedsniveau som det, der er fastsat i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, og/eller

— at en sådan aftale vil medføre forskelsbehandling af medlemsstaterne, uden at dette er begrundet i tvingende sikkerhedsmæssige hensyn, eller strider mod Fællesskabets udenrigspolitik over for et tredjeland,

kan den efter proceduren i artikel 65, stk. 2, pålægge den pågældende medlemsstat 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 aftaler snarest muligt efter ikrafttrædelsen af en aftale mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland for så vidt angår de områder, der er omfattet af sidstnævnte aftale.

Artikel 13

Kvalificerede organer

Når et kvalificeret organ tildeles en specifik certificeringsopgave, sikrer agenturet eller den pågældende nationale luftfartsmyndighed, at et sådant organ opfylder kriterierne i bilag V.

▼M2

Kvalificerede enheder udsteder ikke certifikater.

([1]) EUT L 335 af 21.12.2005, s. 13.

▼B

Artikel 14

Fleksibilitetsbestemmelser

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

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

2. a) Agenturet vurderer, hvorvidt sikkerhedsproblemet kan løses inden for rammerne af de beføjelser, der er tillagt det i overensstemmelse med artikel 18, litra d). I så fald træffer det den nødvendige afgørelse inden en måned efter underretningen i henhold til stk. 1.

b) Hvis agenturet konkluderer, at sikkerhedsproblemet ikke kan løses i overensstemmelse med litra a), udsteder det inden for den periode, der er nævnt i det pågældende litra, en henstilling i overensstemmelse med artikel 18, litra b), med angivelse af, om denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil bør ændres, og hvorvidt de foranstaltninger, der er givet underretning om, bør trækkes tilbage eller opretholdes.

3. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den, og som vedrører spørgsmålet om, hvorvidt et utilstrækkeligt sikkerhedsniveau eller en mangel i denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil berettiger, at der foretages en ændring heraf, og hvorvidt de foranstaltninger, som er truffet i henhold til stk. 1, fortsat kan anvendes, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 6. I så fald gennemføres foranstaltningerne på passende vis af alle medlemsstaterne, og artikel 11 finder anvendelse på de pågældende foranstaltninger. Hvis foranstaltningerne viser sig at være uberettigede, skal medlemsstaten ophæve dem.

4. 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 nogen forringelse af sikkerhedsniveauet. Agenturet, Kommissionen og de øvrige medlemsstater underrettes om sådanne dispensationer, hvis de anvendes gentagne gange, eller hvis de gives for perioder på over to måneder.

5. Agenturet vurderer, om de dispensationer, som en medlemsstat har givet underretning om, er mindre restriktive end de gældende fællesskabsbestemmelser, og afgiver inden en måned efter underretningen herom en henstilling i overensstemmelse med artikel 18, litra b), med angivelse af, om disse dispensationer er i overensstemmelse med denne forordnings generelle sikkerhedsmål eller andre fællesskabsforskrifter.

Hvis en dispensation ikke er i overensstemmelse med denne forordnings generelle sikkerhedsmål eller med andre fællesskabsforskrifter, træffer Kommissionen afgørelse om ikke at tillade dispensationen efter proceduren i artikel 65, stk. 7. I så fald skal den pågældende medlemsstat tilbagekalde dispensationen.

▼B

6. Når et sikkerhedsniveau svarende til det, der opnås med anvendelsen af gennemførelsesbestemmelserne til denne forordning, kan opnås på anden måde, kan medlemsstaterne, uden forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, godkende fravigelser fra disse gennemførelsesbestemmelser.

I så fald underretter den berørte medlemsstat agenturet og Kommissionen om, at den har til hensigt at godkende en sådan fravigelse, begrunder behovet for at fravige den pågældende bestemmelse og angiver, hvilke betingelser der fastsættes for at sikre, at der opnås et tilsvarende sikkerhedsniveau.

7. Inden to måneder efter en underretning i henhold til stk. 6 afgiver agenturet en henstilling i overensstemmelse med artikel 18, litra b), med angivelse af, om en fravigelse som foreslået i overensstemmelse med stk. 6 opfylder betingelserne i samme stykke.

Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, og som vedrører spørgsmålet om, hvorvidt den foreslåede fravigelse kan godkendes, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 6, inden en måned efter modtagelsen af agenturets henstilling. I så fald meddeler Kommissionen sin afgørelse til medlemsstaterne, der også har ret til at anvende den pågældende foranstaltning. Artikel 15 finder anvendelse på den pågældende foranstaltning.

Artikel 15

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 65, stk. 3, foranstaltninger for videregivelse af de i stk. 1 i nærværende artikel omhandlede oplysninger til berørte parter på dens 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 overensstemmelse med 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. Fra de i artikel 10, stk. 5, omhandlede foranstaltningers ikrafttræden skal denne sikkerhedsoversigt omfatte en analyse af alle oplysninger modtaget i henhold til artikel 10. Analysen skal være enkel og letforståelig og angive, hvorvidt der foreligger øgede sikkerhedsrisici. Kilderne til oplysningerne oplyses ikke i analysen.

▼B

Artikel 16

Beskyttelse af informationskilder

1. Når oplysninger som omhandlet i artikel 15, stk. 1, er afgivet frivilligt af en fysisk person til Kommissionen eller agenturet, oplyses kilden til oplysningerne ikke. Hvis oplysningerne er afgivet til en national myndighed, beskyttes kilden til oplysningerne i overensstemmelse med national ret.

2. Med forbehold af gældende strafferetlige bestemmelser afstår medlemsstaterne fra at retsforfølge uforsætlige eller uagtsomme lovovertrædelser, som de kun får kendskab til, fordi de er indberettet i medfør af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Denne bestemmelse gælder ikke, hvis der er tale om grov uagtsomhed.

3. Med forbehold af gældende strafferetlige bestemmelser sikrer medlemsstaterne i overensstemmelse med procedurerne i deres nationale lovgivning og praksis, at ansatte, der afgiver oplysninger i medfør af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, ikke udsættes for nogen form for sanktioner fra deres arbejdsgivers side.

Denne bestemmelse gælder ikke, hvis der er tale om grov uagtsomhed.

4. Denne artikel gælder med forbehold af nationale bestemmelser for judicielle myndigheders adgang til oplysninger.

KAPITEL III

DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

AFDELING I

Opgaver

Artikel 17

Agenturets oprettelse og virksomhed

1. Til gennemførelse af denne forordning oprettes et europæisk luftfartssikkerhedsagentur.

2. For at sikre, at den civile luftfartssikkerhed fungerer 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 fremstilling, konstruktion og 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 anden fællesskabslovgivning 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 18

Agenturets foranstaltninger

Agenturet foretager sig efter behov følgende:

a) afgiver udtalelser rettet til Kommissionen

b) afgiver henstillinger rettet til Kommissionen med henblik på anvendelsen af artikel 14

▼M2

c) udsteder certificeringsspecifikationer og acceptable måder at overholde bestemmelserne på, samt vejledende materiale med henblik på anvendelsen af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil

d) træffer relevante afgørelser om anvendelsen af artikel 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 54 og 55, herunder giver dispensation til indehavere af certifikater, det har udstedt, fra de væsentlige krav i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil i tilfælde af uforudsete hastende operationelle problemer eller operationelle behov af begrænset varighed, forudsat at dette ikke går ud over sikkerhedsniveauet, at der kun gives dispensationer for en periode på maksimalt to måneder, at de anmeldes til Kommissionen, og at de ikke fornyes

▼B

e) udsender rapporter efter standardinspektioner udført i henhold til artikel 24, stk. 1, og artikel 54.

Artikel 19

Udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale

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

2. Under overholdelse af artikel 52 og de af Kommissionen vedtagne gennemførelsesbestemmelser udarbejder agenturet:

▼M2

a) certificeringsspecifikationer og acceptable måder at overholde bestemmelserne på, og

▼B

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 luftfartøjsdrift og den videnskabelige og tekniske udvikling.

▼B

Artikel 20

Luftdygtigheds- og miljøcertificering

1. Med hensyn til materiel, dele og apparatur, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, litra a) og b), skal agenturet i givet fald og som omhandlet i Chicago-konventionen eller bilagene hertil på medlemsstaternes vegne udføre konstruktions-, fabrikations- eller registreringsstatens funktioner og opgaver, når disse vedrører konstruktionsgodkendelse. I denne forbindelse skal det især

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

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

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

e) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kompetente organer foretage undersøgelser 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, som det har tilsyn med, herunder hurtigt gribe ind i tilfælde af sikkerhedsproblemer og udsende og formidle relevante obligatoriske oplysninger

k) for luftfartøjer, for hvilke der skal udstedes flyvetilladelse, fastsætte luftdygtighedsstandarder og procedurer med henblik på overholdelse af artikel 5, stk. 4, litra a)

l) udstede flyvetilladelser, med henblik på certificering under agenturets kontrol, til luftfartøjer i forståelse med den medlemsstat, som luftfartøjet er registreret i, eller hvori det skal registreres.

2. Med hensyn til organisationer skal agenturet

a) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kompetente organer foretage inspektion og gennemføre audit af de organisationer, det certificerer

▼B

b) udstede og forny certifikater for

i) konstruktionsorganisationer, eller

ii) produktionsorganisationer beliggende på medlemsstaternes område, hvis den pågældende medlemsstat anmoder herom, eller

iii) produktions- og vedligeholdelsesorganisationer beliggende uden for medlemsstaternes område

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

Artikel 21

Pilotcertificering

1. Med hensyn til det personale og de organisationer, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, skal agenturet

a) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer udføre undersøgelser og gennemføre audit af de organisationer, det udsteder certifikater for, og, når det er relevant, af deres personale

b) udstede og forny certifikater for organisationer, der uddanner piloter, og flyvemedicinske centre beliggende uden for medlemsstaternes område, og, når det er relevant, deres personale

c) ændre, begrænse, suspendere eller tilbagekalde det relevante certifikat, når de betingelser, i henhold til hvilke det er udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis den juridiske eller fysiske person, der er indehaver af certifikatet, ikke opfylder de forpligtelser, som denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil pålægger den pågældende.

2. Med hensyn til de flyvesimulatortræningsanordninger, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, skal agenturet

a) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer udføre tekniske inspektioner af de anordninger, det certificerer

b) udstede og forny certifikater for:

i) flyvesimulatortræningsanordninger, som anvendes af træningsorganisationer, der er certificeret af agenturet

ii) flyvesimulatortræningsanordninger på medlemsstaternes område på anmodning af den pågældende medlemsstat, og

iii) flyvesimulatortræningsanordninger uden for medlemsstaternes område

c) ændre, begrænse, suspendere eller tilbagekalde det relevante certifikat, når de betingelser, i henhold til hvilke det er udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis den juridiske eller fysiske person, der er indehaver af certifikatet, ikke opfylder de forpligtelser, som denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil pålægger den pågældende.

▼B

Artikel 22

Certificering af luftfartsoperatører

1. Agenturet griber hurtigt ind i tilfælde af sikkerhedsproblemer ved at afgøre, hvilke korrigerende handlinger der skal udføres, og ved at formidle de relevante oplysninger, herunder til medlemsstaterne.

2. Med hensyn til begrænsning af flyvetiden

a) skal agenturet udstede de gældende certificeringsspecifikationer for at sikre overholdelse af de væsentlige krav og i givet fald de relevante gennemførelsesbestemmelser. Gennemførelsesbestemmelserne omfatter som udgangspunkt alle materielle bestemmelser i subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 under hensyntagen til de seneste videnskabelige og tekniske resultater

b) kan en medlemsstat godkende individuelle specifikationssystemer for flyvetid, der fraviger de i litra a) nævnte certificeringsspecifikationer. I så fald underretter medlemsstaten straks agenturet, Kommissionen og de andre medlemsstater om, at det agter at godkende et sådant individuelt system

c) foretager agenturet efter at være blevet underrettet inden for en frist på en måned en vurdering af det individuelle system på grundlag af en videnskabelig og medicinsk vurdering. Derefter kan den berørte medlemsstat godkende systemet som meddelt, medmindre agenturet har drøftet systemet med medlemsstaten og foreslået ændringer heraf. Såfremt medlemsstaten kan tilslutte sig sådanne ændringer, kan den godkende systemet i overensstemmelse hermed

d) i tilfælde af uforudsete operationelle problemer af hastende karakter eller operationelle behov af begrænset varighed og med karakter af engangsbehov kan der midlertidigt indrømmes undtagelser fra certificeringsspecifikationerne, indtil agenturet afgiver udtalelse

e) hvis en medlemsstat ikke kan tilslutte sig agenturets konklusioner vedrørende et individuelt system, henviser den spørgsmålet til Kommissionen, som afgør, om det pågældende system opfylder sikkerhedsmålene i denne forordning, jf. proceduren i artikel 65, stk. 3

f) offentliggøres indholdet af individuelle systemer, som agenturet kan acceptere, eller som Kommissionen har truffet positiv afgørelse om i overensstemmelse med litra e).

▼M2

Artikel 22a

ATM/ANS

Med hensyn til ATM/ANS omhandlet i artikel 4, stk. 3c, skal agenturet:

a) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer foretage inspektion og gennemføre audit af de organisationer, det certificerer

b) udstede og forny certifikater til organisationer, som er beliggende uden for det territorium, der er omfattet af traktatens bestemmelser, og som er ansvarlige for at levere tjenesteydelser i luftrummet inden for det territorium, hvorpå traktaten finder anvendelse

c) udstede og forny certifikater til organisationer, som leverer fælleseuropæiske tjenester

▼M2

d) ændre, suspendere eller tilbagekalde de relevante certifikater, når de betingelser, i henhold til hvilke de blev udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis indehaveren af certifikatet ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Artikel 22b

Certificering af flyveledere

Med hensyn til de personer og de organisationer, der er omhandlet i artikel 8c, stk. 1, skal agenturet:

a) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer udføre undersøgelser og gennemføre audit af de organisationer, det udsteder certifikater for, og, når det er relevant, af deres personale

b) udstede og forny certifikater for organisationer, der træner flyveledere, og som er beliggende uden for medlemsstaternes territorium, og, når det er relevant, deres personale

c) ændre, begrænse, suspendere eller tilbagekalde det relevante certifikat, når de betingelser, i henhold til hvilke det er udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis den juridiske eller fysiske person, der er indehaver af certifikatet, ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil.

▼B

Artikel 23

Tredjelandes operatører

1. Med hensyn til operatører af luftfartøjer som omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra d), der udfører erhvervsmæssige operationer, skal agenturet

a) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer udføre undersøgelser og gennemføre audit

b) udstede og forny godkendelser som omhandlet i artikel 9, stk. 2, medmindre en medlemsstat varetager de funktioner og opgaver, der påhviler en operatørs hjemstat for de pågældende operatører

c) ændre, begrænse, suspendere eller tilbagekalde den relevante godkendelse, når de betingelser, i henhold til hvilke certifikatet eller godkendelsen blev udstedt af agenturet, ikke længere er opfyldt, eller hvis den pågældende organisation ikke opfylder de forpligtelser, som denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil pålægger den.

2. Med hensyn til de operatører af luftfartøjer, som er omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra d), der ikke udøver erhvervsmæssige aktiviteter, skal agenturet

a) modtage erklæringer som omhandlet i artikel 9, stk. 3, og

b) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer føre tilsyn med de operatører, som det har modtaget en erklæring fra.

3. Med hensyn til luftfartøjer som omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra d), udsteder agenturet godkendelser i overensstemmelse med artikel 9, stk. 4, litra a).

▼B

Artikel 24

Kontrol med anvendelsen af bestemmelserne

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

2. Agenturet foretager undersøgelser af virksomheder med henblik på at kontrollere anvendelsen af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

3. Agenturet vurderer virkningen af gennemførelsen af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil under hensyn til formålene i artikel 2.

4. Agenturet høres og afgiver henstillinger til Kommissionen om anvendelsen af artikel 14.

5. Agenturets arbejdsmetoder til udførelse af opgaverne i stk. 1, 3 og 4 underkastes krav, der vedtages efter proceduren i artikel 65, stk. 2, under hensyn til principperne i artikel 52 og 53.

Artikel 25

Bøder og tvangsbøder

1. Uanset bestemmelserne i artikel 20 og 55, kan agenturet på Kommissionens anmodning:

a) pålægge de personer og virksomheder, det har udstedt certifikat til, bøder, hvis disse bevidst eller uagtsomt overtræder bestemmelserne i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne dertil

b) pålægge de personer og virksomheder, det har udstedt certifikat til, tvangsbøder, som beregnes fra den dato, der er fastsat i beslutningen, med henblik på at tvinge disse personer og virksomheder til at overholde bestemmelserne i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne dertil.

2. De i stk. 1 omhandlede bøder og tvangsbøder skal være afskrækkende og stå i et rimeligt forhold til både sagens alvor og certifikatindehaverens økonomiske formåen, idet der tages særligt hensyn til, i hvilken grad sikkerheden er blevet bragt i fare. Bøderne må ikke overstige 4 % af certifikatindehaverens årlige indkomst eller omsætning. Tvangsbøderne må ikke overstige 2,5 % af certifikatindehaverens gennemsnitlige daglige indkomst eller omsætning.

3. Kommissionen vedtager efter proceduren i artikel 65, stk. 3, gennemførelsesbestemmelserne til nærværende artikel. Den præciserer heri navnlig:

a) detaljerede kriterier for fastsættelse af bøden eller tvangsbøden, og

b) procedurer for undersøgelser, beslægtede foranstaltninger og rapportering samt procedureregler for beslutningstagning, herunder bestemmelser om retten til forsvar, adgang til sagsakter, advokatbistand, fortrolighed og midlertidige bestemmelser om samt fastsættelse og opkrævning af bøder og tvangsbøder.

▼B

4. De Europæiske Fællesskabers Domstol har fuld prøvelsesret med hensyn til klager over beslutninger, hvorved Kommissionen fastsætter en bøde eller en tvangsbøde. Den kan ophæve, nedsætte eller forhøje den pågældende bøde eller tvangsbøde.

5. Beslutninger, der træffes i overensstemmelse med stk. 1, må ikke være af strafferetlig art.

Artikel 26

Forskning

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

2. Agenturet samordner sit forsknings- og udviklingsarbejde med det tilsvarende arbejde i Kommissionen og medlemsstaterne for at sikre, at politikkerne og foranstaltningerne hænger sammen.

3. Resultaterne af den forskning, agenturet finansierer, skal offentliggøres, forudsat at agenturet ikke klassificerer dem som fortrolige.

Artikel 27

Internationale forbindelser

1. Agenturet bistår i overensstemmelse med den relevante fællesskabsret Fællesskabet og medlemsstaterne i deres forbindelser med tredjelande. Navnlig bistår det med harmonisering af 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 samarbejdsordninger, der er aftalt med dem, i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i traktaten. Sådanne ordninger skal på forhånd godkendes af Kommissionen.

3. Agenturet bistår medlemsstaterne med at overholde deres internationale forpligtelser, navnlig forpligtelserne i henhold til Chicagokonventionen.

AFDEL ING II

Intern struktur

Artikel 28

Retlig status, hjemsted og lokale kontorer

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

2. Agenturet har i hver medlemsstat den mest vidtgående 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.

▼B

Artikel 29

Personale

1. Vedtægten for tjenestemænd i De Europæiske Fællesskaber, ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte i De Europæiske Fællesskaber og de regler, som De Europæiske Fællesskabers institutioner i fællesskab har vedtaget for anvendelsen af denne vedtægt og disse ansættelsesvilkår, gælder for agenturets personale med forbehold af anvendelsen af denne forordnings artikel 39 på klagenævnets medlemmer.

2. Agenturet udøver over for sine ansatte de beføjelser, som personalevedtægten og ansættelsesvilkårene for øvrige ansatte tillægger ansættelsesmyndigheden, jf. dog artikel 42.

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

Artikel 30

Privilegier og immuniteter

Protokollen vedrørende De Europæiske Fællesskabers privilegier og immuniteter, der er knyttet som bilag til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab og Det Europæiske Atomenergifællesskab, gælder for agenturet.

Artikel 31

Erstatningsansvar

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

2. De Europæiske Fællesskabers Domstol har kompetence til at træffe afgørelse i henhold til en voldgiftsbestemmelse i en af agenturet indgået kontrakt.

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

4. De Europæiske Fællesskabers Domstol har kompetence til at afgøre tvister om erstatning for skader som omhandlet i stk. 3.

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

▼B

Artikel 32

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 15, stk. 4

b) udtalelser til Kommissionen i medfør af artikel 19, stk. 1

c) den almindelige årsberetning samt arbejdsprogrammet, jf. artikel 33, 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 33

Bestyrelsens beføjelser

1. Agenturet har en bestyrelse.

2. Bestyrelsen

a) udnævner den administrerende direktør og efter indstilling fra denne direktørerne, jf. artikel 39

b) vedtager den almindelige årsberetning om agenturets virksomhed og sender den senest den 15. juni til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen, Revisionsretten og medlemsstaterne; den sender hvert år på agenturets vegne til Europa-Parlamentet og Rådet (i det følgende benævnt »budgetmyndigheden«) alle relevante oplysninger om resultaterne af evalueringsprocedurerne, navnlig oplysninger om virkninger eller følger af ændringer i agenturets opgaver

c) vedtager hvert år inden den ►M2 30. november ◄, og 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; Kommissionens udtalelse vedlægges arbejdsprogrammet

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

e) udarbejder de procedurer, som den administrerende direktør skal træffe sine afgørelser efter, jf. artikel 52 og 53

f) udfører sine opgaver i forbindelse med agenturets budget i overensstemmelse med artikel 59, 60 og 63

g) udnævner klagenævnets medlemmer i overensstemmelse med artikel 41

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

i) afgiver udtalelse om foranstaltninger vedrørende gebyrer og afgifter som omhandlet i artikel 64, stk. 1

▼B

j) fastsætter sin forretningsorden

k) træffer afgørelse om agenturets sprogordning

l) supplerer i givet fald den liste over dokumenter, der er nævnt i artikel 32, 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 26.

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.

5. Bestyrelsen kan nedsætte arbejdsgrupper til at bistå den ved udførelsen af dens opgaver, herunder udarbejdelse af dens afgørelser og overvågning af gennemførelsen deraf.

Artikel 34

Bestyrelsens sammensætning

1. Bestyrelsen består af en repræsentant for hver medlemsstat og en repræsentant for Kommissionen. Medlemmerne udvælges på grundlag af deres anerkendte erfaring og engagement inden for civil luftfart, deres ledelseskompetencer og deres ekspertise, som skal anvendes til at fremme målsætningerne i denne forordning. Europa-Parlamentets ansvarlige udvalg underrettes om alle detaljer.

Hver medlemsstat udpeger et medlem af bestyrelsen og en suppleant, der repræsenterer medlemmet, når det ikke er til stede. Kommissionen udpeger også en repræsentant og en suppleant. Mandatperioden er fem år. Denne mandatperiode kan fornyes.

2. Deltagelse af repræsentanter for europæiske tredjelande og betingelserne for en sådan deltagelse fastsættes efter behov i de ordninger, der er omhandlet i artikel 66.

3. Det rådgivende organ, der er omhandlet i artikel 33, stk. 4, udpeger fire af sine medlemmer til observatører i bestyrelsen. De skal så bredt som muligt repræsentere de forskellige synspunkter, der er repræsenteret i det rådgivende organ. Deres mandatperiode er 30 måneder og kan fornyes én gang.

Artikel 35

Bestyrelsens formandskab

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

▼B

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 én gang.

Artikel 36

Møder

1. Møder i bestyrelsen indkaldes af dens formand.

2. Agenturets administrerende direktør deltager i drøftelserne.

3. Bestyrelsen holder mindst to ordinære møder om året. Den træder desuden sammen på anmodning af formanden eller mindst en tredjedel af sine medlemmer.

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

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

6. Bestyrelsens sekretariatsforretninger varetages af agenturet.

Artikel 37

Afstemning

1. Bestyrelsen træffer sine beslutninger med et flertal på to tredjedele af medlemmerne, jf. dog artikel 39, stk. 1. På anmodning af et medlem af bestyrelsen træffes den i artikel 33, stk. 2, litra k), omhandlede afgørelse med enstemmighed.

2. Hvert medlem, som udpeges i henhold til artikel 34, stk. 1, har én stemme. Hvis et medlem ikke er til stede, har suppleanten stemmeret. Hverken observatørerne eller agenturets administrerende direktør deltager i afstemningen.

3. Forretningsordenen fastlægger de nærmere afstemningsregler, især betingelserne for, hvornår et medlem kan handle på et andet medlems vegne, og eventuelle krav om beslutningsdygtighed, hvor dette er relevant.

Artikel 38

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 beføjelser må den administrerende direktør hverken søge eller modtage instruktioner fra nogen regering eller noget andet organ.

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

▼B

3. Den administrerende direktør har følgende opgaver og beføjelser

a) godkende agenturets foranstaltninger, jf. artikel 18, inden for rammerne af denne forordning, gennemførelsesbestemmelserne hertil og andre relevante retsregler

b) træffe afgørelse om inspektioner og undersøgelser, jf. artikel 54 og 55

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

d) udføre internationale opgaver og forestå teknisk samarbejde med tredjelande i overensstemmelse med artikel 27

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 udarbejde et udkast til den almindelige beretning og forelægge det for bestyrelsen

g) udøve beføjelserne i artikel 29, stk. 2, over for agenturets ansatte

h) udarbejde overslag over agenturets indtægter og udgifter i overensstemmelse med artikel 59 og gennemføre budgettet i overensstemmelse med artikel 60

i) delegere sine beføjelser til andre medlemmer af agenturets personale efter nærmere regler, som vedtages efter proceduren i artikel 65, stk. 2

j) med bestyrelsens samtykke træffe afgørelser om oprettelse af lokale kontorer i medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 28, stk. 3

k) udarbejde og gennemføre det årlige arbejdsprogram

l) efterkomme anmodninger om bistand fra Kommissionen.

Artikel 39

Udnævnelse af ledere

1. Den administrerende direktør udnævnes på grundlag af kvalifikationer, dokumenteret kompetence og erfaring af relevans for civil luftfart. Den administrerende direktør udnævnes eller afskediges af bestyrelsen på forslag af Kommissionen. Bestyrelsen træffer sin afgørelse med et flertal på tre fjerdedele af sine medlemmer. Inden udnævnelsen kan den af bestyrelsen udvalgte kandidat indkaldes i Europa-Parlamentets kompetente udvalg for at afgive en erklæring og besvare spørgsmål fra udvalgsmedlemmerne.

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

3. Agenturets direktører udnævnes på grundlag af faglig kompetence af relevans for civil luftfart. Direktørerne udnævnes eller afskediges af bestyrelsen på forslag af den administrerende direktør.

4. Mandatperioden for den administrerende direktør og direktørerne er fem år. Mandatperioden for direktørerne kan forlænges; mandatperioden for den administrerende direktør kan forlænges én gang.

▼B

Artikel 40

Klagenævnenes beføjelser

1. Agenturet har et eller flere klagenævn.

2. Klagenævnet eller -nævnene tager stilling til klager over de afgørelser, der er omhandlet i artikel 44.

3. Klagenævnet eller -nævnene træder sammen efter behov. Antallet af klagenævn og arbejdsfordelingen fastsættes af Kommissionen efter proceduren i artikel 65, stk. 3.

Artikel 41

Klagenævnenes sammensætning

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

2. Formanden og de øvrige medlemmer har suppleanter, der repræsenterer dem i deres fravær.

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

4. Når klagenævnet skønner, at en klage tilsiger det, kan det yderligere indkalde op til to medlemmer fra den i stk. 3 nævnte liste.

5. De kvalifikationer, som medlemmerne af de enkelte klagenævn skal besidde, de enkelte medlemmers beføjelser i afgørelsernes forberedelsesfase og afstemningsbetingelserne fastsættes af Kommissionen efter proceduren i artikel 65, stk. 3.

Artikel 42

Klagenævnenes medlemmer

1. Mandatperioden for klagenævnenes medlemmer, herunder formænd og 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. Medlemmerne af klagenævnene kan være deltidsansatte.

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

▼B

Artikel 43

Udelukkelse og indsigelse

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

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

3. En part i klagesagen kan gøre indsigelse mod et klagenævns medlemmer af de grunde, der er nævnt i stk. 1, eller hvis et sådant medlem ikke anses for at være upartisk. En sådan 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.

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 afgørelse træffes, afløses det pågældende medlem af sin suppleant i klagenævnet.

Artikel 44

Afgørelser, der kan påklages

▼M2

1. Afgørelser, som agenturet har truffet i henhold til artikel 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 eller 64, kan påklages.

▼B

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 45

Klageberettigede personer

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

▼B

Artikel 46

Klagefrist og formkrav

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

Artikel 47

Berigtigelse af afgørelser

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

2. Hvis afgørelsen ikke berigtiges inden en måned efter modtagelsen af klagegrundene, skal agenturet straks afgøre, om det vil udsætte gennemførelsen af afgørelsen i henhold til artikel 44, stk. 2, andet punktum, og henvise klagen til klagenævnet.

Artikel 48

Behandling af klagen

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

2. Klagenævnet skal ved behandlingen af klagen, jf. stk. 1, 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 komme med mundtlige indlæg.

Artikel 49

Afgørelse af klagen

Klagenævnet kan udøve enhver beføjelse, der ligger inden for agenturets kompetence, eller hjemvise sagen til agenturets kompetente organ. Dette er bundet af klagenævnets afgørelse.

Artikel 50

Indbringelse af klager for Domstolen

1. Der kan indbringes klager for De Europæiske Fællesskabers Domstol med henblik på annullation af handlinger udført af agenturet, der er retligt bindende for tredjemand, på grund af passivitet og på grund af skader forvoldt af agenturet inden for rammerne af dets aktiviteter.

▼M2

2. Klager med henblik på annullering af afgørelser, som agenturet har truffet i henhold til artikel 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 eller 64, kan kun indbringes for De Europæiske Fællesskabers Domstol, efter at alle agenturets interne klagemuligheder er udtømt.

▼B

3. Agenturet træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for at efterkomme De Europæiske Fællesskabers Domstols afgørelse.

Artikel 51

Direkte indbringelse

Medlemsstaterne og Fællesskabets institutioner kan indbringe agenturets afgørelser direkte for De Europæiske Fællesskabers Domstol.

AFDELING III

Arbejdsmetoder

Artikel 52

Procedurer for udarbejdelse af udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale

1. ►**M2** Snarest muligt efter denne forordnings ikrafttræden fastlægger bestyrelsen gennemsigtige procedurer for afgivelse af de udtalelser og udstedelse af de certificeringsspecifikationer, acceptable måder at overholde bestemmelserne på og det vejledende materiale, der er omhandlet i artikel 18, litra a) og c). ◄

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.

▼M2

2. Når agenturet i henhold til artikel 19 udarbejder udtalelser, certificeringsspecifikationer, acceptable måder at overholde bestemmelserne på 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.

▼B

3. De foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 18, litra a) og c), og de procedurer, som indføres i henhold til stk. 1 i nærværende artikel, 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 53

Beslutningsprocedurer

1. Bestyrelsen fastlægger gennemsigtige procedurer for, hvorledes de enkelte afgørelser i henhold til artikel 18, litra d), træffes.

▼B

Disse procedurer skal

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

b) omfatte meddelelse af afgørelsen til de pågældende fysiske eller juridiske personer samt offentliggørelse af afgørelsen

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

d) sikre, at afgørelsen er begrundet.

2. Bestyrelsen indfører procedurer for, hvorledes afgørelserne meddeles, under behørig 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 54

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 24, stk. 1. Til dette formål har tjenestemænd, der er bemyndiget i henhold til denne forordning, og tjenestemænd, der udstationeres af de nationale myndigheder, der deltager i sådanne inspektioner, beføjelse til 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 de i stk. 1 nævnte 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 inspektionerne og sikrer, at også de berørte organer og personer stiller sig til rådighed herfor.

4. Hvis en inspektion udført i henhold til denne artikel indebærer inspektion af en virksomhed eller en sammenslutning af virksomheder, finder bestemmelserne i artikel 55 anvendelse. Hvis en virksomhed modsætter sig inspektionen, giver den pågældende medlemsstat agenturets bemyndigede embedsmænd den nødvendige bistand, så de kan udføre inspektionen.

▼B

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 55

Undersøgelse af virksomheder

1. ►M2 Agenturet kan selv foretage alle nødvendige undersøgelser af virksomheder eller delegere denne opgave til de nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer, jf. artikel 7, 20, 21, 22, 22a, 22b, 23 og artikel 24, stk. 2. ◄ Disse undersøgelser foretages 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

c) anmode om mundtlige forklaringer på stedet

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

e) udføre inspektioner af luftfartøjer i samarbejde med medlemsstaterne.

2. De personer, som bemyndiges til at udføre de i stk. 1 nævnte 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 56

Årligt arbejdsprogram

Det årlige arbejdsprogram skal sigte mod at fremme en vedvarende forbedring af luftfartssikkerheden i Europa og være i overensstemmelse med agenturets målsætninger, mandater og opgaver som fastsat i denne forordning. Det skal indeholde klare oplysninger om, hvilke af agenturets mandater og opgaver der er tilføjet, ændret eller ikke videreføres i forhold til det foregående år.

Forelæggelsen af det årlige arbejdsprogram bygger på den metode, Kommissionen har anvendt inden for rammerne af den aktivitetsbaserede forvaltning.

Artikel 57

Årsberetning

Årsberetningen beskriver, hvorledes agenturet har gennemført sit årlige arbejdsprogram. Den skal indeholde klare oplysninger om, hvilke af agenturets mandater og opgaver, der er blevet tilføjet, ændret eller ikke videreføres i forhold til året før.

▼B

Årsberetningen indeholder en redegørelse for agenturets aktiviteter og en evaluering af resultaterne heraf i forhold til målsætningerne og tidsplanen, risiciene ved de udførte aktiviteter, anvendelsen af ressourcerne og agenturets generelle drift.

Artikel 58

Åbenhed og kommunikation

1. Forordning (EF) nr. 1049/2001 finder anvendelse på agenturets dokumenter.

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 52, stk. 3, hurtigt får objektive, pålidelige og letforståelige oplysninger om agenturets arbejde.

3. 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.

4. Oplysninger, som indsamles af agenturet i overensstemmelse med denne forordning, er underlagt bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger ([1]).

AFDELING IV

Finansielle bestemmelser

Artikel 59

Budget

1. Agenturets indtægter udgøres af:

a) et bidrag fra Fællesskabet

b) et bidrag fra ethvert europæisk tredjeland, som Fællesskabet har indgået de i artikel 66 omhandlede aftaler med

c) gebyrer, som betales af dem, der ansøger om og indehaver de certifikater og godkendelser, agenturet udsteder

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

e) eventuelle frivillige finansielle bidrag fra medlemsstaterne, tredjelande eller andre organer, under forudsætning af at sådanne bidrag ikke bringer agenturets uafhængighed og upartiskhed i fare.

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

3. Indtægter og udgifter skal balancere.

4. Budgetterne for reguleringsaktiviteterne og de afgifter, der pålægges og opkræves for certificeringsaktiviteter, behandles separat i agenturets budget.

([1]) EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.

▼B

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

6. Bestyrelsen sender senest den 31. marts det i stk. 4 nævnte overslag, der omfatter en foreløbig stillingsfortegnelse og ledsages af et foreløbigt arbejdsprogram, til Kommissionen og til de lande, som Fællesskabet har indgået aftaler med, jf. artikel 66.

7. Kommissionen sender overslaget til budgetmyndigheden sammen med det foreløbige forslag til Den Europæiske Unions almindelige budget.

8. 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 det for budgetmyndigheden i overensstemmelse med traktatens artikel 272.

9. Budgetmyndigheden godkender bevillingerne i form af tilskud til agenturet. Budgetmyndigheden vedtager agenturets stillingsfortegnelse.

10. 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.

11. 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 bestyrelsen denne inden seks uger regnet fra datoen for underretningen om projektet.

Artikel 60

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 Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 af 25. juni 2002 om finansforordningen vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget ([1]).

([1]) EFT L 248 af 16.9.2002, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1525/2007 (EUT L 343 af 27.12.2007, s. 9).

▼B

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. I henhold til artikel 129 i forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 opstiller den administrerende direktør ved modtagelsen af Revisionsrettens bemærkninger om agenturets foreløbige årsregnskab på eget ansvar agenturets endelige årsregnskab og sender det til bestyrelsen med henblik på udtalelse.

5. Bestyrelsen afgiver udtalelse om agenturets endelige årsregnskab.

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 forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002.

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.

Artikel 61

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 mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber 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 agenturets medarbejdere.

3. I finansieringsafgørelser samt i aftaler eller instrumenter 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, der fordeler dem.

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

▼B

Artikel 62

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. Den skal endvidere undersøge, hvorvidt denne forordning, agenturet og dets arbejdsgang har bidraget til tilvejebringelse af et højt civilt 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 i forordningen, agenturet og dets arbejdsgang og forelægger dem for Kommissionen, som dernæst kan fremsende dem til Europa-Parlamentet og Rådet sammen med sin egen holdning og relevante forslag. Hvis det er hensigtsmæssigt, indgår der heri en handlingsplan med en tidsplan. Såvel evalueringsresultaterne som henstillingerne offentliggøres.

Artikel 63

Finansielle bestemmelser

Agenturets finansielle bestemmelser vedtages af bestyrelsen efter høring af Kommissionen. De må kun afvige fra Kommissionens forordning (EF, Euratom) nr. 2343/2002 af 19. november 2002 om rammefinansforordningen 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.

Artikel 64

Gebyrer og afgifter

1. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den vedrørende gebyrer og afgifter, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 4.

2. Kommissionen skal høre bestyrelsen om udkastet til de i stk. 1 nævnte foranstaltninger.

3. I de i stk. 1 nævnte foranstaltninger fastsætter især, hvilke opgaver der i henhold til artikel 59, stk. 1, litra c) og d), skal opkræves gebyrer og afgifter for, gebyrernes og afgifternes størrelse samt betalingsmåden.

4. Der opkræves gebyrer og afgifter for:

a) udstedelse og fornyelse af certifikater og for det dermed forbundne stadige tilsyn

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

[1] EFT L 357 af 31.12.2002, s. 72.

▼B

c) behandling af klager.

Alle gebyrer og afgifter angives og betales i euro.

5. 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. Disse gebyrer og afgifter, herunder dem, der er opkrævet i 2007, er formålsbestemte indtægter for agenturet.

KAPITEL IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 65

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 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

5. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4 og stk. 5, litra b), og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioderne i artikel 5a, stk. 3, litra c), og stk. 4, litra b) og e), i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til 20 dage.

6. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1, 2, 4, 5, litra b), og 6, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

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

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

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

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

▼M2

Artikel 65a

Ændringer

I overensstemmelse med traktatens bestemmelser stiller Kommissionen forslag om ændring af forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004 for at tage højde for kravene i denne forordning.

▼B

Artikel 66

Europæiske tredjelandes deltagelse

Europæiske tredjelande, som er kontraherende parter i Chicago-konventionen og har indgået aftaler med Det Europæiske Fællesskab, som indebærer, at de har indført og anvender fællesskabsretten på det område, 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 bestemmelser om finansielle bidrag og personale.

Artikel 67

Påbegyndelse af agenturets virksomhed

1. Agenturet varetager sine certificeringsopgaver i henhold til artikel 20 fra den 28. september 2003. Indtil dette tidspunkt anvender medlemsstaterne fortsat gældende lovgivning og regler.

2. Uanset artikel 5, 6, 12 og 20 kan medlemsstaterne fortsat i en yderligere overgangsperiode på 42 måneder fra den i stk. 1 nævnte dato udstede certifikater og godkendelser på de betingelser, som Kommissionen fastsætter i de foranstaltninger, der er vedtaget til gennemførelse af disse artikler. Når medlemsstaterne i den forbindelse udsteder certifikater på grundlag af certifikater udstedt af tredjelande, skal der i Kommissionens foranstaltninger tages behørigt hensyn til principperne i artikel 12, stk. 2, litra b) og c).

Artikel 68

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter sanktioner for overtrædelse af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 69

Ophævelse

1. Forordning (EF) nr. 1592/2002 ophæves, jf. dog andet afsnit.

Henvisninger til den ophævede forordning betragtes som henvisninger til nærværende forordning og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag VI.

2. Rådets direktiv 91/670/EØF ophæves fra de i artikel 7, stk. 6, omhandlede foranstaltningers ikrafttræden.

3. Bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 ophæves fra den dato, hvor de tilsvarende foranstaltninger, jf. artikel 8, stk. 5, træder i kraft.

▼B

4. Artikel 11 finder anvendelse på materiel, dele og apparatur, organisationer og personer, hvis certificering er foretaget eller anerkendt i overensstemmelse med bestemmelserne i de i denne artikels stk. 1, 2 og 3, nævnte retsakter.

5. Direktiv 2004/36/EF ophæves fra den dato, hvor foranstaltningerne, jf. artikel 10, stk. 5, i denne forordning, træder i kraft, jf. dog de gennemførelsesbestemmelser, der er nævnt i direktivets artikel 8, stk. 2.

Artikel 70

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende.*

Artikel 5, 6, 7, 8, 9 og 10 anvendes fra de datoer, der fastlægges i gennemførelsesbestemmelserne hertil, dog senest den 8. april 2012.

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

▼B

BILAG I

Væsentlige krav til luftdygtighed, jf. artikel 5

1. *Materielintegritet: Materielintegritet skal sikres under alle forventede flyvebetingelser i luftfartøjets operationelle levetid. Det skal godtgøres ved vurdering eller analyse, om nødvendigt underbygget ved test, 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 og 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 og 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 det tryk eller den 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.

▼B

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 konstruktionskarakteristika eller -detaljer, som erfaringen har vist er farlige.

1.c.2. Luftfartøjet, herunder de systemer og 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 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 være konstrueret 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 generelle konfiguration, og at kriteriet om et enkelt svigt derfor muligvis ikke er opfyldt for nogle dele og nogle systemer i helikoptere og mindre flyvemaskiner.

1.c.4. Besætningen eller i givet fald vedligeholdelsespersonalet 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 konstruktion 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 og fejlfindings- og inspektionsprocedurer i et format, der gør dem praktiske at anvende.

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

▼B

2. *Luftdygtighedsaspekter i forbindelse med 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.

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 og ozon, der med rimelighed kan forventes at forekomme under operationen.

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 og rømme luftfartøjet hurtigt og for at beskytte dem 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.

▼B

2.c.3. Besætningsafdelingerne skal være indrettet med henblik på at lette arbejdet under flyveoperationer, herunder midler, der skærper situationsfornemmelsen, og forvaltning af enhver forventet situation og nødsituationer. Miljøet i besætningsafdelingerne må ikke have nogen negativ virkning på besætningens evne til at udføre sine opgaver, og det skal konstrueres således, at der undgås forstyrrelser under operationer og forkert brug af manøvreorganerne.

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

3.a. Der udstedes godkendelser til 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 af 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 punkt 3.a.3 og 3.a.4 ikke.

▼B

BILAG II

Luftfartøjer som omhandlet i artikel 4, stk. 4

Artikel 4, stk. 1, 2 og 3, finder ikke anvendelse på luftfartøjer, som falder ind under en eller flere af følgende kategorier:

a) historiske luftfartøjer, som opfylder følgende kriterier:

   i) ikke-komplekse luftfartøjer

      — hvis oprindelige konstruktion er udformet før den 1. januar 1955, og

      — hvis produktion ophørte før den 1. januar 1975

      eller

   ii) luftfartøjer med en klar historisk relevans, der knytter sig til:

      — deltagelse i en betydningsfuld historisk begivenhed, eller

      — et vigtigt skridt i udviklingen inden for luftfarten, eller

      — en vigtig rolle i en medlemsstats væbnede styrker

b) luftfartøjer, der er specifikt konstrueret 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 nonprofitsammenslutning af amatører til eget formål og uden kommercielt sigte

d) luftfartøjer, der har tilhørt de væbnede styrker, medmindre luftfartøjet er af en type, for hvilken agenturet har fastlagt en konstruktionsstandard

e) flyvemaskiner, helikoptere og motordrevne faldskærme med højst to sæder, en maksimalt tilladt startmasse (MTOM) ifølge indberetning fra medlemsstaterne, som ikke overstiger

   i) 300 kg for ensædede landflyvemaskiner/helikoptere, eller

   ii) 450 kg for tosædede landflyvemaskiner/helikoptere, eller

   iii) 330 kg for ensædede amfibieflyvemaskiner/pontonflyvemaskiner/helikoptere, eller

   iv) 495 kg for tosædede amfibieflyvemaskiner/pontonflyvemaskiner/helikoptere, forudsat at luftfartøjet, når det anvendes både som pontonflyvemaskine/helikopter og som landflyvemaskine/helikopter, ligger under begge relevante MTOM-grænseværdier

   v) 472,5 kg for tosædede landflyvemaskiner med et »Total Recovery Parachute System« monteret på skroget

   vi) 315 kg for ensædede landflyvemaskiner med et »Total Recovery Parachute System« monteret på skroget

   og for flyvemaskiners vedkommende med en stallhastighed eller en mindste stabil flyvehastighed i landingskonfiguration på højst 35 knob kalibreret lufthastighed (CAS)

f) en- eller tosædede gyroplaner med en højst tilladt startmasse, der ikke overstiger 560 kg

g) svæveplaner med en tommasse på højst 80 kg, når de er ensædede, eller 100 kg, når de er tosædede, herunder dem, som løbestartes

h) efterligninger af luftfartøjer, der opfylder kriterierne i litra a) eller d), og hvis strukturelle konstruktion svarer til det originale luftfartøjs

i) ubemandede luftfartøjer med en operativ masse på højst 150 kg

j) alle andre luftfartøjer med en samlet tommasse inklusive brændstof på højst 70 kg.

▼B

BILAG III

Væsentlige krav til certificering af piloter, jf. artikel 7

1. *Træning*

1.a. Generelt

1.a.1. En person, der påbegynder træning med henblik på at føre et luftfartøj, skal være tilstrækkeligt uddannelsesmæssigt funderet og fysisk og psykisk udviklet til at kunne tilegne sig, fastholde og demonstrere den fornødne teoretiske viden og de relevante praktiske færdigheder.

1.b. Teoretisk viden

1.b.1. En pilot skal kunne tilegne sig viden på et niveau, der svarer til de funktioner, der udføres på luftfartøjet, og til de risici, der er forbundet med den pågældende type aktivitet, og skal kunne holde sin viden ved lige. Denne viden omfatter mindst følgende:

i) luftfartsret

ii) generel viden om luftfartøjer

iii) teknisk viden om luftfartøjskategorien

iv) flyvepræstation og planlægning

v) menneskelig ydeevne og menneskelige begrænsninger

vi) meteorologi

vii) navigation

viii) operationelle procedurer, herunder ressourceforvaltning

ix) flyveprincipper

x) kommunikation, og

xi) ikke-tekniske færdigheder, herunder identificering og styring af risici og fejl.

1.c. Demonstration og vedligeholdelse af teoretisk viden

1.c.1. Tilegnelse og vedligeholdelse af teoretisk viden demonstreres ved løbende bedømmelse under uddannelsen og i givet fald aflæggelse af eksaminer.

1.c.2. Det fornødne kompetenceniveau inden for teoretisk viden skal holdes ved lige. Det sikres ved regelmæssige bedømmelser, eksaminationer, test og check. Hyppigheden af eksaminationer, test og check skal være afpasset efter omfanget af de risici, der er forbundet med den pågældende aktivitet.

1.d. Praktiske færdigheder

1.d.1. En pilot skal tilegne sig de praktiske færdigheder, der kræves til de funktioner, den pågældende skal udføre på luftfartøjet, og holde disse færdigheder ved lige. Færdighederne skal være afpasset efter de risici, der er forbundet med den pågældende type aktivitet, og skal i det omfang, det er relevant for de funktioner, der udføres på luftfartøjet, omfatte følgende:

i) aktiviteter før og under flyvning, herunder bestemmelse af luftfartøjets præstationer, masse og balance, inspektion af luftfartøjet og servicering, brændstofplanlægning, vurdering af vejrforhold, ruteplanlægning, vurdering af luftrumsrestriktioner og baneforhold

ii) operationer på flyvepladsen og trafikmønstre

iii) forholdsregler og procedurer for at undgå kollisioner

iv) operation af luftfartøjet ved hjælp af ydre visuel reference

▼B

v) flyvemanøvrer, herunder flyvning i kritiske situationer og dertil knyttede genopretningsmanøvrer i det omfang, det er teknisk muligt

vi) normale starter og landinger samt starter og landinger i sidevind

vii) flyvning udelukkende på instrumenter svarende til aktivitetstype

viii) operationelle procedurer, herunder evne til teamwork og ressourceforvaltning, svarende til den pågældende type flyveoperation (med et eller flere besætningsmedlemmer)

ix) navigation og implementering af lufttrafikregler og dertil hørende procedurer, i givet fald med anvendelse af visuel reference eller navigationshjælpemidler

x) unormale operationer og nødoperationer, herunder simulerede funktionsfejl i luftfartøjets udstyr

xi) overholdelse af procedurer for lufttrafiktjenester og kommunikationsprocedurer

xii) luftfartøjstype- eller klassespecifikke aspekter

xiii) eventuel yderligere praktisk træning for at minimere risiciene i forbindelse med specifikke aktiviteter, og

xiv) ikke-tekniske færdigheder, herunder identificering og styring af risici og fejl under anvendelse af passende vurderingsmetoder sammen med vurderingen af de tekniske færdigheder.

1.e. Demonstration og vedligeholdelse af praktiske færdigheder

1.e.1. En pilot skal demonstrere evne til at udføre procedurer og manøvrer med den fornødne kompetence i forhold til de funktioner, der skal udføres på luftfartøjet, dvs.:

i) operere luftfartøjet inden for dets begrænsninger

ii) fuldføre alle manøvrer gnidningsløst og nøjagtigt

iii) udvise god dømmekraft og adfærd (airmanship)

iv) anvende flyvefaglig viden

v) opretholde kontrollen med luftfartøjet til enhver tid på en sådan måde, at der sikres korrekt udførelse af procedurer eller manøvrer, og

vi) ikke-tekniske færdigheder, herunder identificering og styring af risici og fejl under anvendelse af passende vurderingsmetoder sammen med vurderingen af de tekniske færdigheder.

1.e.2. De praktiske færdigheder skal holdes ved lige på et passende niveau. Det sikres ved regelmæssige bedømmelser, eksaminationer, test eller check. Hyppigheden af eksaminationer, test eller check skal være afpasset efter omfanget af de risici, der er forbundet med den pågældende aktivitet.

1.f. Sprogkundskaber

En pilot skal dokumentere at være i besiddelse af sprogkundskaber i en sådan udstrækning, at de er passende i forhold til de funktioner, der skal udøves i luftfartøjet. Sådanne dokumenterede kundskaber skal bl.a. vise, at den pågældende

i) kan forstå dokumenter med oplysninger om vejrforhold

ii) kan bruge aeronautiske en route-, afgangs- og indflyvningskort og dertil hørende dokumenter med flyveinformation, og

▼B

iii) kan kommunikere med andre flyvebesætninger og luftfartstjenester på engelsk i alle faser af en flyvning, herunder forberedelse til flyvning.

1.g. Flyvesimulatortræningsanordninger

Når der anvendes flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD) til træning eller til demonstration af, at de fornødne praktiske færdigheder er erhvervet eller holdt ved lige, skal disse FSTD'er svare til et givet præstationsniveau på de felter, der er relevante for udførelsen af den pågældende opgave. Navnlig skal gengivelsen af konfiguration, betjeningsegenskaber, luftfartøjets præstationer og systemadfærden gengive luftfartøjet tilstrækkeligt nøjagtigt.

1.h. Træningskursus

1.h.1. Der gives træning i form af træningskurser.

1.h.2. Et træningskursus skal opfylde følgende betingelser:

i) Der skal udarbejdes et pensum for hver enkelt type kursus, og

ii) kurset skal i fornødent omfang omfatte både teoriundervisning og praktisk flyveinstruktion (herunder syntetisk flyvetræning).

1.i. Instruktører

1.i.1. Teoriundervisning

Teoriundervisningen gives af passende uddannede instruktører. De skal:

i) have den fornødne viden om de emner, hvori der undervises, og

ii) kunne anvende egnede undervisningsmetoder.

1.i.2. Flyveinstruktion og flyvesimulatorinstruktion

Flyveinstruktion og flyvesimulatorinstruktion gives af passende uddannede instruktører, der skal have følgende kvalifikationer:

i) opfylde de fornødne krav til teoretisk viden og praktisk erfaring i relation til den instruktion, der gives

ii) kunne anvende egnede instruktionsteknikker

iii) have praktiseret instruktionsteknikkerne inden for de flyvemanøvrer og procedurer, i hvilke der skal gives flyveinstruktion

iv) have demonstreret evne til at give instruktion på de felter, hvor der skal gives flyveinstruktion, herunder instruktion før flyvning, efter flyvning og på jorden, og

v) jævnligt gennemgå opfriskningstræning for at sikre, at instruktionsstandarden holdes ved lige.

Flyveinstruktører skal også være berettigede til at fungere som luftfartøjschef på det luftfartøj, hvortil instruktionen gives, medmindre der er tale om træning på nye typer luftfartøjer.

▼B

1.j. Eksaminatorer

1.j.1. Personer med ansvar for bedømmelsen af piloters færdigheder skal:

i) opfylde kravene som flyveinstruktør eller flyvesimulatorinstruktør

ii) være i stand til at bedømme piloternes præstationer og gennemføre flyvetest og -check.

2. *Krav til praktisk erfaring*

2.a.1. En person, der er flyvebesætningsmedlem, instruktør eller eksaminator, skal tilegne sig erfaring, der er tilstrækkelig til de funktioner, der udføres, og skal holde den ved lige, medmindre gennemførelsesbestemmelserne fastsætter, at kompetencen kan dokumenteres i overensstemmelse med punkt 1.e.

3. *Træningsorganisationer*

3.a. Krav til træningsorganisationer

3.a.1. Træningsorganisationer, der udbyder pilotuddannelse, skal opfylde følgende krav:

i) have alle de nødvendige ressourcer til at varetage det ansvar, der er forbundet med denne virksomhed. Det omfatter — men er ikke begrænset til — følgende: faciliteter, personale, udstyr, hjælpemidler og materiel, dokumentation af opgaver, ansvar og procedurer, adgang til relevante data og registrering

ii) gennemføre og vedligeholde et sikkerhedskontrol- og kvalitetssikringssystem i relation til uddannelsen og løbende arbejde på at forbedre dette system, og

iii) om nødvendigt indgå ordninger med andre relevante organisationer for at sikre, at ovenstående krav til stadighed er opfyldt.

4. *Helbredsmæssig egnethed*

4.a. Helbredskrav

4.a.1. Alle piloter skal med regelmæssige mellemrum kunne påvise, at de er helbredsmæssigt egnede til at udføre deres funktioner tilfredsstillende under hensyn til den pågældende type aktivitet. Opfyldelsen af helbredskravene fremgår af en vurdering baseret på bedste flyvemedicinske praksis under hensyn til den pågældende type aktivitet og den mulige aldersbetingede mentale og fysiske svækkelse.

Helbredsmæssig egnethed, der omfatter både fysisk og psykisk egnethed, vil sige, at piloten ikke lider af nogen sygdom eller noget handicap, der gør vedkommende ude af stand til at

i) udføre de opgaver, der er nødvendige for at operere et luftfartøj, eller

ii) udføre pålagte opgaver på et hvilket som helst tidspunkt, eller

iii) se og opfatte sine omgivelser korrekt.

4.a.2. Hvis der ikke kan påvises fuld helbredsmæssig egnethed, kan der eventuelt iværksættes afhjælpende foranstaltninger, der giver en flyvesikkerhed på samme niveau.

4.b. Flyvelæger

4.b.1. En flyvelæge skal

i) være uddannet og autoriseret til at udøve lægegerning

ii) have modtaget undervisning i flyvemedicin og med regelmæssige mellemrum have gennemgået genopfriskningstræning i flyvemedicin for at sikre, at vurderingsstandarden holdes ved lige

iii) have praktisk viden om og erfaring med de forhold, under hvilke piloter udfører deres opgaver.

▼B

4.c. Flyvemedicinske centre

4.c.1. Flyvemedicinske centre skal opfylde følgende betingelser:

i) have alle de nødvendige ressourcer til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder. Det omfatter — men er ikke begrænset til — følgende: faciliteter, personale, udstyr, hjælpemidler og materiel, dokumentation af opgaver, ansvar og procedurer, adgang til relevante data og registrering

ii) gennemføre og vedligeholde et sikkerhedskontrol- og kvalitetssikringssystem i relation til den lægelige vurdering og løbende arbejde på at forbedre dette system

iii) om nødvendigt indgå ordninger med andre relevante organisationer for at sikre, at ovenstående krav til stadighed er opfyldt.

▼B

BILAG IV

Væsentlige krav til flyveoperationer, jf. artikel 8

1. *Generelt*

1.a. En flyvning må ikke foretages, medmindre besætningsmedlemmerne og i givet fald alt andet operativt personale, der medvirker ved flyvningens forberedelse og gennemførelse, er fortrolige med de love, bestemmelser og procedurer, som er relevante for udførelsen af deres opgaver og gældende for de områder, der skal gennemflyves, de flyvepladser, der påtænkes benyttet, og de dertil hørende navigationsfaciliteter.

1.b. En flyvning skal udføres i fuld overensstemmelse med de i flyvehåndbogen eller i givet fald driftshåndbogen angivne operationelle procedurer for forberedelsen og gennemførelsen af flyvningen. Med henblik herpå skal der forefindes et checklistesystem, som de relevante besætningsmedlemmer kan anvende i alle faser af operationen af luftfartøjet under normale og unormale forhold og i nødsituationer. Der skal være fastsat procedurer for alle nødsituationer, der med rimelighed kan forudses.

1.c. De enkelte besætningsmedlemmers funktioner og opgaver skal være fastlagt før hver flyvning. Luftfartøjschefen har ansvaret for luftfartøjets operation og sikkerhed og for alle besætningsmedlemmers og passagerers sikkerhed samt for ombordværende fragt.

1.d. Genstande eller stoffer, der kan indebære væsentlig risiko for helbred, sikkerhed, ejendom eller miljø, såsom farligt gods, våben og ammunition, må ikke transporteres af et luftfartøj, medmindre der følges særlige sikkerhedsprocedurer og -instrukser for at minimere de dermed forbundne risici.

1.e. Alle nødvendige data, dokumenter, registreringer og oplysninger, der skal vise, at de i punkt 5.c nævnte betingelser er opfyldt, skal opbevares for hver flyvning og være tilgængelige i en minimumsperiode, der står i forhold til den pågældende type flyveoperation.

2. *Forberedelse til flyvning*

2.a. En flyvning må ikke påbegyndes, før der med alle rimelige midler er skabt vished for, at følgende betingelser er opfyldt:

2.a.1. De faciliteter, der er direkte nødvendige for flyvningen og for sikker operation af luftfartøjet, herunder kommunikationsfaciliteter og navigationshjælpemidler, skal være tilgængelige for gennemførelsen af flyvningen under hensyn til eksisterende AIS (Aeronautical Information Services)-dokumentation.

2.a.2. Besætningen skal være fortrolig med og passagererne informeret om placering og brug af relevant nødudstyr. Besætning og passagerer skal have adgang til fyldestgørende og klar information om nødprocedurer og brugen af sikkerhedsudstyr i kabinen.

2.a.3. Luftfartøjschefen skal forvisse sig om, at

i) luftfartøjet er luftdygtigt som omhandlet i punkt 6

ii) luftfartøjet i givet fald er behørigt registreret, og at de fornødne dertil hørende certifikater forefindes om bord på luftfartøjet

iii) de instrumenter og det udstyr, der er omhandlet i punkt 5, og som er nødvendige for gennemførelsen af flyvningen, er installeret i luftfartøjet og er funktionsdygtige, medmindre det ikke er påkrævet i henhold til den gældende minimumsudstyrsliste (MEL) eller et tilsvarende dokument

▼B

iv) luftfartøjets masse og tyngdepunkt er sådan, at flyvningen kan gennemføres inden for de grænser, der er foreskrevet i luftdygtighedsdokumentationen

v) al kabinebagage, håndbagage og fragt er forsvarligt anbragt og surret, og

vi) luftfartøjets driftsbegrænsninger som omhandlet i punkt 4 ikke overskrides på noget tidspunkt under flyvningen.

2.a.4. Flyvebesætningen skal have adgang til information om vejrforhold i afgangs- og destinationslufthavn og i givet fald alternative lufthavne samt om en route-forhold. Man skal være særligt opmærksom på potentielt farlige atmosfæriske forhold.

2.a.5. Ved flyvning ind i områder med erkendt eller forventet isningsrisiko skal luftfartøjet være certificeret, udstyret og/eller behandlet til at operere sikkert under sådanne forhold.

2.a.6. For en flyvning baseret på visuelle flyveregler skal vejrforholdene på den rute, der skal flyves, være sådan, at disse flyveregler kan overholdes. For en flyvning baseret på instrumentflyveregler skal der vælges en destinationslufthavn og i givet fald en eller flere alternative lufthavne, hvor luftfartøjet kan lande, under hensyn til navnlig vejrmeldinger, tilgængelige luftfartstjenester, faciliteter på jorden og de instrumentflyveprocedurer, der accepteres af den stat, hvori destinationslufthavnen og/eller den alternative lufthavn er beliggende.

2.a.7. Mængden af brændstof og olie om bord skal være tilstrækkelig til, at den påtænkte flyvning kan gennemføres sikkert under hensyn til vejrforholdene, alle andre forhold, der påvirker luftfartøjets præstationer, og eventuelle forsinkelser, der forventes under flyvningen. Der skal desuden medbringes en brændstofreserve med henblik på uforudsete situationer. Der skal i givet fald være fastlagt procedurer for brændstofstyring under flyvning.

3. *Flyveoperationer*

3.a. I forbindelse med flyveoperationer skal følgende betingelser være opfyldt:

3.a.1. Når det er relevant for luftfartøjstypen skal alle besætningsmedlemmer under start og landing, og når det i øvrigt af luftfartøjschefen skønnes nødvendigt af hensyn til sikkerheden, sidde på deres sæde og benytte de fastgørelsessystemer, der forefindes i luftfartøjet, under hensyn til luftfartøjstypen.

3.a.2. Når det er relevant for luftfartøjstypen skal alle flyvebesætningsmedlemmer, hvis tilstedeværelse i cockpittet er påkrævet, sidde og forblive siddende på deres plads med sikkerhedsbæltet fastspændt, bortset fra de situationer en route, hvor fysiologiske eller operationelle behov umuliggør dette.

3.a.3. Når det er relevant for luftfartøjstypen og flyveoperationstypen sikrer luftfartøjschefen sig før start og landing, under taxiing, og når det i øvrigt skønnes nødvendigt af hensyn til sikkerheden, at hver passager sidder forsvarligt fastspændt.

3.a.4. En flyvning skal udføres på en sådan måde, at der altid er korrekt afstand til andre luftfartøjer og den fornødne hindringsfrigang i alle faser af flyvningen. Afstanden skal svare til, hvad der kræves i henhold til gældende lufttrafikregler.

▼B

3.a.5. En flyvning må ikke fortsættes, medmindre de kendte forhold til stadighed mindst svarer til de i punkt 2 anførte. For en flyvning baseret på instrumentflyveregler må indflyvningen til en lufthavn ikke fortsættes under en nærmere fastsat højde eller forbi en bestemt position, hvis de foreskrevne sigtbarhedskriterier ikke er opfyldt.

3.a.6. I en nødsituation skal luftfartøjschefen sikre sig, at alle passagerer er instrueret i de til omstændighederne passende nødforanstaltninger.

3.a.7. Luftfartøjschefen træffer alle nødvendige forholdsregler for at minimere forstyrrende passageradfærds indvirkning på flyvningen.

3.a.8. Et luftfartøj må ikke taxies på en flyveplads' trafikområde, og dets rotor må ikke være tilsluttet strømforsyningen, medmindre personen ved instrumentpanelet har den fornødne kompetence.

3.a.9. De brændstofstyringsprocedurer, der gælder under flyvning, skal i givet fald anvendes.

4. *Luftfartøjets præstation og operationelle begrænsninger*

4.a. Et luftfartøj skal opereres i overensstemmelse med dets luftdygtighedsbevis og alle dertil hørende operationelle procedurer og begrænsninger, som er anført i dets godkendte flyvehåndbog eller eventuel tilsvarende dokumentation. Flyvehåndbogen eller den tilsvarende dokumentation skal være tilgængelig for besætningen og holdes opdateret for hvert luftfartøj.

4.b. Luftfartøjet skal opereres i overensstemmelse med den gældende miljødokumentation.

4.c. En flyvning må ikke påbegyndes eller fortsættes, medmindre luftfartøjets beregnede præstation under hensyn til alle faktorer, der indvirker i væsentlig grad på dets præstation, gør det muligt at gennemføre alle faser af flyvningen inden for de gældende afstande/områder og hindringsfrigange med den planlagte operationsmasse. Præstationsfaktorer, som i væsentlig grad indvirker på start, en route og indflyvning/landing, er især

i) operationelle procedurer

ii) flyvepladsens trykhøjde

iii) temperatur

iv) vind

v) start- og landingsområdets størrelse, hældning og tilstand, og

vi) skrogets, strømanlæggets eller systemernes tilstand under hensyn til eventuel forringelse.

4.c.1. Sådanne faktorer skal tages direkte i betragtning som operationelle parametre eller indirekte i form af tilladte afvigelser eller margener, som kan fastlægges ved beregningen af præstationsdata svarende til den pågældende type operation.

5. *Instrumenter, data og udstyr*

5.a. Et luftfartøj skal være forsynet med det navigations-, kommunikations- og andet udstyr, der er nødvendigt for den påtænkte flyvning under hensyn til de gældende lufttrafikregler og luftfartsbestemmelser i samtlige faser af flyvningen.

▼B

5.b. Et luftfartøj skal i givet fald være forsynet med alt nødvendigt sikkerheds-, læge-, evakuerings- og overlevelsesudstyr under hensyn til de risici, der er forbundet med de områder, hvori der opereres, de ruter, der skal flyves, flyvehøjden og flyvningens varighed.

5.c. Alle data, der er nødvendige for, at besætningen kan gennemføre flyvningen, skal være opdaterede og tilgængelige om bord på luftfartøjet under hensyn til gældende lufttrafikregler, luftfartsbestemmelser, flyvehøjder og operationsområder.

6. *Fortsat luftdygtighed*

6.a. En flyveoperation må ikke foretages, medmindre

i) luftfartøjet er luftdygtigt

ii) det operationelle udstyr og nødudstyr, der er nødvendigt for den påtænkte flyvning, er tjenligt

iii) luftfartøjets luftdygtighedsbevis er gyldigt, og

iv) vedligeholdelsen af luftfartøjet er udført i overensstemmelse med dets vedligeholdelsesprogram.

6.b. Luftfartøjet skal forud for hver flyvning eller sammenhængende serie af på hinanden følgende flyvninger inspiceres ved et check før flyvning for at afgøre, om det er tjenligt til den påtænkte flyvning.

6.c. Vedligeholdelsesprogrammet skal navnlig omfatte vedligeholdelsesopgaver og intervaller, især de intervaller, der i instruktionerne for fortsat luftdygtighed er angivet som obligatoriske.

6.d. Luftfartøjet må ikke opereres, medmindre det er frigivet til brug af kvalificerede personer eller organisationer efter vedligeholdelse. Den underskrevne frigivelsesattest skal bl.a. indeholde basisoplysninger om den udførte vedligeholdelse.

6.e. Al dokumentation for luftfartøjets luftdygtighed skal opbevares, indtil de deri indeholdte oplysninger er erstattet af nye lige så omfattende og detaljerede oplysninger, dog mindst 24 måneder, hvor det drejer sig om detaljeret vedligeholdelsesdokumentation. Hvis et luftfartøj er leaset, skal al dokumentation for dets luftdygtighed opbevares mindst i leasingperiodens varighed.

6.f. Alle ændringer og reparationer skal opfylde de væsentlige krav til luftdygtighed. De data, der dokumenterer, at kravene til luftdygtighed er opfyldt, skal gemmes.

7. *Besætningsmedlemmer*

7.a. Antallet af besætningsmedlemmer og besætningens sammensætning fastlægges under hensyn til

i) begrænsninger i luftfartøjets certificering, herunder i givet fald den relevante demonstration af nødevakuering

ii) luftfartøjets konfiguration, og

iii) typen af operationer samt deres varighed.

7.b. Kabinebesætningsmedlemmer skal

i) være uddannede og med regelmæssige mellemrum testes for at opnå og bibeholde den fornødne kompetence til at varetage de sikkerhedsmæssige opgaver, der er dem pålagt, og

▼B

ii) jævnligt undersøges med henblik på en vurdering af, om de fysisk og psykisk er i stand til at varetage de sikkerhedsmæssige opgaver, der er dem pålagt. Det dokumenteres ved en passende vurdering baseret på bedste flyvemedicinske praksis.

7.c. Luftfartøjschefen skal have myndighed til at give alle ordrer og træffe alle nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre luftfartøjets operation og sikkerhed og sikkerheden for personer og/eller ejendom, der befordres i luftfartøjet.

7.d. I en nødsituation, som bringer luftfartøjets operation og sikkerhed og/eller sikkerheden for personer om bord i fare, skal luftfartøjschefen træffe de forholdsregler, vedkommende skønner nødvendige af hensyn til sikkerheden. Hvis en sådan forholdsregel indebærer en overtrædelse af lokale bestemmelser eller procedurer, er luftfartøjschefen forpligtet til omgående at underrette den relevante lokale myndighed.

7.e. Der må ikke simuleres nødsituationer og unormale situationer, når der befordres passagerer eller fragt.

7.f. Intet besætningsmedlem må lade sin udførelse af opgaver/beslutningstagning svækkes i en sådan grad, at flyvesikkerheden bringes i fare på grund af virkningerne af træthed, idet der blandt andet tages hensyn til overanstrengelse, søvnmangel, antal gennemfløjne sektorer, nattjeneste eller passage af tidszoner. Hvileperioder skal være tilstrækkeligt lange til, at besætningsmedlemmerne kan overvinde virkningerne af udførte arbejdsopgaver i den forudgående tjenesteperiode og være veludhvilede ved starten af den efterfølgende flyvetjenesteperiode.

7.g. Et besætningsmedlem må ikke varetage opgaver om bord på et luftfartøj, hvis vedkommende er påvirket af psykoaktive stoffer eller alkohol eller er uegnet på grund af fysiske skader, træthed, medicinering, sygdom eller lignende.

8. *Yderlige krav til erhvervsmæssige flyveoperationer og operation af komplekse motordrevne luftfartøjer*

8.a. Erhvervsmæssige flyveoperationer og operation af komplekse motordrevne luftfartøjer må ikke foretages, medmindre følgende betingelser er opfyldt:

8.a.1. Operatøren skal direkte eller indirekte via kontrakter råde over de nødvendige ressourcer i forhold til operationernes omfang og rækkevidde. Sådanne ressourcer omfatter — men er ikke begrænset til — følgende: luftfartøjer, faciliteter, ledelsesstruktur, personale, udstyr, dokumentation for opgaver, ansvar og procedurer, adgang til relevante data og registrering.

8.a.2. Operatøren må kun benytte uddannet personale med passende kvalifikationer og skal gennemføre og vedligeholde trænings- og testprogrammer for besætningsmedlemmer og andet relevant personale.

8.a.3. Operatøren skal udarbejde en MEL eller et tilsvarende dokument under hensyn til følgende:

i) Dokumentet skal sikre operation af luftfartøjet under nærmere angivne forhold, når bestemte instrumenter, bestemt udstyr eller bestemte funktioner er ude af drift ved påbegyndelsen af flyvningen.

ii) Dokumentet skal udarbejdes for hvert enkelt luftfartøj under hensyn til operatørens relevante operations- og vedligeholdelsesbetingelser.

iii) MEL skal være baseret på masterminimumsudstyrslisten (MMEL), hvis en sådan findes, og må ikke være mindre restriktiv end MMEL.

▼B

8.a.4. Operatøren skal gennemføre og vedligeholde et administrativt system til at sikre, at disse væsentlige krav til flyveoperationer er opfyldt, og skal tilstræbe løbende at forbedre dette system.

8.a.5. Operatøren skal udarbejde og vedligeholde et havariforebyggelses- og sikkerhedsprogram, herunder et program for indberetning af hændelser, som anvendes af det administrative system til at opfylde målsætningen om løbende forbedring af sikkerheden ved flyveoperationer.

8.b. Erhvervsmæssige flyveoperationer og operation af komplekse motordrevne luftfartøjer må kun foregå i overensstemmelse med en operatørs driftshåndbog. Denne håndbog skal indeholde alle nødvendige instruktioner, informationer og procedurer for alle de luftfartøjer, der opereres, og for det operative personales opgaver. Gældende begrænsninger for flyvetid, flyvetjenesteperioder og hvileperioder for besætningsmedlemmer skal angives. Driftshåndbogen med senere revisioner skal være i overensstemmelse med den godkendte flyvehåndbog og ændres i nødvendigt omfang.

8.c. Operatøren fastlægger de nødvendige procedurer for at minimere forstyrrende passageradfærds indvirkning på flyveoperationer.

8.d. Operatøren skal udarbejde og vedligeholde sikkerhedsprogrammer, der er tilpasset luftfartøjet og den pågældende type operation, herunder navnlig:

i) sikkerheden ved flyvebesætningens afdeling i luftfartøjet

ii) checkliste for luftfartøjets eftersøgningsprocedure

iii) træningsprogrammer

iv) beskyttelse af elektroniske systemer og computersystemer for at forhindre bevidst systeminterferens og -ødelæggelse, og

v) indberetning af ulovlige handlinger.

Hvis sikkerhedsforanstaltninger kan påvirke sikkerheden ved operationerne negativt, skal risiciene vurderes, og der skal udarbejdes de fornødne procedurer for at afhjælpe sikkerhedsrisici, hvilket kan kræve brug af specialudstyr.

8.e. Operatøren skal udpege en af piloterne i flyvebesætningen til luftfartøjschef.

8.f. Forebyggelse af træthed skal styres ved hjælp af et skifteholdssystem. I forbindelse med en flyvning eller en serie flyvninger skal et sådant skifteholdssystem indrettes efter flyvetid, flyvetjenesteperioder, arbejdsopgaver og afpassede hvileperioder. Ved fastsættelse af begrænsninger inden for skifteholdssystemet skal der tages hensyn til alle relevante faktorer, der medvirker til træthed, f.eks. antallet af gennemfløjne sektorer, passage af tidszoner, søvnmangel, forstyrrelse af døgnrytmen, nattjeneste, positionering, kumuleret tjenestetid i bestemte perioder, fordelingen af opgaver mellem besætningsmedlemmerne samt indsættelse af flere besætningsmedlemmer.

▼B

8.g. De i punkt 6.a, 6.d og 6.e omhandlede opgaver skal kontrolleres af en organisation med ansvar for sikring af fortsat luftdygtighed, som ud over de i bilag I, punkt 3.a, anførte krav skal opfylde følgende betingelser:

i) Organisationen skal være kvalificeret til at forestå vedligeholdelse af materiel, dele og apparatur, som den er ansvarlig for, eller have indgået en kontrakt med en sådan kvalificeret organisation for materiellet, delene og apparaturet.

ii) Organisationen skal udarbejde en organisationshåndbog, der til brug og vejledning for det berørte personale indeholder en beskrivelse af alle organisationens procedurer for fortsat luftdygtighed, herunder i givet fald en beskrivelse af administrative ordninger mellem organisationen og den godkendte vedligeholdelsesorganisation.

▼B

BILAG V

▼M2

Kriterier, der skal opfyldes af de kvalificerede organer, der er omhandlet i artikel 13 (»det kvalificerede organ« eller »organet«)

▼B

1. Organet, dets direktør og det personale, som skal udføre kontrollen, må hverken direkte eller som bemyndigede repræsentanter medvirke i konstruktion, fremstilling, markedsføring eller vedligeholdelse af materiel, dele, apparatur, komponenter eller systemer; de må heller ikke medvirke i deres drift, tjenestelevering eller anvendelse. Dette udelukker ikke, at der kan udveksles tekniske oplysninger mellem de involverede organisationer og det kvalificerede organ.

2. Organet og certificeringspersonalet skal udføre deres opgaver med den største faglige integritet og tekniske kompetence og må ikke være udsat for pression eller incitamenter, navnlig af økonomisk art, som kan få indvirkning på deres vurdering eller på resultaterne af deres undersøgelser, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i certificeringsresultaterne.

3. Organet skal råde over det nødvendige personale og besidde de nødvendige midler til på fyldestgørende måde at udføre de tekniske og administrative opgaver i forbindelse med udførelsen af certificeringen; det skal også have adgang til det udstyr, der er nødvendigt for at gennemføre ekstraordinær kontrol.

4. Det personale, som skal udføre undersøgelsen, skal have:

   — en solid teknisk og faglig uddannelse

   — tilfredsstillende kendskab til forskrifterne for de certificeringsopgaver, det udfører, og tilstrækkelig erfaring med den form for opgaver

   — den fornødne rutine i at udarbejde erklæringer, protokoller og rapporter, der viser, at undersøgelsen er gennemført.

5. Der skal være sikkerhed for undersøgelsespersonalets uvildighed. Medarbejdernes aflønning må ikke være afhængig af, hvor mange undersøgelser de gennemfører, og heller ikke af resultaterne.

6. Organet skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre det civilretlige ansvar ifølge nationale retsregler dækkes af medlemsstaten.

7. Organets personale har tavshedspligt om alle oplysninger, det får kendskab til under udførelsen af dets opgaver i henhold til denne forordning.

▼M2

BILAG Va

VÆSENTLIGE KRAV TIL FLYVEPLADSER

A — **Fysiske kendetegn, infrastrukturer og udstyr**

1) *Manøvreområde*

a) En flyveplads skal have et område, der er udpeget til luftfartøjernes landing og start, og som opfylder følgende betingelser:

i) landings- og startområdet skal have en passende størrelse og passende egenskaber til de luftfartøjer, der efter planen skal benytte flyvepladsen

ii) landings- og startområdet skal i givet fald have tilstrækkelig bæreevne til at kunne klare gentagne beflyvninger med de planlagte luftfartøjer. Områder, der ikke er beregnet til gentagne operationer, skal blot kunne bære luftfartøjerne

iii) landings- og startområdet skal være udformet med henblik på at bortdræne vand og undgå, at stillestående vand kan udgøre en uacceptabel risiko for flyveoperationerne

iv) skråninger og ændringer af skråninger på landings- og startområdet må ikke skabe nogen uacceptabel risiko for flyveoperationerne

v) overfladens beskaffenhed på landings- og startområdet skal være velegnet til brug af de planlagte luftfartøjer og

vi) landings- og startområdet skal være fri for genstande, der kan udgøre en uacceptabel risiko for flyveoperationerne.

b) Når der forefindes flere udpegede landings- og startområder, skal de være udformet på en sådan måde, at de ikke skaber en uacceptabel risiko for flyveoperationerne.

c) Det udpegede landings- og startområde skal være omgivet af klart definerede områder. Disse områder har til formål at beskytte luftfartøjer, der flyver hen over dem i forbindelse med start eller landing, eller at begrænse følgerne af for lav indflyvning eller af, at de kører ud over siden eller enden af start- og landingsområdet, og skal opfylde følgende betingelser:

i) disse områder skal have dimensioner, der egner sig til de forventede flyveoperationer

ii) skråninger og ændringer af skråninger på disse områder må ikke skabe en uacceptabel risiko for flyveoperationerne

iii) disse områder skal være fri for genstande, der kan udgøre en uacceptabel risiko for flyveoperationerne. Det er dog tilladt at opstille skrøbeligt udstyr i disse områder, hvis det er nødvendigt af hensyn til flyveoperationerne, og

iv) hvert af disse områder skal have en tilstrækkelig bæreevne til den planlagte anvendelse.

d) De områder af en flyveplads, der med deres tilknyttede umiddelbare omgivelser skal benyttes til taxiing eller parkering af luftfartøjer, skal være udformet således, at de giver mulighed for sikker operation af de luftfartøjer, der forventes at benytte en bestemt facilitet under alle de planlagte forhold, og skal opfylde følgende betingelser:

i) disse områder skal have en bæreevne, der er tilstrækkelig til at klare gentagne operationer med de planlagte luftfartøjer, undtagen områder, der forventeligt kun lejlighedsvis skal benyttes, og som blot skal kunne bære luftfartøjerne

ii) disse områder skal være udformet med henblik på at bortdræne vand og undgå, at stillestående vand kan udgøre en uacceptabel risiko for flyveoperationerne

▼M2

iii) skråninger og ændringer af skråninger i disse områder må ikke skabe en uacceptabel risiko for flyveoperationerne

iv) overfladens beskaffenhed skal være velegnet til brug af de planlagte luftfartøjer, og

v) disse områder skal være fri for genstande, der kan udgøre en uacceptabel risiko for luftfartøjerne. Dette bør ikke udelukke, at udstyr, der er nødvendigt i det pågældende område, parkeres i særligt afmærkede positioner eller zoner.

e) Anden infrastruktur, som er beregnet til luftfartøjerne, skal udformes således, at brugen af den pågældende infrastruktur ikke skaber en uacceptabel risiko for de luftfartøjer, der benytter den.

f) Konstruktioner, bygninger, udstyr eller opbevaringsområder skal placeres og udformes således, at de ikke udgør en uacceptabel risiko for flyveoperationerne.

g) Der skal tages passende forholdsregler for at forhindre, at uautoriserede personer, uautoriserede køretøjer eller dyr af en sådan størrelse, at de udgør en uacceptabel risiko for flyveoperationerne, kan få adgang til manøvreområdet, dog med forbehold af nationale og internationale bestemmelser om dyrebeskyttelse.

2) *Hindringsfrihed*

a) For at beskytte et luftfartøj, der nærmer sig en flyveplads med henblik på at lande, eller ved start fra en flyveplads, skal der etableres indflyvnings- og udflyvningsruter eller -områder. Sådanne ruter eller områder skal give luftfartøjerne tilstrækkelig afstand til hindringer, der er beliggende i et område omkring flyvepladsen, under passende hensyntagen til de lokale fysiske forhold.

b) Afstanden til sådanne hindringer skal være tilstrækkelig til den fase af flyvningen og den type operation, der skal foretages. Der skal også tages højde for udstyr, der bruges til at bestemme luftfartøjets position.

3) *Visuelle og ikke-visuelle hjælpemidler og flyvepladsudstyr*

a) Hjælpemidler skal være formålstjenlige og genkendelige og forsyne brugerne med utvetydig information under alle tilsigtede driftsbetingelser.

b) Flyvepladsens udstyr skal fungere efter hensigten under de forventede driftsbetingelser. Flyvepladsens udstyr må, uanset om det virker eller ej, ikke medføre en uacceptabel risiko for luftfartssikkerheden.

c) Hjælpemidlerne og elforsyningssystemet skal udformes på en sådan måde, at eventuelle fejl ikke medfører, at brugerne gives uhensigtsmæssige, misvisende eller utilstrækkelige oplysninger, eller at væsentlige tjenester afbrydes.

d) Egnede beskyttelsesmetoder skal stilles til rådighed for at undgå skader eller forstyrrelser af sådanne hjælpemidler.

e) Strålingskilder og mobile eller faste genstande må ikke interferere med eller have negativ indvirkning på luftfartøjers kommunikations-, navigations- og overvågningssystemer.

f) Det relevante personale skal have adgang til oplysninger om drift og anvendelse af flyvepladsudstyr og klare anvisninger om forhold, der kan medføre uacceptable risici for luftfartssikkerheden.

4) *Flyvepladsdata*

a) Der skal udarbejdes relevante data om flyvepladsen og de tjenester, der tilbydes, og dataene skal opdateres.

b) Dataene skal være nøjagtige, læsbare, fuldstændige og entydige. Der skal sikres den fornødne integritet.

c) De pågældende data skal stilles til rådighed for brugerne og de relevante ANS-ydere rettidigt ved hjælp af en tilstrækkeligt sikker, nøjagtig og hurtig kommunikationsmetode.

▼M2

B — **Drift og administration**

1) *Operatøren af en flyveplads er ansvarlig for flyvepladsens drift. Operatøren af en flyveplads har følgende ansvarsområder:*

a) flyvepladsoperatøren skal direkte eller indirekte via kontrakter råde over alle de ressourcer, der er nødvendige for, at luftfartøjer kan operere sikkert på flyvepladsen. Det omfatter, men er ikke begrænset til, følgende ressourcer: faciliteter, personale, udstyr og materiel, dokumentation af opgaver, ansvarsområder og procedurer, adgang til relevante data samt optegnelser

b) flyvepladsoperatøren skal kontrollere, at kravene i afsnit A til enhver tid overholdes, eller træffe passende foranstaltninger for at begrænse risici ved manglende overholdelse. Der skal udarbejdes og iværksættes procedurer for at orientere alle brugere rettidigt om sådanne foranstaltninger

c) flyvepladsoperatøren skal udarbejde og gennemføre et egnet risikostyringsprogram rettet mod dyrelivet på flyvepladsen

d) flyvepladsoperatøren skal sikre, at køretøjers og personers bevægelser i manøvreområdet og andre operationelle områder koordineres med luftfartøjernes bevægelser for at undgå kollisioner og skader på luftfartøjerne

e) flyvepladsoperatøren skal sikre, at der er udarbejdet og gennemført procedurer for at begrænse risici som følge af flyvepladsoperationer om vinteren, under dårlige vejrforhold, ved nedsat sigtbarhed eller om natten, hvis dette er relevant

f) flyvepladsoperatøren skal samarbejde med andre relevante organisationer for at sikre, at disse væsentlige krav for flyvepladser til stadighed overholdes. Disse organisationer omfatter, men er ikke begrænset til, luftfartøjsoperatører, luftfartstjenesteudøvere, ground handling-virksomheder og andre organisationer, hvis aktiviteter eller materiel kan påvirke flyvesikkerheden

g) flyvepladsoperatøren skal, enten selv eller gennem kontrakter med tredjeparter, sikre, at der er udarbejdet procedurer for påfyldning af luftfartøjer med rent brændstof af den rette type

h) der skal foreligge håndbøger om vedligeholdelse af flyvepladsudstyr, og de skal anvendes i praksis og indeholde vedligeholdelses- og reparationsinstrukser, oplysninger om service og fejlfindings- og inspektionsprocedurer

i) flyvepladsoperatøren skal udarbejde og gennemføre en beredskabsplan for flyvepladsen, som omfatter de nødsituationer, der måtte opstå på flyvepladsen eller i dens umiddelbare nærhed. Denne plan skal i givet fald koordineres med lokalsamfundets beredskabsplan

j) flyvepladsoperatøren skal sikre, at der forefindes passende rednings- og brandslukningstjenester. Disse tjenester skal reagere hurtigt på en hændelse eller ulykke og som minimum råde over udstyr, brandslukningsmidler og tilstrækkeligt personale

k) flyvepladsoperatøren må kun benytte uddannet og kvalificeret personale til drift og vedligeholdelse af flyvepladsen og skal indføre og vedligeholde uddannelses- og kontrolprogrammer for at sikre det relevante personales vedvarende kompetence

l) flyvepladsoperatøren skal sikre, at enhver, der får tilladelse til uledsaget adgang til manøvreområdet eller andre operationelle områder, er tilstrækkeligt uddannet og kvalificeret til en sådan adgang

▼M2

m) rednings- og brandslukningsmandskabet skal være tilstrækkeligt uddannet og kvalificeret til at arbejde på flyvepladser. Flyvepladsoperatøren skal indføre og vedligeholde uddannelses- og kontrolprogrammer for at sikre mandskabets vedvarende kompetence, og

n) alle rednings- og brandfolk, der kan blive indsat i forbindelse med nødsituationer med luftfartøjer, skal med regelmæssige mellemrum kunne påvise, at de er helbredsmæssigt egnede til at udføre deres funktioner tilfredsstillende under hensyn til den pågældende type aktivitet. Helbredsmæssig egnethed, der omfatter både fysisk og psykisk egnethed, vil i denne sammenhæng sige, at den pågældende ikke lider af nogen sygdom eller noget handicap, der gør vedkommende ude af stand til at

   i) udføre de opgaver, der er nødvendige for at arbejde i nødsituationer med luftfartøjer

   ii) udføre pålagte opgaver på et hvilket som helst tidspunkt eller

   iii) se og opfatte sine omgivelser korrekt.

2) *Styringssystem*

a) Flyvepladsens operatør skal indføre og vedligeholde et styringssystem for at sikre overholdelsen af disse væsentlige krav for flyvepladser og tilstræbe løbende og proaktive forbedringer af sikkerheden. Styringssystemet skal omfatte organisationsstrukturer, ansvarsområder, kompetencer, strategier og procedurer.

b) Styringssystemet skal omfatte et program til forebyggelse af havarier og hændelser og en ordning for indberetning og analyse af begivenheder. De parter, der er nævnt i afsnit B, punkt 1, litra f), skal i givet fald inddrages i analysen.

c) Flyvepladsens operatør skal udarbejde en flyvepladshåndbog og drive flyvepladsen i overensstemmelse med denne håndbog. En sådan håndbog skal indeholde alle nødvendige instrukser, oplysninger og procedurer for flyvepladsen og styringssystemet, således at driftspersonalet kan udføre deres opgaver.

C — **Flyvepladsens omgivelser**

1) Luftrummet omkring flyvepladsens manøvreområder skal holdes fri for genstande, således at de planlagte flyveoperationer på flyvepladserne kan gennemføres, uden at der opstår uacceptabel risiko på grund af opstilling af hindringer omkring flyvepladsen. Der skal derfor defineres områder, hvor der føres kontrol med hindringer, og disse områder skal etableres og løbende overvåges for at identificere forstyrrende elementer.

a) En overskridelse af grænserne til disse områder vil kræve en vurdering for at identificere, hvorvidt den pågældende genstand udgør en uacceptabel risiko eller ej. Enhver genstand, der udgør en uacceptabel risiko, skal fjernes, eller der skal træffes passende foranstaltninger til begrænsning heraf med henblik på at beskytte luftfartøjer, der bruger flyvepladsen.

b) Der skal informeres om eventuelle resterende hindringer, og de skal efter behov markeres og om nødvendigt gøres synlige ved brug af lys.

2) Risici vedrørende menneskelige aktiviteter og fysisk planlægning som dem, der er opført på nedenstående ikke-udtømmende liste, skal overvåges. Den risiko, de medfører, skal vurderes og i givet fald begrænses:

a) byggeprojekter eller ændring af den fysiske planlægning i flyvepladsens lokalområde

b) mulighed for hindringsfremkaldt turbulens

c) brug af farlige, forvirrende og misvisende lys

d) blænding fra store og meget reflekterende flader

▼M2

e) oprettelse af områder, der kan tilskynde til dyrelivets aktiviteter i nærheden af flyvepladsens manøvreområder

f) kilder til usynlig stråling eller mobile eller faste genstande, der kan interferere med eller have negativ indvirkning på luftfartøjers kommunikations-, navigations- og overvågningssystemer.

3) Der skal udarbejdes en beredskabsplan for lokalsamfundet til brug i nødsituationer med luftfartøjer, der opstår i flyvepladsens lokalområde.

D — **Andre forhold**

Undtagen i nødsituationer for luftfartøjer, hvor de omdirigeres til en anden flyveplads, eller under særlige forhold, der angives i de enkelte tilfælde, må en flyveplads eller dele af denne ikke benyttes af luftfartøjer, som flyvepladsens udformning eller driftsprocedurer normalt ikke er beregnet til.

▼M2

BILAG Vb

VÆSENTLIGE KRAV TIL ATM/ANS OG FLYVELEDERE

1) **Brug af luftrummet**

a) Alle luftfartøjer — undtagen dem, der deltager i de i artikel 1, stk. 2, litra a), omhandlede aktiviteter — i alle faser af en flyvning, eller som befinder sig på flyvepladsens manøvreområde, skal betjenes i overensstemmelse med fælles generelle operationelle regler og enhver gældende procedure, der er fastsat for brugen af det pågældende luftrum.

b) Alle luftfartøjer — undtagen dem, der deltager i de i artikel 1, stk. 2, litra a), omhandlede aktiviteter — skal være udstyret med de komponenter, der er påkrævet i henhold til det gældende driftskoncept, og betjenes i overensstemmelse hermed. Komponenter, der anvendes i ATM/ANS-systemet, skal også overholde kravene i punkt 3.

2) **Tjenester**

a) Luftfartsinformationer og data til luftrumsbrugere med henblik på luftfart

i) De data, der anvendes som kildedata til luftfartsinformationer, skal være af god kvalitet, fyldestgørende, aktuelle og leveres rettidigt.

ii) Luftfartsinformationer skal være nøjagtige, fyldestgørende, aktuelle, entydige og tilstrækkeligt pålidelige og leveres i et format, der er lettilgængeligt for brugerne.

iii) Videregivelsen af disse luftfartsinformationer til luftrumsbrugere skal foregå rettidigt og via tilstrækkeligt pålidelige og hurtige kommunikationsmidler, som er beskyttet mod interferens og dataforurening.

b) Meteorologiske oplysninger

i) De data, der anvendes som kildedata til meteorologiske oplysninger, skal være af god kvalitet, fyldestgørende og aktuelle.

ii) I så vid udstrækning som muligt skal de meteorologiske oplysninger være nøjagtige, fyldestgørende, aktuelle, tilstrækkeligt pålidelige og entydige, så de kan opfylde luftrumsbrugernes behov.

iii) Videregivelsen af disse meteorologiske oplysninger til luftrumsbrugere skal foregå rettidigt og via tilstrækkeligt pålidelige og hurtige kommunikationsmidler, som er beskyttet mod interferens og dataforurening.

c) Lufttrafiktjenester

i) De data, der anvendes som kildedata i forbindelse med leveringen af lufttrafiktjenester, skal være korrekte, fyldestgørende og aktuelle.

ii) Lufttrafiktjenester skal være så nøjagtige, fyldestgørende, aktuelle og entydige, at de kan opfylde luftrumsbrugernes sikkerhedsmæssige behov.

iii) Automatiserede værktøjer, der videregiver oplysninger eller råd til brugerne, skal udformes, fremstilles og vedligeholdes på en sådan måde, at de er velegnede til deres tilsigtede formål.

iv) Lufttrafikkontroltjenesterne og de dermed forbundne processer skal sikre passende adskillelse mellem luftfartøjer og i givet fald hjælpe med at beskytte mod hindringer og andre luftbårne risici og skal desuden sikre en hurtig og rettidig koordination med alle relevante brugere og tilstødende dele af luftrummet.

v) Kommunikationen mellem lufttrafiktjenester og luftfartøjer og mellem de relevante lufttrafiktjenesteenheder skal foregå rettidigt, være klare, korrekte, entydige, og de skal være beskyttet mod interferens og forstås og i givet fald anerkendes af alle implicerede parter.

▼M2

vi) Der skal indføres midler til at spore mulige nødsituationer, og til, når det er nødvendigt, at iværksætte en effektiv eftersøgnings- og redningsaktion. Disse midler skal, som minimum, bestå af passende varslingsmekanismer, koordineringsforanstaltninger og procedurer samt midler og personale nok til at dække ansvarsområdet.

d) Kommunikationstjenester

Kommunikationstjenesterne skal opnå og vedligeholde en tilstrækkelig kapacitet, for så vidt angår deres tilgængelighed, integritet, kontinuitet og rettidighed. Tjenesterne skal være hurtige og beskyttet mod dataforurening.

e) Navigationstjenester

Navigationstjenesterne skal nå og vedligeholde et tilfredsstillende effektivitetsniveau, for så vidt angår vejledning og oplysninger om position og, når dette er oplyst, tid. Kriterierne for disse oplysninger er tjenestens nøjagtighed, integritet, tilgængelighed og kontinuitet.

f) Overvågningstjenester

Overvågningstjenesterne skal fastlægge luftfartøjers position i luften og andre luftfartøjers og køretøjers position på flyvepladsens areal og skal i den forbindelse have en tilstrækkelig kapacitet, for så vidt angår nøjagtighed, integritet, kontinuitet og sporbarhed.

g) Lufttrafikregulering

I forbindelse med den taktiske regulering af lufttrafikstrømme på fællesskabsniveau skal der bruges og leveres præcise og aktuelle oplysninger om den planlagte lufttrafiks omfang og art, og omdirigeringer eller udsættelse af trafikstrømme skal koordineres og forhandles for at reducere risikoen for situationer med spidsbelastninger i at opstå i luften eller på flyvepladsen.

h) Luftrumsstyring

Udpegelsen af særlige dele af luftrummet til en bestemt udnyttelse skal overvåges, koordineres og videreformidles rettidigt for at reducere risikoen for, at der ikke er tilstrækkelig adskillelse mellem luftfartøjer.

i) Luftrummets udformning

Luftrumsstrukturer og flyveprocedurer skal være udformet, inspiceret og valideret på passende vis, inden de kan frigives og anvendes af luftfartøjerne.

3) **Systemer og komponenter**

a) Generelt

ATM/ANS-systemer og komponenter, som leverer relaterede oplysninger til og fra luftfartøjer og på jorden, skal konstrueres, fremstilles, monteres, vedligeholdes og betjenes på en sådan måde, at de er velegnede til deres tilsigtede formål.

b) System- og komponentintegritet, -ydeevne og -pålidelighed

Hvad enten systemer og komponenter er installeret i luftfartøjer, på jorden eller i luftrummet, skal de være velegnede til deres tilsigtede formål, for så vidt angår deres integritets- og sikkerhedsrelaterede ydeevne. De skal opfylde det krævede niveau for driftsmæssig ydeevne under alle forventelige betjeningsforhold og i hele deres levetid.

c) Udformning af systemer og komponenter

i) Systemer og komponenter skal være udformet, så de opfylder gældende sikkerhedskrav.

▼M2

ii) Systemer og komponenter skal, hvad enten de betragtes samlet, hver for sig eller i forhold til hinanden, være udformet på en sådan måde, at sandsynligheden for, at en eventuel fejl medfører et fuldstændigt systemnedbrud skal være omvendt proportional med dens negative konsekvenser for tjenestens sikkerhed.

iii) Udformningen af systemer og komponenter, enten betragtet individuelt eller i kombination med hinanden, skal tage højde for begrænsninger i den menneskelige kapacitet og ydeevne.

iv) Systemer og komponenter skal udformes på en sådan måde, at de er beskyttet mod utilsigtet skadelig interaktion med eksterne elementer.

v) De oplysninger, der er nødvendige til fremstilling, montering, betjening og vedligeholdelse af systemer og komponenter, samt oplysninger vedrørende usikre forhold, skal formidles til personalet på en klar, sammenhængende og utvetydig måde.

d) Regelmæssig kontrol af serviceniveau

Sikkerhedsniveauet for systemer og komponenter skal opretholdes under tjeneste og eventuelle ændringer i tjenesten.

4) **Flyvelederes kvalifikationer**

a) Generelt

En person, der er under uddannelse som flyveleder eller som flyvelederelev, skal være tilstrækkelig moden både fysisk og mentalt for at kunne gennemføre uddannelsen og erhverve, bevare og udvise den fornødne teoretiske viden og de fornødne praktiske færdigheder.

b) Teoretisk viden

i) En flyveleder skal erhverve og vedligeholde kundskaber, som modsvarer de funktioner, der udøves, og som står i rimeligt forhold til de risici, der er forbundet med denne form for tjeneste.

ii) Det skal via løbende vurderinger eller relevante eksaminer under uddannelsesforløbet kontrolleres, at den tilstrækkelige teoretiske viden er erhvervet eller vedligeholdt.

iii) Det fornødne kompetenceniveau inden for teoretisk viden skal holdes ved lige. Det sikres ved regelmæssige bedømmelser eller eksaminationer. Eksaminernes hyppighed skal stå i rimeligt forhold til det risikoniveau, der er forbundet med den pågældende tjeneste.

c) Praktiske færdigheder

i) En flyveleder skal erhverve og vedligeholde de praktiske færdigheder, der er nødvendige for at udøve sine funktioner. Disse færdigheder skal stå i rimeligt forhold til de risici, der er forbundet med den pågældende tjeneste, og skal som minimum, og hvis det er relevant for de funktioner, der udøves, omfatte følgende punkter:

i. operationelle procedurer

ii. opgavespecifikke aspekter

iii. unormale situationer og nødsituationer og

iv. menneskelige faktorer.

ii) En flyveleder skal være i stand til at udføre de tilknyttede procedurer og opgaver ud fra et kompetenceniveau, der svarer til de funktioner, der skal udøves.

iii) De praktiske færdigheder skal holdes ved lige på et passende niveau. Det kontrolleres ved regelmæssige bedømmelser. Bedømmelsernes hyppighed skal stå i rimeligt forhold til kompleksiteten og det risikoniveau, der er forbundet med den pågældende tjeneste og opgaver.

▼**M2**

d) Sprogfærdigheder

i) En flyveleder skal kunne dokumentere færdigheder i at tale og forstå engelsk, der er tilstrækkelige til at kunne kommunikere effektivt via telefoni og radiotelefoni samt ansigt til ansigt vedrørende konkrete og arbejdsrelaterede emner, herunder nødsituationer.

ii) En flyveleder skal ligeledes have samme færdigheder i at tale og forstå det/de nationale sprog, som beskrevet ovenfor, hvis det er nødvendigt i forbindelse med ydelse af lufttrafiktjenester i en bestemt del af luftrummet.

e) Syntetiske træningsanordninger (STD)

Når en STD anvendes til praktisk træning i situationsbevidsthed og menneskelige faktorer eller til at påvise, at visse færdigheder er erhvervet eller vedligeholdt, skal den muliggøre en tilfredsstillende simulation af det arbejdsmiljø og de operationelle situationer, der svarer til den uddannelse, der gennemføres.

f) Træningskurser

i) Træningen skal foregå via et træningskursus, som kan omfatte teoretisk og praktisk undervisning, herunder træning i en STD, hvis det er relevant.

ii) Der skal udarbejdes og godkendes en uddannelsesplan for de enkelte kurser.

g) Instruktører

i) Den teoretiske undervisning skal gives af tilstrækkeligt kvalificerede instruktører. De skal:

i. være i besiddelse af den nødvendige viden inden for det felt, uddannelsen vedrører, og

ii. kunne dokumentere at være i stand til at anvende passende undervisningsteknikker.

ii) Undervisning i praktiske færdigheder skal gives af tilstrækkeligt kvalificerede instruktører, der skal:

i. opfylde de fornødne krav til teoretisk viden og praktisk erfaring i relation til den instruktion, der gives

ii. kunne dokumentere at være i stand til at undervise og til at anvende passende undervisningsteknikker

iii. have praktiseret undervisningsteknikker inden for de procedurer, der skal undervises i, og

iv. deltage i regelmæssige genopfriskningskurser for at sikre, at undervisningskompetencerne vedligeholdes.

iii) Instruktører i praktiske færdigheder skal være eller have været berettiget til at fungere som flyveleder.

h) Bedømmere

i) Personer med ansvar for bedømmelsen af flyvelederes færdigheder skal:

i. kunne dokumentere at være i stand til at vurdere flyvelederes præstationer og gennemføre test og kontroller, og

ii. deltage i regelmæssige genopfriskningskurser for at sikre, at vurderingsstandarderne holdes ajourførte.

ii) Personer, der skal vurdere praktiske færdigheder, skal være eller have været berettiget til at fungere som flyveleder inden for de områder, inden for hvilke vurderingen skal foretages.

▼**M2**

i) Flyvelederes helbredsmæssige egnethed

i) Helbredsmæssige kriterier

i. Alle flyveledere skal med jævne mellemrum påvise, at de fysisk og helbredsmæssigt er i stand til at udøve deres funktioner. Dette skal kontrolleres via relevante vurderinger, der tager højde for en eventuel aldersbetinget mental og fysisk svækkelse.

ii. Det skal i forbindelse med kontrollen af den helbredsmæssige egnethed, herunder den fysiske og mentale egnethed, påvises, at personer, der udfører tjenester vedrørende lufttrafikkontrol (ATC), ikke lider af sygdom eller handicap, som gør vedkommende uegnet til at:

— udføre de opgaver, der er nødvendige for udførelsen af ATC-tjenester, eller

— udføre de pålagte forpligtelser, når som helst det er påkrævet, eller

— opfatte sine omgivelser korrekt.

ii) Hvis den helbredsmæssige egnethed ikke kan fastslås i tilfredsstillende grad, kan der gennemføres kompenserende foranstaltninger, som sikrer et tilsvarende sikkerhedsniveau.

5) **Tjenesteudøvere og uddannelsesorganisationer**

a) Tjenesteydelser må kun leveres, når følgende betingelser er opfyldt:

i) tjenesteudøveren skal, enten direkte eller indirekte via kontrakter, råde over de midler, der er nødvendige i betragtning af tjenestens omfang og anvendelsesområde. Disse midler omfatter, men er ikke begrænset til, følgende: systemer, faciliteter, herunder strømforsyning, forvaltningsstrukturer, personale, udstyr og dets vedligeholdelse, dokumentation af opgaver, ansvarsområder og procedurer samt adgang til relevante data og registre

ii) tjenesteudøveren skal udarbejde og ajourføre forvaltnings- og driftsmanualer vedrørende leveringen af de pågældende tjenester og operere ud fra disse manualer. Manualerne skal indeholde alle instrukser, oplysninger og procedurer vedrørende operationer og styringssystemet, som er nødvendige for, at det operative personale kan udføre deres arbejdsopgaver

iii) tjenesteudøveren skal gennemføre og opretholde et risikobaseret styringssystem for at sikre overholdelse af de væsentlige krav i dette bilag og med henblik på en løbende proaktiv forbedring af systemet

iv) tjenesteudøveren må kun benytte personale med de rette kvalifikationer og den rette uddannelse og skal gennemføre trænings- og kontrolprogrammer for personalet

v) tjenesteudøveren skal etablere grænseflader med alle andre aktører, der er involveret i tjenesteydelsen for at sikre overholdelse af disse væsentlige krav

vi) tjenesteudøveren skal udarbejde og gennemføre en nødplan, der dækker nødsituationer og unormale situationer, som kan opstå i forbindelse med leveringen af tjenester

vii) tjenesteudøveren skal udarbejde og opretholde et program for forebyggelse af ulykker og hændelser og et sikkerhedsprogram, herunder et program for indberetning og analyse af begivenheder, som skal anvendes af styringssystemet som led i den løbende forbedring af sikkerheden, og

▼M2

viii) tjenesteudøveren skal sørge for at kontrollere, at de systemer og komponenter, der betjenes, til hver en tid opfylder sikkerhedskravene.

b) ATC-tjenester må kun udøves, når følgende betingelser er opfyldt:

i) Der skal indføres en vagtordning for at forhindre træthed og udmattelse blandt det personale, der yder ATC-tjenester. Denne vagtordning skal omfatte tjenesteperioder, tjenestetider og hvileperioder. Begrænsninger i vagtordningen skal tage højde for de faktorer, der bidrager til træthed, især søvnunderskud, forstyrrelser af døgnrytmen, natarbejde, periodevis ophobning af arbejde samt personalets deling af tildelte opgaver.

ii) Stress blandt ATC-personalet skal forebygges ved hjælp af uddannelses- og forebyggelsesprogrammer

iii) ATC-tjenesteudøveren skal indføre procedurer til at kontrollere, at det personale, der yder ATC-tjenester, har tilfredsstillende kognitive evner og er helbredsmæssigt egnede.

iv) ATC-tjenesteudøveren skal i forbindelse med planlægning og operationer tage højde for operationelle og tekniske hindringer samt menneskelige faktorer.

c) Kommunikations-, navigations- og/eller overvågningstjenester må kun udøves, når følgende betingelser er opfyldt:

Tjenesteudøveren skal holde de relevante luftrumsbrugere og ATS-enheder underrettet i rette tid om den operationelle status (og ændringer heraf) for de lufttrafiktjenester, der ydes.

d) Træningsorganisationer

Træningsorganisationer, der tilbyder undervisning af personale, der yder ATC-tjenester, skal:

i) have alle de nødvendige ressourcer til at varetage det ansvar, der er forbundet med denne virksomhed. Det omfatter — men er ikke begrænset til — følgende: faciliteter, personale, udstyr, metoder, dokumentation af opgaver, ansvarsområder og procedurer samt adgang til relevante data og registre

ii) indføre og opretholde et styringssystem vedrørende sikkerheds- og uddannelsesniveauerne samt bestræbe sig på at foretage en løbende forbedring af systemet

iii) oprette ordninger med andre relevante organisationer, hvis det er nødvendigt, for at sikre en kontinuerlig overensstemmelse med disse væsentlige krav.

▼B

BILAG VI

SAMMENLIGNINGSTABEL

Forordning (EF) nr. 1592/2002	Nærværende forordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, stk. 1	Artikel 2, stk. 1
Artikel 2, stk. 2, litra a)-e)	Artikel 2, stk. 2, litra a)-e)
—	Artikel 2, stk. 2, litra f)
Artikel 2, stk. 3	Artikel 2, stk. 3
Artikel 3, litra a)-g)	Artikel 3, litra a)-g)
—	Artikel 3, litra h)-l)
Artikel 4, stk. 1, litra a)-c)	Artikel 4, stk. 1, litra a)-c)
—	Artikel 4, stk. 1, litra d)
—	Artikel 4, stk. 2 og 3
Artikel 4, stk. 2	Artikel 4, stk. 4
—	Artikel 4, stk. 5
Artikel 4, stk. 3	Artikel 4, stk. 6
Artikel 5, stk. 1	Artikel 5, stk. 1
Artikel 5, stk. 2, første afsnit, indledningen	Artikel 5, stk. 2, første afsnit, indledningen
Artikel 5, stk. 2, første afsnit, litra a)-c)	Artikel 5, stk. 2, første afsnit, litra a)-c)
Artikel 5, stk. 2, første afsnit, litra d)	Artikel 5, stk. 2, første afsnit, litra d) og e)
Artikel 5, stk. 2, første afsnit, litra e) og f)	Artikel 5, stk. 2, første afsnit, litra f) og g)
—	Artikel 5, stk. 3
Artikel 5, stk. 3	Artikel 5, stk. 4
Artikel 5, stk. 4, første afsnit, indledningen	Artikel 5, stk. 5, første afsnit, indledningen
Artikel 5, stk. 4, første afsnit, litra a)-d)	Artikel 5, stk. 5, første afsnit, litra a)-d)
Artikel 5, stk. 4, første afsnit, litra e), nr. i)-iii)	Artikel 5, stk. 5, første afsnit, litra e), nr. i)-iii)
—	Artikel 5, stk. 5, første afsnit, litra e), nr. iv)-vi)
Artikel 5, stk. 4, første afsnit, litra f)-i)	Artikel 5, stk. 5, første afsnit, litra f)-i)
—	Artikel 5, stk. 5, første afsnit, litra j)
Artikel 5, stk. 5, første afsnit, indledningen	Artikel 5, stk. 6, første afsnit, indledningen
Artikel 5, stk. 5, første afsnit, litra a), b) og c)	Artikel 5, stk. 6, første afsnit, litra a), b) og c)

▼B

Forordning (EF) nr. 1592/2002	Nærværende forordning
—	Artikel 5, stk. 6, første afsnit, litra d)
Artikel 6	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8
—	Artikel 9
—	Artikel 10
Artikel 8, stk. 1	Artikel 11, stk. 1
—	Artikel 11, stk. 2-4
Artikel 8, stk. 2	Artikel 11, stk. 5
—	Artikel 11, stk. 6
Artikel 9	Artikel 12
—	Artikel 13
Artikel 10, stk. 1	Artikel 14, stk. 1
—	Artikel 14, stk. 2
Artikel 10, stk. 2	Artikel 14, stk. 3
Artikel 10, stk. 3	Artikel 14, stk. 4
Artikel 10, stk. 4	Artikel 14, stk. 5
Artikel 10, stk. 5	Artikel 14, stk. 6
Artikel 10, stk. 6	Artikel 14, stk. 7
Artikel 11	Artikel 15
—	Artikel 16
Artikel 12	Artikel 17
Artikel 13, indledningen	Artikel 18, indledningen
Artikel 13, litra a)	Artikel 18, litra a)
—	Artikel 18, litra b)
Artikel 13, litra b)	Artikel 18, litra c)
Artikel 13, litra c)	Artikel 18, litra d)
—	Artikel 18, litra e)
Artikel 14	Artikel 19
Artikel 15, stk. 1, indledningen	Artikel 20, stk. 1, indledningen
Artikel 15, stk. 1, litra a)-j)	Artikel 20, stk. 1, litra a)-j)
—	Artikel 20, stk. 1, litra k) og l)
Artikel 15, stk. 2	Artikel 20, stk. 2
—	Artikel 21
—	Artikel 22
—	Artikel 23

▼B

Forordning (EF) nr. 1592/2002	Nærværende forordning
Artikel 16, stk. 1 og 2	Artikel 24, stk. 1 og 2
—	Artikel 24, stk. 3
Artikel 16, stk. 3	Artikel 24, stk. 4
Artikel 16, stk. 4	Artikel 24, stk. 5
—	Artikel 25
Artikel 17	Artikel 26
Artikel 18	Artikel 27
Artikel 19	Artikel 28
Artikel 20	Artikel 29
Artikel 21	Artikel 30
Artikel 22	Artikel 31
Artikel 23	Artikel 32
Artikel 24, stk. 1-4	Artikel 33, stk. 1-4
—	Artikel 33, stk. 5
Artikel 25, stk. 1 og 2	Artikel 34, stk. 1 og 2
—	Artikel 34, stk. 3
Artikel 26	Artikel 35
Artikel 27	Artikel 36
Artikel 28	Artikel 37
Artikel 29, stk. 1 og 2	Artikel 38, stk. 1 og 2
Artikel 29, stk. 3, litra a)-j)	Artikel 38, stk. 3, litra a)-j)
—	Artikel 38, stk. 3, litra k) og l)
Artikel 30	Artikel 39
Artikel 31	Artikel 40
Artikel 32	Artikel 41
Artikel 33	Artikel 42
Artikel 34	Artikel 43
Artikel 35	Artikel 44
Artikel 36	Artikel 45
Artikel 37	Artikel 46
Artikel 38	Artikel 47
Artikel 39	Artikel 48
Artikel 40	Artikel 49
Artikel 41	Artikel 50
Artikel 42	Artikel 51
Artikel 43	Artikel 52
Artikel 44	Artikel 53

▼B

Forordning (EF) nr. 1592/2002	Nærværende forordning
Artikel 45	Artikel 54
Artikel 46, stk. 1, indledningen	Artikel 55, stk. 1, indledningen
Artikel 46, stk. 1, litra a)-d)	Artikel 55, stk. 1, litra a)-d)
—	Artikel 55, stk. 1, litra e)
Artikel 46, stk. 2 og 3	Artikel 55, stk. 2 og 3
—	Artikel 56
—	Artikel 57
Artikel 47, stk. 1 og 2	Artikel 58, stk. 1 og 2
Artikel 47, stk. 3	—
Artikel 47, stk. 4	Artikel 58, stk. 3
Artikel 47, stk. 5	—
—	Artikel 58, stk. 4
Artikel 48, stk. 1, indledningen	Artikel 59, stk. 1, indledningen
Artikel 48, stk. 1, litra a)	Artikel 59, stk. 1, litra a) og b)
Artikel 48, stk. 1, litra b) og c)	Artikel 59, stk. 1, litra c) og d)
—	Artikel 59, stk. 1, litra e)
Artikel 48, stk. 2 og 3	Artikel 59, stk. 2 og 3
—	Artikel 59, stk. 4
Artikel 48, stk. 4-10	Artikel 59, stk. 5-11
Artikel 49	Artikel 60
Artikel 50	Artikel 61
Artikel 51	Artikel 62
Artikel 52	Artikel 63
Artikel 53	Artikel 64
Artikel 54	Artikel 65
Artikel 55	Artikel 66
Artikel 56	Artikel 67
—	Artikel 68
Artikel 57	Artikel 69
Artikel 59	Artikel 70