Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►B VERORDENING (EG) Nr. 216/2008 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 20 februari 2008

tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►M1	Verordening (EG) nr. 690/2009 van de Commissie van 30 juli 2009	L 199	6	31.7.2009
►M2	Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009	L 309	51	24.11.2009
►M3	Verordening (EU) nr. 6/2013 van de Commissie van 8 januari 2013	L 4	34	9.1.2013

▼B

VERORDENING (EG) Nr. 216/2008 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 20 februari 2008

tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gelet op het voorstel van de Commissie,

Gelet op het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]),

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ([2]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In de burgerluchtvaart dient te allen tijde een hoog, uniform niveau van bescherming van de Europese burger te zijn gewaarborgd door gemeenschappelijke veiligheidsregels en door maatregelen waarmee wordt gegarandeerd dat de producten, personen en organisaties in de Gemeenschap voldoen aan deze regels en aan de regels die zijn vastgesteld ter bescherming van het milieu, zulks als bijdrage aan de bevordering van het vrije verkeer van goederen, personen en organisaties in de interne markt.

(2) Luchtvaartuigen van derde landen die worden gebruikt voor luchtvaart naar, binnen of vanuit het grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is, dienen bovendien aan passend toezicht op communautair niveau te worden onderworpen, binnen de grenzen van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago is ondertekend („Verdrag van Chicago") en waarbij alle lidstaten partij zijn.

(3) Het Verdrag van Chicago, voorziet reeds in minimumnormen om de veiligheid van de burgerluchtvaart en de daarmee verband houdende milieubescherming te waarborgen. De essentiële communautaire eisen en regels voor de toepassing daarvan moeten ervoor zorgen dat de lidstaten de uit het Verdrag van Chicago voortvloeiende verplichtingen, met inbegrip van die tegenover derde landen, nakomen.

(4) Overeenkomstig de normen en aanbevolen methoden die zijn vastgelegd in het Verdrag van Chicago, dient de Gemeenschap essentiële eisen vast te leggen die van toepassing zijn op luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, op personen en organisaties die bij de vluchtuitvoering met luchtvaartuigen zijn betrokken en op personen en producten die bij de opleiding

([1]) PB C 185 van 8.8.2006, blz. 106.

([2]) Advies van het Europees Parlement van 14 maart 2007 (PB C 301 E van 13.12.2007, blz. 103), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 15 oktober 2007 (PB C 277 E van 20.11.2007, blz. 8) en standpunt van het Europees Parlement van 12 december 2007. Besluit van de Raad van 31 januari 2008.

▼B

en medische keuring van piloten zijn betrokken. De Commissie dient de bevoegdheid te krijgen om de uitvoeringsvoorschriften te ontwikkelen.

(5) De gemeenschappelijke regels hoeven niet op alle luchtvaartuigen van toepassing te zijn; het is met name wenselijk dat luchtvaartuigen van een eenvoudig ontwerp, luchtvaartuigen voor hoofdzakelijk lokale vluchtuitvoeringen en zelfgebouwde, bijzonder zeldzame of slechts in beperkte aantallen geproduceerde luchtvaartuigen niet aan deze regels worden onderworpen; dergelijke luchtvaartuigen blijven dus onder de toezichtsregeling van de lidstaten zonder dat de andere lidstaten op enigerlei wijze op grond van deze verordening worden verplicht om zulke nationale regelingen te erkennen. Er moeten echter passende maatregelen worden genomen om het algemene veiligheidsniveau in de recreatieve luchtvaart te verbeteren. Daarbij moet met name aandacht worden besteed aan vleugelvliegtuigen en helikopters met een lage maximumstartmassa en waarvan de prestaties zijn toegenomen, waarvan het vliegbereik de hele Gemeenschap kan omvatten en die industrieel worden vervaardigd. Zij kunnen beter aan communautaire regelgeving worden onderworpen om het vereiste uniforme niveau van veiligheid en milieubescherming tot stand te brengen.

(6) De werkingssfeer van de communautaire maatregelen moet duidelijk worden gedefinieerd, zodat ondubbelzinnig kan worden vastgesteld welke personen, organisaties en producten aan deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften onderworpen zijn. De werkingssfeer moet duidelijk worden gedefinieerd door te verwijzen naar een lijst van luchtvaartuigen die van de toepassing van deze verordening vrijgesteld zijn.

(7) Wanneer is vastgesteld dat luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en exploitanten van de commerciële verkeersluchtvaart, alsmede piloten en personen, producten en organisaties die betrokken zijn bij de opleiding en medische keuring van piloten voldoen aan de essentiële eisen die de Gemeenschap overeenkomstig de normen en aanbevolen methodes van het Verdrag van Chicago dient vast te leggen, moeten zij een certificaat of bevoegdheidsbewijs krijgen. De Commissie dient de bevoegdheid te krijgen om de nodige uitvoeringsvoorschriften op te stellen voor het bepalen van de voorwaarden voor de afgifte van het certificaat of voor de vervanging ervan door een verklaring van capaciteit, waarbij zij rekening moet houden met de risico's die verbonden zijn aan de verschillende soorten luchtvaartactiviteiten, waaronder bepaalde werkzaamheden in de lucht en lokale vluchten met kleine luchtvaartuigen.

(8) Voor niet-commerciële vluchtuitvoeringen moeten de voorschriften inzake vluchtuitvoering en bewijzen van bevoegdheid worden toegesneden op de complexiteit van de luchtvaartuigen en dient er een bijbehorende definitie te worden vastgesteld.

(9) De rechten die samenhangen met het bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger dienen beperkt te worden in lijn met de genoten opleiding voor het verkrijgen van de benodigde kwalificaties, overeenkomstig de uitvoeringsvoorschriften.

(10) Teneinde de communautaire doelstellingen met betrekking tot het vrije verkeer van goederen, personen en diensten, alsmede de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid te verwezenlijken, dienen de lidstaten de in overeenstemming met deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften gecertificeerde producten, onderdelen en uitrustingsstukken, organisaties of personen zonder verdere eisen of beoordeling te aanvaarden.

(11) Er dient voor voldoende flexibiliteit te worden gezorgd om het hoofd te kunnen bieden aan bijzondere omstandigheden, zoals urgente veiligheidsmaatregelen en onvoorziene of beperkte operationele behoeften. Tevens moet worden voorzien in de

▼B

mogelijkheid om met andere middelen tot een gelijkwaardig veiligheidsniveau te komen. De lidstaten dienen gerechtigd te zijn ontheffingen te verlenen ten aanzien van de eisen van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften, mits deze ontheffingen een strikt beperkte draagwijdte hebben en aan passende communautaire controle onderworpen zijn.

(12) Er is behoefte aan betere regelingen op alle gebieden die onder deze verordening vallen, waarbij bepaalde taken die momenteel op communautair of nationaal niveau worden verricht door één gespecialiseerd deskundig orgaan kunnen worden uitgevoerd; er is binnen de bestaande institutionele structuur en binnen de bestaande bevoegdheidsverdeling in de Gemeenschap dan ook behoefte aan een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, dat met betrekking tot technische aangelegenheden onafhankelijk is en in juridisch („Agentschap"), administratief en financieel opzicht autonoom is. Het is noodzakelijk en dienstig dat daartoe wordt voorzien in een orgaan van de Gemeenschap dat rechtspersoonlijkheid bezit en de uitvoeringsbevoegdheden uitoefent die het bij deze verordening verleend krijgt.

(13) In het kader van het communautaire institutionele bestel valt de uitvoering van communautaire wetgeving in eerste instantie onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten. Certificeringstaken die bij deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften ervan zijn opgelegd, moeten derhalve op nationaal niveau worden uitgevoerd. In bepaalde welomschreven gevallen moet het Agentschap echter ook de bevoegdheid krijgen om in deze verordening gespecificeerde certificeringstaken uit te voeren. Om dezelfde reden moet het Agentschap de nodige maatregelen kunnen nemen in verband met de vluchtuitvoering met luchtvaartuigen, de kwalificatie van bemanningen en de veiligheid van luchtvaartuigen van derde landen, indien dit de beste manier is om de uniformiteit te garanderen en het functioneren van de interne markt te bevorderen.

(14) Krachtens Verordening (EG) nr. 2111/2005 ([1]) is het Agentschap verplicht alle informatie mee te delen die van belang kan zijn voor het bijwerken van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen die om veiligheidsredenen een exploitatieverbod in de Gemeenschap opgelegd hebben gekregen. Indien het Agentschap overeenkomstig deze verordening weigert een luchtvaartmaatschappij een vergunning te verlenen, dient het alle informatie die aan deze weigering ten grondslag ligt mede te delen aan de Commissie, zodat de naam van deze luchtvaartmaatschappij, indien nodig, op die communautaire lijst kan worden opgenomen.

(15) Voor het effectief functioneren van een communautair veiligheidsplan voor de burgerluchtvaart op de terreinen waarop deze verordening betrekking heeft, dient de samenwerking tussen de Gemeenschap, de lidstaten en het Agentschap te worden versterkt, zodat onveilige omstandigheden kunnen worden opgespoord en, voor zover nodig, corrigerende maatregelen kunnen worden genomen.

(16) Het bevorderen van een veiligheidscultuur en het correct functioneren van een regelgeving op de terreinen waarop deze verordening betrekking heeft, is alleen mogelijk als incidenten en voorvallen door getuigen spontaan worden gemeld. Bevorderlijk hiervoor is een niet-punitieve omgeving; de lidstaten dienen passende

([1]) Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij (PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15).

▼B

maatregelen te nemen om te voorzien in de bescherming van dergelijke informatie en van degenen die deze informatie verstrekken.

(17) Naar aanleiding van resultaten van onderzoek naar luchtvaartongelukken, in het bijzonder als er verbanden bestaan met vliegtuigontwerpfouten en/of vluchtuitvoeringsaangelegenheden, moet met spoed worden ingegrepen om het vertrouwen van de consumenten in het luchtvervoer te behouden.

(18) Om de veiligheidsdoelstellingen van deze richtlijn te helpen bereiken, dient de Commissie de bevoegdheid te krijgen om financiële sancties op te leggen aan houders van certificaten en goedkeuringen die zijn afgegeven door het Agentschap. Overeenkomstig de communautaire rechtsorde dienen dergelijke financiële sancties door de Commissie te worden opgelegd op aanbeveling van het Agentschap. Benadrukt moet worden dat met de invoering van financiële sancties de Commissie genuanceerder, flexibeler en stapsgewijs kan reageren op overtredingen van de regels, vergeleken met intrekking van een certificaat.

(19) Daar alle op grond van deze verordening door de Commissie genomen besluiten onder de in het Verdrag vastgestelde voorwaarden aan een toetsing door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen zijn onderworpen, dient op grond van artikel 229 van het Verdrag te worden bepaald dat het Hof ter zake van beschikkingen waarbij de Commissie geldboetes of dwangsommen oplegt, over onbeperkte rechtsbevoegdheid beschikt.

(20) Als reactie op de toenemende bezorgdheid over de gezondheid en het welzijn van de passagiers gedurende de vlucht is het noodzakelijk vliegtuigontwerpen te ontwikkelen die de veiligheid en de gezondheid van de passagiers beter beschermen.

(21) De doelstellingen van deze verordening kunnen op doelmatige wijze worden verwezenlijkt door middel van samenwerking met derde landen. In dat geval kunnen de bepalingen van de verordening en de uitvoeringsvoorschriften worden aangepast door middel van overeenkomsten die door de Gemeenschap met deze landen worden gesloten. Zolang dergelijke overeenkomsten ontbreken, dient het de lidstaten evenwel vrij te staan de door een derde land afgegeven goedkeuringen voor buitenlandse producten, onderdelen en uitrustingsstukken, organisaties en personeel te aanvaarden, zulks onder passende communautaire controle.

(22) Teneinde de Gemeenschap naar behoren te kunnen bijstaan, dient het agentschap zijn deskundigheid met betrekking tot alle onder deze verordening vallende aspecten van de veiligheid in de burgerluchtvaart en de milieubescherming te kunnen ontwikkelen. Het dient de Commissie bij te staan bij de voorbereiding van de noodzakelijke wetgeving en de lidstaten en de luchtvaartsector bij te staan bij de uitvoering van deze wetgeving. Het dient in staat te zijn certificeringsvoorschriften vast te stellen en richtsnoeren te verstrekken, alsmede tot technische bevindingen te komen en de vereiste certificaten af te geven; het dient de Commissie bij te staan bij het toezicht op de toepassing van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften en het dient over het voor de uitvoering van zijn taken vereiste gezag te beschikken.

(23) De Commissie en de lidstaten moeten zijn vertegenwoordigd in een raad van beheer, opdat zij daadwerkelijk toezicht kunnen uitoefenen op de activiteiten van het agentschap. Het Agentschap moet beschikken over de noodzakelijke bevoegdheden om de begroting vast te stellen, de uitvoering van de begroting te verifiëren, de passende financiële voorschriften vast te stellen, transparante werkprocedures voor zijn besluitvorming tot stand te

▼B

brengen en de uitvoerend directeur te benoemen; voorts moet het Agentschap onderzoek kunnen verrichten en kunnen zorgen voor passende coördinatie met de Commissie en de lidstaten; het is wenselijk dat het Agentschap de Gemeenschap en haar lidstaten bijstaat op het gebied van internationale betrekkingen, waaronder begrepen de harmonisering van voorschriften, de erkenning van goedkeuringen en technische samenwerking, en dat het gerechtigd is passende betrekkingen tot stand te brengen met de luchtvaartautoriteiten van derde landen en de internationale organisaties die bevoegd zijn in de onder deze verordening vallende aangelegenheden.

(24) In het belang van de transparantie moeten waarnemers van belanghebbende partijen in de raad van beheer van het Agentschap worden vertegenwoordigd.

(25) Met het oog op het algemeen belang dient het Agentschap zich in zijn met de veiligheid verband houdende activiteiten uitsluitend op onafhankelijke deskundigheid te baseren, onder strikte toepassing van deze verordening en van de voor de toepassing daarvan door de Commissie vastgestelde voorschriften. Te dien einde moeten alle met de veiligheid verband houdende besluiten van het Agentschap worden genomen door de uitvoerend directeur, die in staat moet zijn om advies in te winnen en het interne functioneren van het Agentschap te organiseren. Indien het Agentschap echter ontwerpteksten van algemene regelgeving dient op te stellen die door de nationale autoriteiten moeten worden uitgevoerd, moeten de lidstaten bij het besluitvormingsproces worden betrokken.

(26) Er moet worden gewaarborgd dat partijen die gevolgen ondervinden van door het Agentschap genomen besluiten, over de nodige rechtsmiddelen beschikken en zulks op een wijze die strookt met het speciale karakter van de luchtvaartsector. Een passend beroepsmechanisme moet het mogelijk maken besluiten van de uitvoerend directeur aan te vechten bij een gespecialiseerde kamer van beroep, tegen welke beslissingen dan weer beroep openstaat bij het Hof van Justitie.

(27) Om de volledige autonomie en onafhankelijkheid van het Agentschap te waarborgen, dient aan het Agentschap een eigen budget te worden toegekend dat hoofdzakelijk wordt betaald uit een bijdrage van de Gemeenschap en uit vergoedingen betaald door de gebruikers van het systeem. Financiële bijdragen die het Agentschap van de lidstaten, derde landen of andere entiteiten ontvangt, mogen zijn onafhankelijkheid en onpartijdigheid niet aantasten. Voor de communautaire bijdrage en andere subsidies die ten laste komen van de algemene begroting van de Europese Unie is de communautaire begrotingsprocedure van toepassing. De controle van de rekeningen moet worden verricht door de Rekenkamer.

(28) Vóór de oprichting van plaatselijke kantoren van het Agentschap dient met een generieke regeling duidelijk te worden aangegeven aan welke voorwaarden moet zijn voldaan en wat de bijdrage van de betrokken lidstaat moet zijn.

(29) Aangezien de doelstellingen van deze verordening, namelijk de vaststelling en eenvormige toepassing van gemeenschappelijke regels inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart en milieubescherming, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de werkingssfeer ervan, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen.

▼B

Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(30) Ingezien wordt dat de Europese landen die geen lid zijn van de Europese Unie moeten worden ingeschakeld om te zorgen voor een pan-Europese dimensie die groot genoeg is om de veiligheid van de burgerluchtvaart in geheel Europa vlotter te kunnen verbeteren. Europese landen die met de Gemeenschap overeenkomsten hebben gesloten om het acquis communautaire op het gebied van deze verordening over te nemen en toe te passen, moeten bij de communautaire werkzaamheden worden betrokken, overeenkomstig de in het kader van deze verdragen overeen te komen voorwaarden.

(31) Een algemene doelstelling is dat de overdracht van functies en taken van de lidstaten aan het Agentschap, waaronder de functies en taken die voortvloeien uit hun samenwerking via de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten, op een doeltreffende wijze plaatsvindt, zonder dat dit ten koste gaat van de huidige hoge veiligheidsniveaus en zonder negatieve gevolgen voor de certificeringsschema's. De noodzakelijke overgang moet vergezeld gaan van passende maatregelen.

(32) Bij deze verordening worden gemeenschappelijke regels vastgesteld op het gebied van de burgerluchtvaart en er wordt een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart opgericht. Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart ([1]) dient derhalve te worden ingetrokken.

(33) In deze verordening wordt een passend en uitvoerig kader vastgesteld voor de definiëring en toepassing van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart. Daarom moeten bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart ([2]) en Richtlijn 91/670/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de onderlinge erkenning van bewijzen van bevoegdheid voor burgerluchtvaartpersoneel ([3]) te gepasten tijde worden ingetrokken, onverminderd de certificaten of vergunningen voor producten, personen en organisaties die reeds overeenkomstig deze besluiten zijn afgegeven.

(34) In deze verordening wordt een passend en uitvoerig kader vastgesteld voor de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruikmaken van luchthavens in de Gemeenschap. Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruikmaken van luchthavens in de Gemeenschap ([4]) dient bijgevolg te gelegener tijd worden ingetrokken. Deze intrekking laat de uitvoeringsmaatregelen op het gebied van verzameling van gegevens, platforminspecties en uitwisseling van gegevens onverlet.

(35) Deze verordening zal, op basis van een toekomstig voorstel in overeenstemming met het Verdrag, van toepassing zijn op ieder ander gebied dat verband houdt met de veiligheid van de burgerluchtvaart.

([1]) PB L 240 van 7.9.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 334/2007 van de Commissie (PB L 88 van 29.3.2007, blz. 39).
([2]) PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 8/2008 van de Commissie (PB L 10 van 12.1.2008, blz. 1).
([3]) PB L 373 van 31.12.1991, blz. 1.
([4]) PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2111/2005.

▼B

(36) Er moeten passende maatregelen worden genomen om de nodige bescherming van gevoelige veiligheidsgegevens te waarborgen en het publiek passende informatie te verschaffen over het veiligheidsniveau van de burgerluchtvaart en de daarmee verband houdende milieubescherming, waarbij rekening moet worden gehouden met zowel Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie ([1]) als met de nationale wetgeving ter zake. Tegen de beslissingen van het Agentschap op grond van artikel 8 van die verordening moet een klacht kunnen worden ingediend bij de Ombudsman of een beroep kunnen worden ingeleid bij het Hof van Justitie, respectievelijk op grond van de artikelen 195 en 230 van het Verdrag.

(37) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ([2]).

(38) In het bijzonder moet de Commissie bevoegdheid worden verleend tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid, verlening van bevoegdheidsbewijzen aan cockpitpersoneel en bijbehorende verleningen van goedkeuring, vluchtuitvoeringen, door exploitanten van derde landen gebruikte luchtvaartuigen, en toezicht en handhaving, alsmede een tarieven- en vergoedingenregeling van het Agentschap. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze verordening en, onder meer door haar aan vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.

(39) Om redenen van doeltreffendheid moeten de normale termijnen van de regelgevingsprocedure met toetsing voor de aanpassing van de essentiële milieubeschermingseisen en voor de aanneming van de uitvoeringsvoorschriften op het gebied van milieubescherming, worden ingekort.

(40) Wegens de urgentie is het noodzakelijk gebruik te maken van de in artikel 5 bis, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bepaalde urgentieprocedure, op grond waarvan de Commissie kan beslissen over de maatregelen die de lidstaten hebben genomen als onmiddellijke reactie op een veiligheidsprobleem, alsmede over goedkeuringen die door de lidstaten bij wijze van uitzondering zijn verleend,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

BEGINSELEN

▼M2

Artikel 1

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op:

a) het ontwerpen, de productie, het onderhoud en de werking van luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, alsook op

([1]) PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.
([2]) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

▼M2

personeel en organisaties die bij het ontwerpen, de productie, het onderhoud en de werking van dergelijke producten, onderdelen en uitrustingsstukken betrokken zijn;

b) het personeel en de organisaties die zijn betrokken bij de vluchtuitvoering met luchtvaartuigen;

c) het ontwerpen, het onderhoud en de werking van luchtvaartterreinen en op het personeel en de organisaties die daarbij betrokken zijn, alsmede, onverminderd de communautaire en nationale wetgeving op het gebied van milieu en ruimtelijke ordening, op het beveiligen van de luchtvaartterreinomgeving;

d) het ontwerpen, de productie en het onderhoud van luchtvaartterreinapparatuur en op het personeel en de organisaties die daarbij betrokken zijn;

e) het ontwerpen, de productie en het onderhoud van systemen en onderdelen voor luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten („ATM/ANS”), en op het personeel en de organisaties die daarbij betrokken zijn;

f) ATM/ANS, en op het personeel en de organisaties die daarbij betrokken zijn.

2. Deze verordening is niet van toepassing op:

a) de in lid 1, onder a) en b), vermelde producten, onderdelen, uitrustingsstukken, personeel en organisaties wanneer deze worden ingezet voor militaire, douane-, politie-, opsporings- en reddings-, brandbestrijdings-, kustbewakings- of soortgelijke activiteiten of -diensten. De lidstaten verbinden zich ertoe ervoor te zorgen dat de doelstellingen van deze verordening bij dergelijke activiteiten of diensten voor zover mogelijk naar behoren in aanmerking worden genomen;

b) luchtvaartterreinen of een gedeelte daarvan, alsook de in lid 1, onder c) en d), bedoelde apparatuur, personeel en organisaties die worden beheerd en gebruikt door het leger;

c) ATM/ANS, inclusief de in lid 1, onder e) en f), bedoelde systemen en onderdelen, personeel en organisaties die worden verleend of beschikbaar gesteld door het leger. De lidstaten verbinden zich ertoe ervoor te zorgen dat de onder a) van dit lid bedoelde luchtvaartuigen in voorkomend geval gescheiden worden van andere luchtvaartuigen.

3. De lidstaten zorgen er voor zover mogelijk voor dat militaire faciliteiten voor openbaar gebruik als bedoeld in lid 2, onder b), of door militair personeel aan het publiek verleende diensten als bedoeld in lid 2, onder c), een veiligheidsniveau bieden dat ten minste even doeltreffend is als het veiligheidsniveau zoals voorgeschreven door de essentiële eisen van de bijlagen Va en Vb.

▼B

Artikel 2

Doelstellingen

1. De belangrijkste doelstelling van deze verordening is de totstandbrenging en instandhouding van een hoog uniform veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart in Europa.

2. Bijkomende doelstellingen, op de onder deze verordening vallende gebieden, zijn:

a) een hoog en uniform niveau van milieubescherming te bewerkstelligen;

▼B

b) het vrije verkeer van goederen, personen en diensten te bevorderen;

c) kosteneffectiviteit in het regelgevings- en certificeringsproces te bevorderen en doublures op nationaal en Europees niveau te voorkomen;

d) de lidstaten te helpen bij het nakomen van hun verplichtingen op grond van het Verdrag van Chicago, door een basis te verschaffen voor een gemeenschappelijke interpretatie en een uniforme uitvoering van de bepalingen daarvan, en door ervoor te zorgen dat die bepalingen in deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften naar behoren in aanmerking worden genomen;

e) de communautaire standpunten inzake normen en voorschriften op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart wereldwijd te bevorderen door middel van passende samenwerking met derde landen en internationale organisaties;

f) gelijke kansen voor alle deelnemers aan de interne luchtvaartmarkt te scheppen.

3. De middelen om de in de leden 1 en 2 genoemde doelstellingen te verwezenlijken zijn:

a) de voorbereiding, vaststelling en uniforme toepassing van alle noodzakelijke besluiten;

b) het erkennen, zonder aanvullende vereisten, van certificaten, bewijzen van bevoegdheid, goedkeuringen en andere documenten die, in overeenstemming met deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften, voor producten, personeel en organisaties zijn verleend;

c) de oprichting van een onafhankelijk Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (hierna „het Agentschap” genoemd);

d) de uniforme uitvoering van alle noodzakelijke besluiten door de nationale luchtvaartautoriteiten en het Agentschap in het kader van hun respectieve bevoegdheden.

Artikel 3

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

a) „voortdurend toezicht”: de taken die moeten worden verricht om te verifiëren dat te allen tijde gedurende de geldigheidsperiode van het certificaat wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder het certificaat is afgegeven, alsmede het nemen van veiligheidsmaatregelen;

b) „Verdrag van Chicago”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de bijlagen daarbij, ondertekend te Chicago op 7 december 1944;

c) „product”: een luchtvaartuig, motor of propeller;

▼M2

d) „onderdelen en uitrustingsstukken”: elk instrument, apparaat, mechanisme, onderdeel, toestel, accessoire, softwareprogramma of toebehoren, met inbegrip van communicatieapparatuur, dat wordt gebruikt of bedoeld is voor gebruik bij de vluchtuitvoering met of bij de controle tijdens de vlucht van een luchtvaartuig. Dit omvat delen van een vliegtuigcasco, motor of propeller, of apparatuur die gebruikt wordt om het luchtvaartuig vanaf de grond te manoeuvreren;

d bis) „ATM/ANS-onderdelen”: onderdelen als gedefinieerd in artikel 2, punt 19, van Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees

▼M2

Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de kaderverordening") ([1]);

▼B

e) „certificering": elke vorm van erkenning dat een product, onderdeel of uitrustingsstuk, organisatie of persoon voldoet aan de toepasselijke eisen, waaronder begrepen de bepalingen van deze verordening en de voor de toepassing daarvan vastgestelde uitvoeringsvoorschriften, alsmede de afgifte van het bijbehorende certificaat waaruit blijkt dat aan deze eisen wordt voldaan;

f) „gekwalificeerde instantie": een orgaan waaraan het Agentschap of een nationale luchtvaartautoriteit, onder hun respectieve beheer en verantwoordelijkheid, het verrichten van een specifieke certificeringstaak kunnen toevertrouwen;

g) „certificaat": elke goedkeuring, elk bewijs van bevoegdheid of elk ander document, bij certificering afgegeven;

▼M2

h) „exploitant": een rechtspersoon of natuurlijk persoon die één of meer luchtvaartuigen of één of meer luchtvaartterreinen exploiteert of voornemens is te exploiteren;

▼B

i) „commerciële vluchtuitvoering": elke vluchtuitvoering met een luchtvaartuig, tegen vergoeding of andere beloning, die voor het publiek beschikbaar is of, wanneer deze niet voor het publiek beschikbaar is, die wordt verricht krachtens een overeenkomst tussen een exploitant en een klant, waarbij de klant geen controle over de exploitant uitoefent;

j) „complex motoraangedreven luchtvaartuig":

i) een vleugelvliegtuig:

— met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg, of

— dat gecertificeerd is voor een maximale configuratie voor passagierszitplaatsen van meer dan 19 personen, of

— dat gecertificeerd is voor vluchtuitvoering met een minimale bemanning van ten minste 2 piloten, of

— dat is uitgerust met één of meer turbinestraalmotoren of met meer dan één schroefturbinemotor, of

ii) een helikopter die gecertificeerd is voor:

— een maximale startmassa van meer dan 3 175 kg, of

— een maximale configuratie voor passagierszitplaatsen van meer dan 9 personen, of

— een vluchtuitvoering met een minimumbemanning van ten minste 2 piloten, of

iii) een luchtvaartuig met kantelrotor(en);

k) „vluchtnabootsingsinstrument": ieder type toestel waarin vliegomstandigheden op de grond worden nagebootst; hiertoe behoren vluchtnabootsers, vluchttrainingtoestellen, vlucht- en navigatieproceduretrainers en basisinstrumenttrainingstoestellen;

([1]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

▼B

l) „kwalificatie”: een verklaring op een bewijs van bevoegdheid, waarin rechten, speciale voorwaarden of beperkingen die op dat bevoegdheidsbewijs van toepassing zijn, worden uiteengezet;

▼M2

m) „luchtvaartterrein”: een afgebakend terrein (met de zich daarop bevindende gebouwen, installaties en apparatuur) op het land of het water of op een vaste, vaste offshore- of drijvende structuur die geheel of gedeeltelijk bedoeld is voor aankomst, vertrek en grondbewegingen van luchtvaartuigen;

n) „luchtvaartterreinapparatuur”: alle apparaten, toestellen, accessoires, softwareprogramma's of toebehoren die gebruikt worden voor of bestemd zijn om te worden gebruikt voor de exploitatie van luchtvaartuigen op een luchtvaartterrein;

o) „luchtvaartterreinplatform”: een afgebakende zone die bestemd is om passagiers, post of vracht aan of van boord van luchtvaartuigen te brengen, brandstof in te nemen of luchtvaartuigen te parkeren of te onderhouden;

p) „platformbeheersdienst”: een dienst die wordt verleend om de activiteiten en bewegingen van luchtvaartuigen en voertuigen op een luchtvaartterreinplatform te beheren;

q) „ATM/ANS”: de functies inzake luchtverkeersbeveiliging, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 10, van Verordening (EG) nr. 549/2004, luchtvaartnavigatiediensten zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 4, van die verordening en diensten bestaande uit het voortbrengen, verwerken en formatteren van gegevens en het verstrekken van die gegevens aan het algemene luchtvaartverkeer met het oog op een veilige luchtvaartnavigatie;

r) „ATM/ANS-systeem”: een combinatie van veiligheidsgerelateerde apparatuur en systemen, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 39, van Verordening (EG) nr. 549/2004;

s) „vluchtinformatiedienst”: een dienst die wordt verleend ten behoeve van het verstrekken van adviezen en informatie die nuttig zijn voor de veilige en efficiënte uitvoering van vluchten.

▼B

HOOFDSTUK II

ESSENTIËLE EISEN

Artikel 4

Beginselen en toepasselijkheid

1. Luchtvaartuigen, waaronder begrepen gemonteerde producten, onderdelen en uitrustingsstukken:

a) ontworpen of gebouwd door een organisatie bij welke het Agentschap of een lidstaat toezicht op de veiligheid van de activiteiten uitoefent;

b) geregistreerd in een lidstaat, tenzij het wettelijk veiligheidstoezicht op die luchtvaartuigen aan een derde land is gedelegeerd en de betrokken luchtvaartuigen niet door een exploitant uit de Gemeenschap worden gebruikt;

c) geregistreerd in een derde land en gebruikt door een exploitant wiens luchtvaartactiviteiten onder toezicht van een lidstaat staan, of gebruikt voor vluchten naar, binnen of vanuit de Gemeenschap door een exploitant die in de Gemeenschap gevestigd is of er verblijft, of

▼B

d) geregistreerd in een derde land of in een lidstaat die het wettelijk veiligheidstoezicht heeft gedelegeerd aan een derde land, en gebruikt voor vluchten naar, binnen of vanuit de Gemeenschap door een exploitant van een derde land;

moeten voldoen aan deze verordening.

2. Het personeel dat betrokken is bij de vluchtuitvoering met de in lid 1, onder b), c) of d), bedoelde luchtvaartuigen, moet aan deze verordening voldoen.

3. Vluchtuitvoeringen met de luchtvaartuigen, bedoeld in lid 1, onder b), c) of d), moeten aan deze verordening voldoen.

▼M2

3 bis. Luchtvaartterreinen voor publiek gebruik, inclusief apparatuur, die gevestigd zijn op het grondgebied dat onder de bepalingen van het Verdrag valt, en die diensten verlenen voor commercieel luchtverkeer waarbij wordt gebruikgemaakt van instrumentprocedures voor nadering en vertrek, en:

a) beschikken over een verharde startbaan van ten minste 800 m, of

b) uitsluitend diensten verlenen voor helikopters,

moeten voldoen aan deze verordening. Ook personeel en organisaties die betrokken zijn bij de exploitatie van deze luchtvaartterreinen moeten aan deze verordening voldoen.

3 ter. In afwijking van het bepaalde in lid 3 bis kunnen lidstaten een ontheffing van de bepalingen van deze verordening verlenen aan een luchtvaartterrein dat:

— niet meer dan 10 000 passagiers per jaar afhandelt, en

— niet meer dan 850 vliegbewegingen per jaar uitvoert voor vrachtoperaties.

Indien de ontheffing door een lidstaat niet in overeenstemming is met de algemene veiligheidsdoelstellingen van deze verordening of met enige andere regel van Gemeenschapsrecht, besluit de Commissie overeenkomstig de in artikel 65, lid 7, bedoelde vrijwaringsprocedure de ontheffing niet toe te staan. In dat geval trekt de betrokken lidstaat de ontheffing in.

3 quater. ATM/ANS die worden verleend in het luchtruim van het grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is en in enig ander luchtruim waar de lidstaten Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtruimverordening") ([1]) overeenkomstig artikel 1, lid 3, ervan toepassen, moeten aan deze verordening voldoen. Systemen en onderdelen, personeel en organisaties die bij het verlenen van deze ATM/ANS betrokken zijn, moeten aan deze verordening voldoen.

▼B

4. Lid 1 is niet van toepassing op de in bijlage II bedoelde luchtvaartuigen.

5. De leden 2 en 3 zijn niet van toepassing op de in bijlage II bedoelde luchtvaartuigen, met uitzondering van de in punt a), onder ii), en punten d) en h), daarvan bedoelde luchtvaartuigen wanneer deze worden gebruikt voor de commerciële verkeersluchtvaart.

6. Deze verordening laat de rechten van derde landen die zijn vastgelegd in internationale verdragen, met name het Verdrag van Chicago, onverlet.

([1]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

▼B

Artikel 5

Luchtwaardigheid

1. De luchtvaartuigen, bedoeld in artikel 4, lid 1, onder a), b), en c), voldoen aan de in bijlage I vastgestelde essentiële luchtwaardigheidseisen.

2. Voor de luchtvaartuigen, bedoeld in artikel 4, lid 1, onder b), en de daarop gemonteerde producten, onderdelen en uitrustingsstukken, wordt de overeenstemming als volgt aangetoond.

a) De producten zijn voorzien van een typecertificaat. Het typecertificaat en de verklaring van wijziging van het typecertificaat, waaronder begrepen het aanvullende typecertificaat, worden afgegeven indien de aanvrager heeft aangetoond dat het product voldoet aan een typecertificeringsgrondslag in de zin van artikel 20, die is vastgesteld om de naleving van de in lid 1 bedoelde essentiële eisen te waarborgen, en indien het product geen eigenschap of kenmerk bezit waardoor afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid van de vluchtuitvoering. Het typecertificaat heeft betrekking op het product met alle daarop gemonteerde onderdelen en uitrustingsstukken.

▼M2

b) krachtens de in lid 5 bedoelde maatregelen mag een certificaat voor onderdelen en uitrustingsstukken verplicht worden gesteld. De certificaten voor onderdelen en uitrustingsstukken worden afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat de onderdelen en uitrustingsstukken voldoen aan de gedetailleerde luchtwaardigheidsspecificaties die zijn vastgesteld om naleving van de in lid 1 vermelde essentiële eisen te garanderen.

c) geen enkel luchtvaartuig mag worden gebruikt zonder dat het beschikt over een geldig luchtwaardigheidscertificaat. Dit certificaat wordt afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat het luchtvaartuig in overeenstemming is met het typeontwerp dat in het typecertificaat is goedgekeurd en wanneer uit de relevante documentatie, inspecties en tests blijkt dat het luchtvaartuig veilig kan worden gebruikt. Dit bewijs van luchtwaardigheid blijft geldig zolang het niet wordt opgeschort, ingetrokken of beëindigd en zolang het luchtvaartuig overeenkomstig de essentiële eisen inzake permanente luchtwaardigheid, als bedoeld in punt 1.d van bijlage I en de overeenkomstig lid 5 vastgestelde maatregelen, wordt onderhouden.

▼B

d) Organisaties die verantwoordelijk zijn voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud van producten, onderdelen en uitrustingsstukken moeten aantonen dat zij de mogelijkheden en de middelen bezitten om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan hun rechten verbonden zijn. Tenzij andersluidende regelingen zijn aanvaard, wordt het bestaan van dit vermogen en deze middelen erkend door de afgifte van een goedkeuring van de organisatie. De aan de goedgekeurde organisatie verleende rechten en het gebied waarop de goedkeuring betrekking heeft, worden in de goedkeuringsvoorwaarden vermeld.

e) Organisaties die belast zijn met het ontwerpen en bouwen van producten, onderdelen en uitrustingsstukken moeten aantonen dat zij het vermogen en de middelen bezitten om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan hun rechten verbonden zijn. Tenzij andersluidende regelingen zijn aanvaard, wordt het bestaan van dit vermogen en deze middelen erkend door de afgifte van een goedkeuring van de organisatie. De aan de goedgekeurde organisatie verleende rechten en het gebied waarop de goedkeuring betrekking heeft, worden in de goedkeuringsvoorwaarden vermeld.

▼B

Daarnaast:

f) mag van het personeel dat belast is met de vrijgave na onderhoud van een product, onderdeel of uitrustingsstuk geëist worden dat het in bezit is van een geschikt certificaat („personeelscertificaat”);

g) kan aan organisaties voor onderhoudsscholing goedkeuring verleend worden, hetgeen de erkenning inhoudt dat zij in staat zijn zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die verbonden zijn aan hun rechten wat de afgifte van de onder f) bedoelde certificaten betreft.

3. De in artikel 4, lid 1, onder a), genoemde luchtvaartuigen en de daarop gemonteerde producten, onderdelen en uitrustingsstukken voldoen aan lid 2, onder a, b) en e), van dit artikel.

4. In afwijking van de leden 1 en 2:

a) kan een vliegvergunning worden afgegeven wanneer is aangetoond dat het luchtvaartuig veilig een eenvoudige vlucht kan uitvoeren. De vergunning wordt afgegeven met passende beperkingen, in het bijzonder om de veiligheid van derden te beschermen;

b) kan een beperkt bewijs van luchtwaardigheid worden afgegeven voor een luchtvaartuig waarvoor geen typecertificaat overeenkomstig lid 2, onder a), is afgegeven. In dat geval wordt aangetoond dat het luchtvaartuig voldoet aan specifieke luchtwaardigheidsspecificaties en dat afwijkingen van de in lid 1 bedoelde essentiële eisen toch een passende, aan het doel beantwoordende veiligheid waarborgen. Welke luchtvaartuigen in aanmerking komen voor die beperkte bewijzen, en welke beperkingen voor het gebruik van die luchtvaartuigen gelden, wordt bepaald volgens de in lid 5 bedoelde maatregelen;

c) wanneer het aantal luchtvaartuigen van eenzelfde type dat in aanmerking komt voor een beperkt luchtwaardigheidsbewijs, zulks rechtvaardigt, kan een beperkt typecertificaat worden afgegeven en wordt een passende typecertificeringsgrondslag vastgesteld.

5. Maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van dit artikel te wijzigen, door het aan te vullen, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 65, lid 4. Deze maatregelen specificeren met name:

a) de voorwaarden voor de vaststelling en de kennisgeving aan een aanvrager van de typecertificeringsgrondslag voor een product;

b) de voorwaarden voor de vaststelling en de kennisgeving aan een aanvrager van de gedetailleerde luchtwaardigheidsspecificaties voor de onderdelen en uitrustingsstukken;

c) de voorwaarden voor de vaststelling en de kennisgeving aan een aanvrager van de specifieke luchtwaardigheidsspecificaties voor luchtvaartuigen die in aanmerking komen voor een beperkt bewijs van luchtwaardigheid;

d) de voorwaarden voor het verstrekken en het verspreiden van verplichte informatie om te waarborgen dat producten permanent luchtwaardig blijven;

▼B

e) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, opschorting of intrekking van typecertificaten, beperkte typecertificaten, de goedkeuring van wijzigingen in typecertificaten, afzonderlijke luchtwaardigheidsbewijzen, beperkte luchtwaardigheidsbewijzen, vliegvergunningen en certificaten voor producten, onderdelen of uitrustingsstukken, daaronder begrepen:

i) de voorwaarden betreffende de geldigheidsduur van die certificaten, en de voorwaarden voor de verlenging van certificaten wanneer er een beperkte geldigheidsduur is vastgesteld;

ii) de beperkingen voor de afgifte van vliegvergunningen. Die beperkingen dienen met name betrekking te hebben op:

— het doel van de vlucht;

— het voor de vlucht gebruikte luchtruim;

— de kwalificaties van het cockpitpersoneel;

— het vervoer van andere personen dan het cockpitpersoneel;

iii) de luchtvaartuigen die in aanmerking komen voor beperkte luchtwaardigheidsbewijzen met de daaraan verbonden beperkende voorwaarden;

iv) het minimumopleidingsprogramma voor het verkrijgen van een certificaat voor vrijgave na onderhoud, teneinde te voldoen aan lid 2, onder f);

v) het minimumopleidingsprogramma voor het verkrijgen van de typekwalificatie piloot en de kwalificatie van bijbehorende vluchtnabootsers, teneinde te voldoen aan artikel 7;

vi) de lijst met de passende minimumuitrusting, alsmede de aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald soort vluchtuitvoering, teneinde te voldoen aan artikel 8;

f) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, opschorting of intrekking van de overeenkomstig lid 2, onder d), e) en g), vereiste goedkeuring van organisaties, en de voorwaarden waaronder die goedkeuring niet gevraagd behoeft te worden;

g) de voorwaarden voor afgifte, handhaving, wijziging, opschorting of intrekking van het overeenkomstig lid 2, onder f), vereiste personeelscertificaat;

h) de verantwoordelijkheden van de houder van een certificaat;

i) de wijze waarop voor in lid 1 bedoelde luchtvaartuigen die niet vallen onder de lid 2 of lid 4, overeenstemming met de essentiële eisen wordt aangetoond;

j) de wijze waarop wordt aangetoond dat luchtvaartuigen, bedoeld in artikel 4, lid 1, onder c), overeenstemmen met de essentiële eisen.

6. Bij de vaststelling van de in lid 5 bedoelde maatregelen draagt de Commissie er in het bijzonder zorg voor dat:

a) die voorschriften in overeenstemming zijn met de stand van de techniek en de beste praktijken op het gebied van luchtwaardigheid;

b) rekening wordt gehouden met de wereldwijde ervaring met vliegtuigonderhoud en de vooruitgang van wetenschap en techniek;

c) het mogelijk wordt gemaakt onmiddellijk te reageren op vastgestelde oorzaken van ongevallen en ernstige incidenten;

▼B

d) zij aan de in artikel 4, lid 1, onder c), bedoelde luchtvaartuigen geen eisen opleggen die onverenigbaar zijn met de verplichtingen van lidstaten in het kader van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Artikel 6

Essentiële milieubeschermingseisen

▼M3

1. Producten, onderdelen en uitrustingsstukken voldoen aan de milieubeschermingseisen van wijziging 10 van volume I en wijziging 7 van volume II van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago, zoals toepasselijk op 17 november 2011, met uitzondering van de aanhangsels van bijlage 16.

▼B

2. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van de in lid 1 bedoelde eisen te wijzigen, om ze aldus in overeenstemming te brengen met latere wijzigingen van het Verdrag van Chicago en de bijlagen daarbij, die na de vaststelling van deze verordening in werking treden en in alle lidstaten toepasselijk worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 65, lid 5, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing, mits deze aanpassingen het toepassingsgebied van deze verordening niet uitbreiden.

3. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van de in lid 1 bedoelde eisen te wijzigen, door hen aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 65, lid 5, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing, waarbij zo nodig inhoudelijk gebruik wordt gemaakt van de in lid 1 bedoelde aanhangsels.

Artikel 7

Piloten

1. Piloten die betrokken zijn bij vluchtuitvoeringen met de in artikel 4, lid 1, onder b) en c), bedoelde luchtvaartuigen en vluchtnabootsers, en de personen en organisaties die betrokken zijn bij de opleiding, toetsing, controle en medische keuring van deze piloten voldoen aan de desbetreffende essentiële eisen van bijlage III.

2. Behalve tijdens de opleiding, mag een persoon slechts optreden als piloot als hij beschikt over een bewijs van bevoegdheid en een medische verklaring voor de te verrichten vluchtuitvoering.

Een persoon krijgt alleen een bewijs van bevoegdheid indien hij voldoet aan de voorschriften die zijn opgesteld om overeenstemming te garanderen met de in bijlage III vervatte essentiële eisen inzake theoretische kennis, bedrevenheid, talenkennis en ervaring.

Een persoon krijgt alleen een medische verklaring indien hij voldoet aan de voorschriften die zijn vastgesteld om overeenstemming te waarborgen met de in bijlage III vervatte essentiële eisen inzake medische geschiktheid. De medische verklaring kan worden afgegeven door een luchtvaartgeneeskundige keuringsarts of een luchtvaartgeneeskundig centrum.

▼B

Met betrekking tot het bewijs van bevoegdheid als recreatief vlieger kan, niettegenstaande de derde alinea en als de nationale wetgeving dit toestaat, een huisarts die de medische voorgeschiedenis van de aanvrager voldoende in detail kent, optreden als luchtvaartgeneeskundig keuringsarts, overeenkomstig de gedetailleerde uitvoeringsbepalingen die volgens de in artikel 65, lid 3, bedoelde procedure zijn vastgesteld; deze uitvoeringsbepalingen garanderen dat het veiligheidsniveau behouden blijft.

De aan de piloot verleende rechten en de reikwijdte van het bewijs van bevoegdheid en de medische verklaring, waar dienstig, worden in dit bewijs van bevoegdheid en deze verklaring gespecificeerd.

Voor piloten die betrokken zijn bij vluchtuitvoeringen met de in artikel 4, lid 1, onder c), bedoelde luchtvaartuigen kan aan de eisen van de tweede en derde alinea van het onderhavige lid worden voldaan door de aanvaarding van de door of namens een derde land afgegeven bewijzen van bevoegdheid en medische verklaringen.

3. Aan organisaties voor de opleiding van piloten en de luchtvaartgeneeskundige centra kan goedkeuring worden verleend, hetgeen de erkenning inhoudt dat zij in staat zijn zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die verbonden zijn aan hun rechten wat de afgifte van bewijzen van bevoegdheid en medische verklaringen betreft.

Aan organisaties voor de opleiding van piloten of luchtvaartgeneeskundige centra wordt goedkeuring verleend indien zij voldoen aan de voorschriften die zijn opgesteld om overeenstemming met de toepasselijke essentiële eisen van bijlage III te waarborgen.

In de goedkeuringen wordt vermeld welke rechten worden verleend.

▼M2

4. Voor elke vluchtnabootser die gebruikt wordt voor de opleiding van piloten is een certificaat vereist. Dit certificaat wordt verleend wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat het toestel voldoet aan de voorschriften die zijn vastgesteld om overeenstemming met de toepasselijke essentiële eisen van bijlage III te waarborgen.

▼B

5. Personen die verantwoordelijk zijn voor het aanbieden van opleidingen voor piloten of voor het beoordelen van hun bekwaamheid, en medische onderzoekers moeten in het bezit zijn van een passend certificaat. Dit certificaat wordt verleend indien is aangetoond dat de betrokkene voldoet aan de voorschriften die zijn vastgesteld om overeenstemming met de toepasselijke essentiële eisen van bijlage III te waarborgen.

In het certificaat wordt vermeld welke rechten worden verleend.

6. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van dit artikel te wijzigen, door het aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 65, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. Deze maatregelen specificeren in het bijzonder:

a) de verschillende kwalificaties voor de bewijzen van bevoegdheid als piloot en de medische verklaringen die voor de verschillende types activiteiten zijn vereist;

b) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van de in de leden 2, 3, 4 en 5 bedoelde bewijzen van bevoegdheid, kwalificaties voor bevoegdheidsbewijzen, medische verklaringen, goedkeuringen en certificaten, alsmede de voorwaarden waaronder deze certificaten en goedkeuringen niet gevraagd behoeven te worden;

c) de rechten en de verantwoordelijkheden van de houders van de in de leden 2, 3, 4 en 5 bedoelde bewijzen van bevoegdheid, kwalificaties voor bevoegdheidsbewijzen, medische verklaringen, goedkeuringen en certificaten;

d) de voorwaarden voor de omzetting van een bestaand nationaal bewijs van bevoegdheid voor piloot of voor boordwerktuigkundige in een bewijs van bevoegdheid als piloot, alsmede de voorwaarden voor de omzetting van nationale medische verklaringen in algemeen erkende medische verklaringen;

▼B

e) onverminderd de bepalingen van overeenkomstig artikel 12 gesloten bilaterale overeenkomsten, de voorwaarden voor de erkenning van een door een derde land afgegeven bewijs van bevoegdheid;

f) op welke wijze piloten van in bijlage II, punt a), onder ii), en punten d) en f) bedoelde luchtvaartuigen, wanneer deze worden gebruikt voor de commerciële verkeersluchtvaart, voldoen aan de relevante essentiële eisen van bijlage III.

7. Bij de vaststelling van de in lid 6 bedoelde maatregelen draagt de Commissie er in het bijzonder zorg voor dat deze in overeenstemming zijn met de stand van de techniek, met inbegrip van de beste praktijken en wetenschappelijke en technische vooruitgang, inzake de opleiding van piloten.

Deze maatregelen omvatten tevens bepalingen betreffende de afgifte van alle typen bevoegdheidsbewijzen voor piloot en kwalificaties in het kader van het Verdrag van Chicago, en van het bewijs van bevoegdheid voor recreatief vlieger voor niet-commerciële activiteiten met luchtvaartuigen die een maximale gecertificeerde startmassa van 2 000 kg of minder hebben en die niet voldoen aan de criteria van artikel 3, onder j).

Artikel 8

Vluchtuitvoeringen

▼M2

1. De vluchtuitvoering met de in artikel 4, lid 1, onder b) en c), bedoelde luchtvaartuigen moet voldoen aan de essentiële eisen van bijlage IV en, in voorkomend geval, bijlage Vb.

▼B

2. Tenzij anders is bepaald in de uitvoeringsvoorschriften, toont de exploitant die betrokken is bij commerciële vluchtuitvoeringen aan over het vermogen en de middelen te beschikken om zich te kwijten van de aan zijn rechten verbonden verantwoordelijkheden. Het vermogen en de middelen worden erkend door middel van een certificaat. De rechten die aan de exploitant worden toegekend en de reikwijdte van de vluchtuitvoeringen worden in het certificaat gespecificeerd.

3. Tenzij anders is bepaald in de uitvoeringsvoorschriften, verklaart de exploitant die betrokken is bij niet-commerciële vluchtuitvoering met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen te beschikken over het vermogen en de middelen om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan vluchtuitvoering met dat luchtvaartuig verbonden zijn.

4. Het cabinepersoneel dat betrokken is bij de vluchtuitvoering met de in artikel 4, lid 1, onder b) en c), bedoelde luchtvaartuigen voldoet aan de essentiële eisen van bijlage IV. Degenen die betrokken zijn bij commerciële vluchtuitvoeringen zijn in het bezit van een attest als oorspronkelijk beschreven in bijlage III, subdeel O, onder d), van OPS 1.1005, als opgenomen in Verordening (EG) nr. 1899/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad [1]; dit attest kan, naar keuze van de lidstaat, door een erkende exploitant of een opleidingsorganisatie worden afgegeven.

5. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van dit artikel te wijzigen, door het aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 65, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. Deze maatregelen specificeren in het bijzonder:

[1] PB L 377 van 27.12.2006, blz. 1.

▼M2

a) de voorwaarden voor vluchtuitvoering met een luchtvaartuig in overeenstemming met de essentiële eisen van bijlage IV en, in voorkomend geval, bijlage Vb;

▼B

b) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van het in lid 2 bedoelde certificaat, alsmede de voorwaarden waaronder een certificaat wordt vervangen door een verklaring inzake het vermogen en de middelen van de exploitant om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan vluchtuitvoering met het luchtvaartuig verbonden zijn;

c) de rechten en verantwoordelijkheden van de houder van een certificaat;

d) de voorwaarden en procedures voor het afleggen van de verklaring door de in lid 3 bedoelde exploitant en voor het toezicht op die exploitant, alsmede de voorwaarden waaronder een verklaring wordt vervangen door een demonstratie van het vermogen en de middelen om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die verbonden zijn aan de rechten van de middels de afgifte van een certificaat erkende exploitant;

e) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van de vergunning van het in lid 4 bedoelde cabinepersoneel;

f) de omstandigheden waarin vluchtuitvoeringen in het belang van de veiligheid mogen worden verboden, beperkt of aan voorwaarden onderworpen;

▼M2

g) op welke wijze de uitvoering van vluchten met de in bijlage II, punt a), onder ii), en punten d) en h), bedoelde luchtvaartuigen, wanneer deze worden gebruikt voor de commerciële verkeersluchtvaart, voldoet aan de relevante essentiële eisen van bijlage IV en, in voorkomend geval, bijlage Vb.

▼B

6. De in lid 5 bedoelde maatregelen:

— zijn in overeenstemming met de stand van de techniek en met de beste prakrijken op het gebied van vluchtuitvoering;

— omschrijven verschillende typen vluchtuitvoering en bieden de mogelijkheid de desbetreffende eisen en conformiteitsbewijzen af te stemmen op de complexiteit van de vluchtuitvoeringen en het risico dat ermee gemoeid is;

— houden rekening met de wereldwijde ervaring met vliegtuigonderhoud en de vooruitgang van wetenschap en techniek;

— worden, onverminderd het vorige streepje, voor de commerciële verkeersluchtvaart, in eerste instantie ontwikkeld op basis van de gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures vermeld in bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91;

— berusten op een risicobeoordeling en zijn evenredig aan de omvang en het bestek van de vlucht;

— bieden de mogelijkheid onmiddellijk te reageren op vastgestelde oorzaken van ongevallen en ernstige incidenten;

▼B

— leggen aan de in artikel 4, lid 1, onder c), bedoelde luchtvaartuigen geen eisen op die onverenigbaar zijn met de ICAO-verplichtingen van lidstaten;

▼M2

— houden rekening met de veiligheidsaspecten van ATM/ANS.

Artikel 8 bis

Luchtvaartterreinen

1. Luchtvaartterreinen, luchtvaartterreinapparatuur en luchtvaartterreinactiviteiten moeten voldoen aan de essentiele eisen van bijlage Va en, in voorkomend geval, bijlage Vb.

2. Luchtvaartterreinen, luchtvaartterreinapparatuur en luchtvaartterreinactiviteiten moeten voldoen aan de essentiele eisen, hetgeen wordt vastgesteld als volgt:

a) voor elk luchtvaartterrein is een certificaat vereist. Het certificaat en de certificering van wijzigingen daarvan worden afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat het luchtvaartterrein voldoet aan de certificeringsgrondslag voor luchtvaartterreinen, zoals uiteengezet onder b), en dat het luchtvaartterrein geen kenmerken vertoont die de exploitatie ervan onveilig maken. Het certificaat heeft betrekking op het luchtvaartterrein, de exploitatie daarvan en de veiligheidsgerelateerde luchtvaartterreinapparatuur;

b) de certificeringsgrondslag voor een luchtvaartterrein bestaat uit:

   i) de toepasselijke certificeringsspecificaties met betrekking tot het type luchtvaartterreinen,

   ii) de bepalingen waarvoor een gelijkwaardig veiligheidsniveau is aanvaard, en

   iii) de bijzondere gedetailleerde technische specificaties die nodig zijn wanneer de ontwerpkenmerken van een bepaald luchtvaartterrein of de ervaring met de exploitatie ervan tot gevolg hebben dat de onder i) vermelde specificaties niet adequaat of niet passend zijn om overeenstemming met de in bijlage Va vastgestelde essentiële eisen te garanderen;

c) krachtens de in lid 5 bedoelde maatregelen mag een certificaat voor veiligheidskritieke luchtvaartterreinapparatuur verplicht worden gesteld. Het certificaat voor deze apparatuur wordt afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat de apparatuur voldoet aan de gedetailleerde specificaties die zijn vastgesteld om naleving van de in lid 1 vermelde essentiële eisen te garanderen;

d) organisaties die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van luchtvaartterreinen moeten aantonen dat zij de mogelijkheden en de middelen bezitten om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan hun rechten zijn verbonden. Dit vermogen en deze middelen worden erkend door middel van de afgifte van het certificaat als bedoeld onder a). Zij kunnen ook worden erkend door middel van de afgifte van een afzonderlijk certificaat, indien de lidstaat waar het luchtvaartterrein zich bevindt, daartoe besluit. De aan de gecertificeerde organisatie verleende rechten en de reikwijdte van het certificaat, met inbegrip van een lijst van te exploiteren luchtvaartterreinen, worden vermeld in het certificaat;

e) in afwijking van het bepaalde onder d) kunnen lidstaten besluiten dat verleners van platformbeheersdiensten mogen verklaren dat zij over het vermogen en de middelen beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan de door hen verleende diensten verbonden zijn.

▼M2

3. De lidstaten zorgen ervoor dat er voorzieningen zijn ter bescherming van luchtvaartterreinen tegen activiteiten en ontwikkelingen in hun omgeving die onaanvaardbare risico's kunnen opleveren voor luchtvaartuigen die gebruikmaken van het luchtvaartterrein.

4. Luchtvaartterreinexploitanten houden toezicht op activiteiten en ontwikkelingen in de omgeving van het luchtvaartterrein die onaanvaardbare veiligheidsrisico's kunnen opleveren voor de luchtvaart en nemen, binnen de grenzen van hun bevoegdheden, passende risicoverlagende maatregelen.

5. De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van dit artikel beogen te wijzigen door het aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 65, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Deze maatregelen specificeren met name:

a) de voorwaarden voor de vaststelling en de kennisgeving aan een aanvrager van de certificeringsgrondslag voor een luchtvaartterrein;

b) de voorwaarden voor de vaststelling en de kennisgeving aan een aanvrager van de gedetailleerde specificaties voor luchtvaartterreinapparatuur;

c) de voorwaarden voor de afgifte, de handhaving, wijziging, opschorting of intrekking van certificaten voor luchtvaartterreinen en certificaten voor luchtvaartterreinapparatuur, inclusief exploitatiebeperkingen in verband met het specifieke ontwerp van het luchtvaartterrein;

d) de voorwaarden voor de exploitatie van een luchtvaartterrein overeenkomstig de essentiële eisen van bijlage Va en, in voorkomend geval, bijlage Vb;

e) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, opschorting of intrekking van de in lid 2, onder d), bedoelde certificaten;

f) de verantwoordelijkheden van de houder van een certificaat;

g) de voorwaarden voor aanvaarding en omzetting van door de lidstaten afgegeven certificaten voor luchtvaartterreinen, met inbegrip van maatregelen die door de betreffende lidstaten reeds zijn toegestaan op grond van gemelde afwijkingen van bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago, voordat deze verordening in werking treedt;

h) de voorwaarden voor het besluit geen ontheffingen als bedoeld in artikel 4, lid 3 bis, te verlenen, met inbegrip van criteria voor vrachtluchtvaartterreinen, de kennisgeving van vrijgestelde luchtvaartterreinen en voor de toetsing van verleende ontheffingen;

i) de omstandigheden waarin vluchtuitvoeringen in het belang van de veiligheid worden verboden, beperkt of aan voorwaarden gebonden;

j) de voorwaarden en procedures voor het afleggen van de verklaring door de in lid 2, onder e), bedoelde dienstverleners en voor het toezicht op die dienstverleners.

6. De in lid 5 bedoelde maatregelen:

a) zijn in overeenstemming met de stand van de techniek en met de beste praktijken op het gebied van luchtvaartterreinen, en houden rekening met de toepasselijke normen en aanbevolen methodes van de ICAO;

b) staan in verhouding tot de omvang, het verkeer, de categorie en de complexiteit van het luchtvaartterrein en de aard en het volume van de activiteiten op dat luchtvaartterrein;

▼M2

c) houden rekening met de wereldwijde ervaring op het gebied van luchtvaartterreinexploitatie en de vooruitgang van wetenschap en techniek;

d) maken het mogelijk om onmiddellijk te reageren op vastgestelde oorzaken van ongevallen en ernstige incidenten;

e) bieden de nodige flexibiliteit voor een individueel aangepaste naleving van de voorschriften.

Artikel 8 ter

ATM/ANS

1. Het verlenen van ATM/ANS moet voldoen aan de essentiële eisen van bijlage Vb en, voor zover praktisch uitvoerbaar, van bijlage Va.

2. Verleners van ATM/ANS moeten houder zijn van een certificaat. Het certificaat wordt afgegeven wanneer de verlener van ATM/ANS heeft aangetoond over het vermogen en de middelen te beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die gepaard gaan met de rechten van de verlener. De verleende rechten en de reikwijdte van de verleende diensten worden in het certificaat gespecificeerd.

3. In afwijking van het bepaalde in lid 2 mogen lidstaten besluiten dat verleners van vluchtinformatiediensten mogen verklaren dat zij over het vermogen en de middelen beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan de verleende diensten verbonden zijn.

4. Krachtens de in lid 6 bedoelde maatregelen mag een certificaat verplicht worden gesteld voor organisaties die betrokken zijn bij het ontwerp, de bouw en het onderhoud van veiligheidskritieke ATM/ANS-systemen en -onderdelen. Het certificaat wordt afgegeven wanneer deze organisaties hebben aangetoond over het vermogen en de middelen te beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan hun rechten zijn verbonden. In het certificaat wordt vermeld welke rechten zijn verleend.

5. Krachtens de in lid 6 bedoelde maatregelen mag certificering of gelijkstelling door de ATM/ANS-verlener verplicht worden gesteld voor veiligheidskritieke ATM/ANS-systemen en -onderdelen. De certificaten voor die systemen en onderdelen worden afgegeven, of de validering wordt verleend, wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat de systemen en onderdelen voldoen aan de gedetailleerde specificaties die zijn vastgesteld om naleving van de in lid 1 bedoelde essentiële eisen te garanderen.

6. De maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van dit artikel worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van Verordening (EG) nr. 549/2004 bedoelde regelgevingsprocedure.

Deze maatregelen specificeren met name:

a) de voorwaarden voor het verlenen van ATM/ANS overeenkomstig de essentiële eisen van bijlage Vb, en, indien van toepassing, van bijlage Va;

b) de voorwaarden voor de vaststelling en de kennisgeving aan een aanvrager van de gedetailleerde specificaties voor ATM/ANS-systemen en -onderdelen;

c) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, opschorting of intrekking van de in de leden 2 en 4 bedoelde certificaten;

d) de verantwoordelijkheden van de houder van een certificaat;

▼M2

e) de voorwaarden en procedures voor het afleggen van de verklaring door de in lid 3 bedoelde dienstverleners en voor het toezicht op die dienstverleners;

f) de omstandigheden waarin vluchtuitvoeringen in het belang van de veiligheid worden verboden, beperkt of aan voorwaarden gebonden.

7. De in lid 6 bedoelde maatregelen:

a) zijn in overeenstemming met de stand van de techniek en met de beste prakrijken op het gebied van ATM/ANS;

b) staan in verhouding tot het type en de complexiteit van de verleende diensten;

c) houden rekening met de wereldwijde ervaring met ATM/ANS en de vooruitgang van wetenschap en techniek;

d) worden ontwikkeld met gebruikmaking, voor zover praktisch mogelijk, van de relevante bepalingen van Verordening (EG) nr. 549/2004 en Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtvaartnavigatiedienstenverordening") ([1]), Verordening (EG) nr. 551/2004 en Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging („de interoperabiliteitsverordening") ([2]), en voorzien in overgangsregelingen ter waarborging van de continuïteit van certificaten die krachtens die verordeningen reeds zijn afgegeven; in eerste instantie omvatten zij de veiligheidsbepalingen van deze verordeningen en in het geval van toekomstige wijzigingen houden zij waar nodig rekening met de meest recente wetenschappelijke en technische ontwikkelingen;

e) maken het mogelijk onmiddellijk te reageren op vastgestelde oorzaken van ongevallen en ernstige incidenten.

Artikel 8 quater

Luchtverkeersleiders

1. Luchtverkeersleiders alsook personen en organisaties die betrokken zijn bij de opleiding, toetsing, controle of medische keuring van luchtverkeersleiders, moeten voldoen aan de relevante essentiële eisen van bijlage Vb.

2. Luchtverkeersleiders moeten houder zijn van een vergunning en een medisch certificaat die overeenkomen met de dienst die zij verlenen.

3. De in lid 2 vermelde vergunning wordt alleen afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat hij of zij voldoet aan de voorschriften die zijn opgesteld om overeenstemming te garanderen met de in bijlage Vb vervatte essentiële eisen inzake theoretische kennis, bedrevenheid, talenkennis en ervaring.

4. Het in lid 2 vermelde medische certificaat wordt alleen afgegeven indien de luchtverkeersleider voldoet aan de voorschriften die zijn vastgesteld om overeenstemming te waarborgen met de in bijlage Vb vervatte essentiële eisen inzake medische geschiktheid. Het medische certificaat kan worden afgegeven door een keuringsarts voor de luchtvaart of een luchtvaartgeneeskundig centrum.

([1]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.
([2]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26.

▼M2

5. De aan de luchtverkeersleider verleende rechten en de reikwijdte van de vergunning en het medische certificaat worden in die vergunning en die verklaring gespecificeerd.

6. De bekwaamheid van organisaties voor de opleiding van luchtverkeersleiders, keuringsartsen voor de luchtvaart en luchtvaartgeneeskundige centra om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die verbonden zijn met hun rechten in verband met de afgifte van vergunningen en medische certificaten, wordt erkend door de afgifte van een certificaat.

7. Er wordt een certificaat afgegeven aan opleidingsorganisaties, keuringsartsen voor de luchtvaart en luchtvaartgeneeskundige centra voor luchtverkeersleiders die hebben aangetoond dat zij voldoen aan de regels die zijn vastgesteld om overeenstemming met de relevante essentiële eisen van bijlage Vb te garanderen. In de certificaten wordt gespecificeerd welke rechten worden verleend.

8. Personen die verantwoordelijk zijn voor het geven van praktische opleidingen of voor het beoordelen van de vaardigheden van luchtverkeersleiders moeten houder zijn van een certificaat. Dit certificaat wordt afgegeven wanneer de betrokken persoon heeft aangetoond dat hij of zij voldoet aan de regels die zijn vastgesteld om overeenstemming met de relevante essentiële eisen van bijlage Vb te garanderen.

9. Synthetische trainingstoestellen moeten voldoen aan de relevante essentiële eisen van bijlage Vb.

10. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van dit artikel te wijzigen door het aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 65, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

De maatregelen specificeren met name:

a) de verschillende kwalificaties en aantekeningen met betrekking tot vergunningen van luchtverkeersleiders;

b) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van de vergunningen, kwalificaties en aantekeningen met betrekking tot vergunningen, medische certificaten, goedkeuringen en certificaten, alsmede de voorwaarden waaronder deze certificaten en goedkeuringen niet hoeven te worden gevraagd, waarbij moet worden voorzien in overgangsregelingen om de continuïteit te garanderen van de goedkeuringen en certificaten die al zijn verleend;

c) de rechten en verantwoordelijkheden van de houders van vergunningen, kwalificaties en aantekeningen met betrekking tot vergunningen, medische certificaten, goedkeuringen en certificaten;

d) de voorwaarden voor de aanvaarding en de omzetting van vergunningen van luchtverkeersleiders, alsmede de voorwaarden voor de aanvaarding en de omzetting van nationale medische certificaten in algemeen erkende medische certificaten.

11. De in lid 10 vermelde maatregelen weerspiegelen de stand van de techniek, met betrekking van de beste praktijken op wetenschappelijk en technisch gebied, op het vlak van de opleiding van luchtverkeersleiders. Zij worden in eerste instantie ontwikkeld op basis van de bepalingen van Richtlijn 2006/23/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 april 2006 inzake een communautaire vergunning van luchtverkeersleiders ([1]).

([1]) PB L 114 van 27.4.2006, blz. 22.

▼B

Artikel 9

Luchtvaartuigen die door een exploitant van een derde land worden gebruikt voor vluchten naar, binnen of vanuit de Gemeenschap

▼M2

1. De in artikel 4, lid 1, onder d), bedoelde luchtvaartuigen, alsmede de bemanning van en de vluchtuitvoering met die luchtvaartuigen, voldoen aan de toepasselijke ICAO-normen. Voor zover dergelijke normen niet bestaan, voldoen deze luchtvaartuigen en de vluchtuitvoeringen aan de eisen van de bijlagen I, III en IV en, in voorkomend geval, bijlage Vb bij deze verordening, mits deze eisen niet strijdig zijn met de rechten van derde landen op grond van internationale verdragen.

▼B

2. De exploitant die betrokken is bij commerciële vluchtuitvoeringen met de in lid 1 bedoelde luchtvaartuigen toont aan over het vermogen en de middelen te beschikken om aan de in lid 1 genoemde eisen te voldoen.

Aan de in de eerste alinea bedoelde eis kan worden voldaan door de aanvaarding van door of namens een derde land afgegeven certificaten.

Het vermogen en de middelen bedoeld in de eerste alinea worden erkend door afgifte van een vergunning. De rechten van de exploitant en de reikwijdte van de vluchtuitvoeringen worden in die vergunning gespecificeerd.

3. Van de exploitant die betrokken is bij niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen als bedoeld in lid 1 kan worden verlangd dat hij verklaart te beschikken over het vermogen en de middelen om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan de vluchtuitvoering met dat luchtvaartuig verbonden zijn.

4. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van dit artikel te wijzigen, door het aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 65, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. Deze maatregelen specificeren in het bijzonder:

a) de voorwaarden waaronder kan worden toegestaan dat de in artikel 4, lid 1, onder d), bedoelde luchtvaartuigen of bemanningsleden die niet over een standaard ICAO-bewijs van luchtwaardigheid of een bewijs van bevoegdheid beschikken, vluchten naar, binnen of vanuit de Gemeenschap verrichten;

b) de voorwaarden voor vluchtuitvoering met een luchtvaartuig overeenkomstig lid 1;

c) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van de in lid 2 bedoelde vergunning van de exploitant, rekening houdend met de certificaten die zijn afgegeven door de staat van registratie of de staat van de exploitant, onverminderd Verordening (EG) nr. 2111/2005 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan;

d) de rechten en de verantwoordelijkheden van de houders van vergunningen;

e) de voorwaarden en procedures voor het afleggen van de verklaring door de in lid 3 bedoelde exploitant en voor het toezicht op die exploitant;

f) de omstandigheden waarin vluchtuitvoeringen in het belang van de veiligheid mogen worden verboden, beperkt of aan voorwaarden onderworpen, overeenkomstig artikel 22, lid 1.

▼B

5. Bij de vaststelling van de in lid 4 bedoelde maatregelen draagt de Commissie er in het bijzonder zorg voor dat:

a) in voorkomend geval, gebruik wordt gemaakt van de door de ICAO aanbevolen methoden en uitgevaardigde richtsnoeren;

b) geen vereiste verder gaat dan wat wordt verlangd van de in artikel 4, lid 1, onder b), bedoelde luchtvaartuigen en de exploitanten daarvan;

c) waar dienstig gebruik wordt gemaakt van de overeenkomstig artikel 5, lid 5, en artikel 8, lid 5, vastgestelde maatregelen;

d) de procedure voor het verkrijgen van een vergunning in alle gevallen eenvoudig, evenredig, doeltreffend en kostenefficiënt is en dat de eisen en de conformiteitsbewijzen kunnen worden afgestemd op de complexiteit van de activiteiten en op het risico dat ermee gemoeid is. Bij de procedure wordt met name rekening gehouden met:

i) de resultaten van het Universal Safety Oversight Audit Programme van de ICAO;

ii) gegevens van platforminspecties en gegevens betreffende de veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen (SAFA); en

iii) andere erkende informatie over veiligheidsaspecten met betrekking tot de betrokken exploitant;

▼M2

e) de veiligheidsaspecten die verband houden met ATM/ANS in aanmerking worden genomen.

▼B

Artikel 10

Toezicht en handhaving

▼M2

1. De lidstaten, de Commissie en het Agentschap werken samen om naleving van deze verordening en de uitvoeringsbepalingen daarvan te garanderen.

▼B

2. Ter uitvoering van lid 1 doen de lidstaten, naast het toezicht op de door hen afgegeven certificaten, onderzoek, inclusief platforminspecties, en nemen zij maatregelen, waaronder het vliegverbod voor luchtvaartuigen, om te voorkomen dat een overtreding wordt voortgezet.

3. Ter uitvoering van lid 1 doet het Agentschap onderzoek overeenkomstig artikel 24, lid 2, en artikel 55.

4. Teneinde de bevoegde autoriteiten beter in staat te stellen passende handhavingsmaatregelen te nemen, wisselen de lidstaten, de Commissie en het Agentschap informatie uit over de vastgestelde overtredingen.

5. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van dit artikel te wijzigen, door het aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 65, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. Deze maatregelen specifiëren in het bijzonder:

a) het verzamelen, uitwisselen en verspreiden van gegevens;

b) het uitvoeren van platforminspecties, inclusief systematische platforminspecties;

▼B

c) het aan de grond houden van luchtvaartuigen die niet voldoen aan de eisen van deze verordening of van de uitvoeringsvoorschriften.

Artikel 11

Erkenning van certificaten

1. De lidstaten erkennen de in overeenstemming met deze verordening afgegeven certificaten, zonder nadere technische eisen te stellen of een beoordeling uit te voeren. Indien de oorspronkelijke erkenning een bijzonder doel of bijzondere doelen dient, geldt elke latere erkenning slechts voor hetzelfde doel of dezelfde doelen.

2. De Commissie kan eigener beweging of op verzoek van een lidstaat of van het Agentschap de in artikel 65, lid 7, bedoelde procedure inleiden om te besluiten of een overeenkomstig deze verordening afgegeven certificaat daadwerkelijk aan deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften ervan voldoet.

Ingeval de verordening niet of niet-effectief wordt nageleefd, verplicht de Commissie de afgever van het certificaat om passende corrigerende en vrijwaringsmaatregelen te nemen, onder meer door dit certificaat te beperken of op te schorten. Voorts zijn de bepalingen van lid 1 niet langer op het certificaat van toepassing vanaf de datum waarop de lidstaten in kennis worden gesteld van het besluit van de Commissie.

3. Wanneer de Commissie over voldoende bewijs beschikt dat de in lid 2 bedoelde afgever passende corrigerende maatregelen met betrekking tot de niet- of niet-effectieve naleving van de verordening heeft genomen en de vrijwaringsmaatregelen niet langer nodig zijn, besluit zij dat de bepalingen van lid 1 opnieuw op dit certificaat van toepassing zijn. Deze bepalingen zijn van toepassing vanaf de datum waarop de lidstaten van dit besluit in kennis worden gesteld.

▼M2

4. In afwachting van de inwerkingtreding van de maatregelen, bedoeld in artikel 5, lid 5, artikel 7, lid 6, en artikel 9, lid 4, en het verstrijken van de eventueel daarin voorziene overgangsperioden en onverminderd artikel 69, lid 4, mogen certificaten die niet overeenkomstig deze verordening kunnen worden afgegeven, worden afgegeven op grond van de toepasselijke nationale regelgeving.

5. In afwachting van de inwerkingtreding van de maatregelen, bedoeld in artikel 8, lid 5, en het aflopen van overgangsperioden waarin deze maatregelen voorzien en onverminderd artikel 69, lid 4, mogen certificaten die niet overeenkomstig deze verordening kunnen worden afgegeven, worden afgegeven op grond van de toepasselijke nationale regelgeving.

5 bis. In afwachting van de inwerkingtreding van de maatregelen, bedoeld in de artikelen 8 bis, lid 5, en artikel 8 quater, lid 10, en het verstrijken van de eventueel daarin voorziene overgangsperioden en onverminderd artikel 69, lid 4, mogen certificaten die niet overeenkomstig deze verordening kunnen worden afgegeven, worden afgegeven op grond van de toepasselijke nationale regelgeving.

5 ter. In afwachting van de inwerkingtreding van de maatregelen, bedoeld in artikel 8 ter, lid 6, en het verstrijken van de eventueel daarin voorziene overgangsperioden en onverminderd artikel 69, lid 4, mogen certificaten die niet overeenkomstig deze verordening kunnen worden

▼M2

afgegeven, worden afgegeven op grond van de toepasselijke nationale regelgeving of, voor zover van toepassing, op basis van de relevante voorschriften van Verordening (EG) nr. 2096/2005 van de Commissie van 20 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten ([1]).

▼B

6. Het bepaalde in dit artikel doet geen afbreuk aan Verordening (EG) nr. 2111/2005 en de uitvoeringsvoorschriften ervan.

Artikel 12

Aanvaarding van certificaten van derde landen

1. In afwijking van de bepalingen van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften ervan kunnen het agentschap of de luchtvaartautoriteiten in de lidstaat certificaten afgeven op basis van door luchtvaartautoriteiten van een derde land afgegeven certificaten, indien zulks geregeld is in erkenningsovereenkomsten tussen de Gemeenschap en dat land.

2. a) Indien de Gemeenschap geen overeenkomst heeft gesloten, kan een lidstaat of het Agentschap certificaten afgeven op basis van certificeringen door de bevoegde instanties van een derde land, op grond van een overeenkomst die voorafgaand aan de inwerkingtreding van de desbetreffende bepalingen van deze verordening door die lidstaat met het betrokken land is gesloten en waarvan kennis is gegeven aan de Commissie en de andere lidstaten. Het agentschap kan ook namens een lidstaat dergelijke certificaten afgeven op grond van een door een van de lidstaten met het betrokken land gesloten overeenkomst.

b) Indien de Commissie van mening is dat:

— de bepalingen van zo'n overeenkomst geen veiligheidsniveau waarborgen dat gelijkwaardig is aan het door deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften daarvan voorgeschreven niveau, en/of

— een dergelijke overeenkomst zou discrimineren tussen lidstaten zonder dat daar dwingende veiligheidsredenen voor zijn, dan wel strijdig is met communautair buitenlands beleid ten aanzien van een derde land,

kan zij volgens de in artikel 65, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure de betrokken lidstaat overeenkomstig artikel 307 van het EG-Verdrag verzoeken de overeenkomst te wijzigen, de toepassing ervan op te schorten of de overeenkomst op te zeggen.

c) De lidstaten nemen de nodige maatregelen om overeenkomsten zo spoedig mogelijk na de inwerkingtreding van een overeenkomst tussen de Gemeenschap en het betrokken derde land op te zeggen, voor wat betreft de gebieden die door laatstgenoemde overeenkomst worden bestreken.

Artikel 13

Gekwalificeerde instanties

Indien een gekwalificeerde instantie met een specifieke certificeringstaak wordt belast, zorgen het Agentschap of de nationale luchtvaartautoriteiten ervoor dat deze instantie voldoet aan de in bijlage V gestelde criteria.

▼M2

Gekwalificeerde instanties geven geen certificaten af.

([1]) PB L 335 van 21.12.2005, blz. 13.

▼B

Artikel 14

Flexibiliteitsregeling

1. Het bepaalde in deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften ervan belet een lidstaat niet onmiddellijk te reageren wanneer zich een veiligheidsprobleem voordoet met betrekking tot een onder deze verordening vallend(e) product, persoon of organisatie.

De lidstaat stelt het Agentschap, de Commissie en de andere lidstaten onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en de redenen daarvoor.

2. a) Het Agentschap gaat na of het veiligheidsprobleem binnen de overeenkomstig artikel 18, onder d), verleende bevoegdheden kan worden aangepakt. Als dit het geval is, neemt het uiterlijk een maand na de kennisgeving overeenkomstig lid 1 de passende besluiten.

b) Indien het Agentschap oordeelt dat het veiligheidsprobleem niet overeenkomstig punt a) kan worden aangepakt, laat het, binnen de onder a) vermelde termijn, overeenkomstig artikel 18, onder b), een aanbeveling uitgaan waarin wordt vermeld of de verordening of de uitvoeringsvoorschriften ervan moeten worden gewijzigd en of de ter kennis gebracht maatregelen moeten worden ingetrokken of gehandhaafd.

3. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 65, lid 6, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. Deze maatregelen hebben betrekking op de vraag of een ontoereikend veiligheidsniveau of een tekortkoming in deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften ervan zodanig zijn dat de procedure tot wijziging ervan moet worden ingeleid, en of de ingevolge lid 1 getroffen maatregelen worden gehandhaafd. In dat geval worden de maatregelen zo nodig door alle lidstaten uitgevoerd en is artikel 11 op hen van toepassing. Als de maatregelen ongerechtvaardigd worden geacht, trekt de betrokken lidstaat de maatregelen in.

4. De lidstaten kunnen in geval van onvoorziene dringende operationele omstandigheden of operationele behoeften van beperkte duur ontheffing verlenen van de in deze verordening en uitvoeringsvoorschriften daarvan voorgeschreven essentiële eisen, mits de veiligheid daardoor niet in het gedrang komt. Het Agentschap, de Commissie en de andere lidstaten worden van de ontheffingen in kennis gesteld zodra die bij herhaling worden verleend of indien zij voor langer dan twee maanden worden verleend.

5. Het Agentschap beoordeelt of de ontheffingen waarvan een lidstaat kennis heeft gegeven minder restrictief zijn dan de toepasselijke communautaire bepalingen en stelt, uiterlijk een maand na de kennisgeving, een aanbeveling op overeenkomstig artikel 18, onder b), omtrent de vraag of de ontheffingen in overeenstemming zijn met de algemene veiligheidsdoelstelling van deze verordening en met de andere regels van het Gemeenschapsrecht.

Indien de ontheffing niet in overeenstemming is met de algemene veiligheidsdoelstellingen van deze verordening of met een andere regel van het Gemeenschapsrecht, besluit de Commissie volgens de in artikel 65, lid 7, bedoelde vrijwaringsprocedure de ontheffing niet toe te staan. In dat geval trekt de betrokken lidstaat de ontheffing in.

▼B

6. Indien met andere middelen een beschermingsniveau kan worden bereikt dat gelijkwaardig is aan het niveau dat door de toepassing van de uitvoeringsvoorschriften bij deze verordening wordt bereikt, kunnen de lidstaten, zonder onderscheid naar nationaliteit, goedkeuring verlenen in afwijking van de uitvoeringsvoorschriften.

In dat geval stelt de betrokken lidstaat het Agentschap en de Commissie in kennis van zijn voornemen een dergelijke goedkeuring te verlenen, met opgave van de redenen waaruit de noodzaak tot afwijking van de betrokken regel blijkt en van de voorwaarden die zijn vastgesteld om te waarborgen dat een gelijkwaardig beschermingsniveau wordt bereikt.

7. Binnen twee maanden nadat het overeenkomstig lid 6 in kennis is gesteld, laat het Agentschap, overeenkomstig artikel 18, onder b), een aanbeveling uitgaan omtrent de vraag of een overeenkomstig lid 6 voorgestelde goedkeuring voldoet aan de voorwaarden van dat lid.

De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, door haar aan te vullen met nieuwe onderdelen, worden binnen een maand na ontvangst van de aanbeveling van het Agentschap vastgesteld, overeenkomstig de in artikel 65, lid 6, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. De maatregelen hebben betrekking op de vraag of een voorgestelde goedkeuring kan worden verleend. In een dergelijk geval brengt de Commissie dit besluit ter kennis van alle lidstaten, die dan het recht hebben die maatregel ook toe te passen. De bepalingen van artikel 15 zijn op de maatregel van toepassing.

Artikel 15

Informatienetwerk

1. De Commissie, het Agentschap en de nationale luchtvaartautoriteiten wisselen alle informatie uit waarover zij in het kader van de toepassing van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften beschikken. De instanties die zijn belast met het onderzoek naar ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart, of met de analyse van voorvallen, hebben recht op toegang tot die informatie.

2. Onverminderd het recht van het publiek op toegang tot de documenten van de Commissie, neergelegd in Verordening (EG) nr. 1049/2001, stelt de Commissie volgens de in artikel 65, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure maatregelen vast voor de verspreiding, op haar initiatief, van de in lid 1 bedoelde informatie onder de belanghebbende partijen. Deze maatregelen, die algemeen of individueel van aard kunnen zijn, zijn gebaseerd op de noodzaak:

a) personen en organisaties te voorzien van de informatie die zij nodig hebben om de veiligheid van de burgerluchtvaart te verbeteren;

b) de verspreiding van informatie te beperken tot hetgeen strikt vereist is voor het doel van de gebruikers van de informatie, teneinde een passende geheimhouding van die informatie te waarborgen.

3. De nationale luchtvaartautoriteiten nemen volgens de nationale regelgeving de nodige maatregelen om passende geheimhouding van de informatie die zij ingevolge lid 1 ontvangen te waarborgen.

4. Door het Agentschap wordt jaarlijks een veiligheidsoverzicht gepubliceerd om het publiek van het algemene veiligheidsniveau in kennis te stellen. Met ingang van de datum waarop de in artikel 10, lid 5, bedoelde maatregelen van kracht worden, bevat dit veiligheidsoverzicht een analyse van alle informatie die ingevolge artikel 10 is ontvangen. Deze analyse moet eenvoudig en gemakkelijk te begrijpen zijn en moet aangeven of er verhoogde veiligheidsrisico's zijn. De informatiebronnen mogen in de analyse niet worden onthuld.

▼B

Artikel 16

Bescherming van informatiebronnen

1. Indien de informatie, bedoeld in artikel 15, lid 1, door een natuurlijk persoon op vrijwillige basis aan de Commissie of het Agentschap wordt verstrekt, wordt de informatiebron niet onthuld. Indien de informatie aan een nationale instantie is verstrekt, wordt de informatiebron overeenkomstig de nationale wetgeving beschermd.

2. Onverminderd de toepasselijke voorschriften van het strafrecht ondernemen de lidstaten geen stappen in verband met onberaamde of onopzettelijke wetsovertredingen welke uitsluitend onder hun aandacht komen omdat zij in het kader van de toepassing van deze verordening of de uitvoeringsvoorschriften ervan zijn gemeld.

Deze regel geldt niet in gevallen van grove nalatigheid.

3. Onverminderd de toepasselijke voorschriften van het strafrecht dragen de lidstaten, volgens de procedures van de nationale wetgeving en rechtspraktijk, er zorg voor dat werknemers die in het kader van de uitvoering van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften informatie verschaffen, niet worden onderworpen aan een nadelige behandeling door hun werkgever.

Deze regel geldt niet in gevallen van grove nalatigheid.

4. Dit artikel laat de nationale voorschriften in verband met de toegang tot informatie door gerechtelijke instanties onverlet.

HOOFDSTUK III

HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

AFDELING I

Taken

Artikel 17

Oprichting en taken van het Agentschap

1. Ten behoeve van de uitvoering van deze verordening wordt een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart opgericht.

2. Om een voldoende mate van veiligheid van de burgerluchtvaart te waarborgen en ervoor te zorgen dat deze nog verder wordt ontwikkeld, dient het Agentschap:

a) verricht het alle taken en brengt het advies uit met betrekking tot elke aangelegenheid die valt onder artikel 1, lid 1;

b) de Commissie bij te staan door de in uitvoering van deze verordening te nemen maatregelen voor te bereiden. Indien deze technische voorschriften omvatten en in het bijzonder voorschriften die betrekking hebben op de bouw, het ontwerp en operationele aspecten, dan mag de Commissie zonder voorafgaand overleg met het Agentschap de inhoud daarvan niet veranderen. Het Agentschap voorziet de Commissie tevens van de noodzakelijke technische, wetenschappelijke en administratieve ondersteuning bij de uitoefening van haar taken;

c) binnen de in deze verordening of in andere communautaire wetgeving aan het agentschap toegekende bevoegdheden de noodzakelijke maatregelen te nemen;

d) de inspecties en onderzoeken uit te voeren die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van zijn taken;

▼B

e) op de onder zijn bevoegdheid vallende gebieden namens de lidstaten de taken uit te voeren die door de toepasselijke internationale verdragen, met name het Verdrag van Chicago, aan de lidstaten zijn toebedeeld.

Artikel 18

Maatregelen van het Agentschap

Het Agentschap neemt in voorkomend geval de volgende maatregelen:

a) het brengt adviezen uit aan de Commissie;

b) het doet ten behoeve van de toepassing van artikel 14 aanbevelingen voor de Commissie;

▼M2

c) het stelt certificeringsspecificaties en aanvaardbare wijzen van naleving vast, alsmede richtsnoeren voor de uitvoering van deze verordening en de uitvoeringsbepalingen daarvan;

d) het neemt de nodige besluiten ter toepassing van de artikelen 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, 54 en 55, waaronder, in geval van onvoorziene dringende operationele omstandigheden of operationele behoeften van beperkte duur, het verlenen van ontheffingen van de in deze verordening en de uitvoeringsbepalingen daarvan vastgelegde essentiële eisen aan houders van door hen afgegeven certificaten, mits de veiligheid daardoor niet in het gedrang komt, de ontheffingen niet langer dan twee maanden gelden, de Commissie daarvan in kennis wordt gesteld en de ontheffingen niet worden verlengd;

▼B

e) het publiceert de verslagen naar aanleiding van overeenkomstig artikel 24, lid 1, en artikel 54 uitgevoerde normalisatie-inspecties.

Artikel 19

Adviezen, certificeringsspecificaties en richtsnoeren

1. Om de Commissie bij te staan bij de voorbereiding van de voorstellen voor beginselen, toepasselijkheid en essentiële eisen die aan het Europees Parlement en aan de Raad moeten worden voorgelegd, alsmede bij de vaststelling van de uitvoeringsvoorschriften, stelt het Agentschap ontwerpen van deze voorstellen en voorschriften op. Deze ontwerpteksten worden door het Agentschap als adviezen bij de Commissie ingediend.

2. Het Agentschap stelt, in overeenstemming met artikel 52 en de door de Commissie vastgestelde uitvoeringsvoorschriften, ten behoeve van het certificeringsproces de volgende teksten op:

▼M2

a) certificeringsspecificaties en aanvaardbare wijzen van naleving, en

▼B

b) richtsnoeren

voor gebruik in het certificeringsproces.

Deze documenten zijn in overeenstemming met de stand van de techniek en de beste praktijken op de betrokken gebieden, en worden geactualiseerd aan de hand van de wereldwijde ervaringen met vliegtuigonderhoud en de vooruitgang van wetenschap en techniek.

▼B

Artikel 20

Luchtwaardigheids- en milieucertificering

1. Met betrekking tot de producten, onderdelen en uitrustingsstukken, bedoeld in artikel 4, lid 1, onder a) en b), oefent het Agentschap in voorkomend geval, overeenkomstig het bepaalde in het Verdrag van Chicago of de bijlagen daarbij, namens de lidstaten de functies en taken uit van het land van ontwerp, vervaardiging of registratie, voor zover deze verband houden met de erkenning van het ontwerp. Dit houdt met name het volgende in:

a) voor ieder product waarvoor een typecertificaat of een wijziging in een typecertificaat wordt aangevraagd, bepaalt het agentschap de typecertificeringsgrondslag en stelt het de aanvrager daarvan in kennis. De certificeringsgrondslag bestaat uit de toepasselijke luchtwaardigheidscode, de voorschriften waarvoor een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt aangenomen, en de speciale gedetailleerde technische specificaties die nodig zijn indien de bepalingen van de luchtwaardigheidscode vanwege de kenmerken van het ontwerp van een bepaald product of gezien de ervaringen bij de vluchtuitvoering ontoereikend of ongeschikt zijn om conformiteit aan de essentiële eisen te waarborgen;

b) voor ieder product waarvoor een beperkt luchtwaardigheidsbewijs wordt aangevraagd, bepaalt het Agentschap de specifieke luchtwaardigheidsspecificaties en stelt het de aanvrager daarvan in kennis;

c) voor ieder onderdeel of uitrustingsstuk waarvoor een certificaat wordt aangevraagd, bepaalt het Agentschap de gedetailleerde luchtwaardigheidsspecificaties en stelt het de aanvrager daarvan in kennis;

d) voor ieder product waarvoor milieucertificering overeenkomstig artikel 6 vereist is, bepaalt het Agentschap de passende milieueisen en stelt het de aanvrager daarvan in kennis;

e) het Agentschap voert zelf of met behulp van de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties onderzoeken uit in verband met de certificering van producten, onderdelen en uitrustingsstukken;

f) het Agentschap geeft de passende typecertificaten en de wijzigingen daarvan af;

g) het Agentschap geeft de certificaten voor onderdelen en uitrustingsstukken af;

h) het Agentschap geeft de passende milieucertificaten af;

i) het Agentschap wijzigt het desbetreffende certificaat, schort het op of trekt het in indien de voorwaarden op grond waarvan het is afgegeven niet langer vervuld zijn of indien de rechtspersoon of natuurlijke persoon die houder is van het certificaat de bij deze verordening of de uitvoeringsvoorschriften ervan opgelegde verplichtingen niet nakomt;

j) het Agentschap waarborgt de permanente luchtwaardigheid in verband met de producten, onderdelen en uitrustingsstukken waarop het toezicht houdt, onder meer door zonder nodeloze vertraging te reageren op veiligheidsproblemen en door de toepasselijke verplichte informatie te verstrekken en te verspreiden;

k) voor luchtvaartuigen waarvoor een vliegvergunning moet worden afgegeven, stelt het Agentschap luchtwaardigheidsnormen op, alsmede procedures voor de nakoming van artikel 5, lid 4, onder a);

l) ten behoeve van certificering onder toezicht van het Agentschap, geeft het Agentschap vliegvergunningen af voor luchtvaartuigen, met instemming van de lidstaat waar de luchtvaartuigen zijn of moeten worden geregistreerd.

2. Met betrekking tot organisaties doet het Agentschap het volgende:

a) het Agentschap voert zelf of met behulp van de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties inspecties en audits uit bij de organisaties die het certificeert;

▼B

b) draagt het Agentschap zorg voor de afgifte en de vernieuwing van certificaten van:

i) ontwerporganisaties;

ii) op het grondgebied van de lidstaten gelegen productieorganisaties, indien het daarom door een betrokken lidstaat wordt verzocht, en

iii) buiten het grondgebied van de lidstaten gesitueerde productie- en onderhoudsorganisaties;

c) het Agentschap wijzigt het desbetreffende organisatiecertificaat, schort het op of trekt het in indien de voorwaarden op grond waarvan het is afgegeven niet langer vervuld zijn of indien de betrokken organisatie de bij deze verordening of de uitvoeringsvoorschriften ervan opgelegde verplichtingen niet nakomt.

Artikel 21

Certificering van piloten

1. Met betrekking tot de in artikel 7, lid 1, bedoelde personen en organisaties:

a) worden door het Agentschap zelf of door middel van de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties inspecties en audits uitgevoerd bij de organisaties die het certificeert en, in voorkomend geval, hun personeel;

b) worden door het Agentschap certificaten afgegeven en verlengd van buiten het grondgebied van de lidstaten gelegen organisaties voor de opleiding van piloten en luchtvaartgeneeskundige centra, en, in voorkomend geval, hun personeel;

c) wordt het desbetreffende certificaat door het Agentschap gewijzigd, opgeschort of ingetrokken, indien de voorwaarden op grond waarvan het door het Agentschap is afgegeven niet langer vervuld zijn of indien de rechtspersoon of natuurlijke persoon die houder is van het certificaat de bij deze verordening of de uitvoeringsvoorschriften ervan opgelegde verplichtingen niet nakomt.

2. Met betrekking tot de in artikel 7, lid 1, bedoelde vluchtnabootsers:

a) worden door het Agentschap zelf of door middel van de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties technische inspecties uitgevoerd van de toestellen die het certificeert;

b) draagt het Agentschap zorg voor de afgifte en de vernieuwing van de certificaten van:

i) vluchtnabootsers die worden gebruikt door opleidingsorganisaties die door het Agentschap zijn gecertificeerd;

ii) op het grondgebied van de lidstaten gesitueerde vluchtnabootsers, indien het daarom door een betrokken lidstaat wordt verzocht, en

iii) buiten het grondgebied van de lidstaten gesitueerde vluchtnabootsers;

c) wordt het desbetreffende certificaat door het Agentschap gewijzigd, opgeschort of ingetrokken, indien de voorwaarden op grond waarvan het is afgegeven niet langer vervuld zijn of indien de rechtspersoon of natuurlijke persoon die houder is van het certificaat de bij deze verordening of de uitvoeringsvoorschriften ervan opgelegde verplichtingen niet nakomt.

▼B

Artikel 22

Certificering van vluchtuitvoeringen

1. Het Agentschap reageert zonder nodeloze vertraging op problemen die de veiligheid van vluchtuitvoeringen in het gedrang brengen door corrigerende maatregelen vast te stellen en desbetreffende informatie te verspreiden, mede onder de lidstaten.

2. Met betrekking tot de vliegtijdbeperking:

a) geeft het Agentschap de toepasselijke certificeringsspecificaties af, om te garanderen dat essentiële eisen en, voor zover van toepassing, de desbetreffende uitvoeringsvoorschriften worden nageleefd. In eerste instantie omvatten de uitvoeringsvoorschriften alle materiële bepalingen van subdeel Q van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91, rekening houdend met de nieuwste wetenschappelijke en technische bewijzen;

b) kan een lidstaat afzonderlijke vliegtijdspecificatieschema's erkennen die afwijken van de onder a) bedoelde certificeringsspecificaties. In dat geval stelt de lidstaat het Agentschap, de Commissie en de andere lidstaten onverwijld in kennis van zijn voornemen om goedkeuring te verlenen voor een dergelijk afzonderlijk schema;

c) na de kennisgeving beoordeelt het Agentschap het afzonderlijke schema binnen een maand op basis van een wetenschappelijke en medische evaluatie. Daarna kan de betreffende lidstaat de goedkeuring verlenen voor het schema zoals kennisgegeven, tenzij het Agentschap het schema met die lidstaat heeft besproken en wijzigingen hierop heeft voorgesteld. Indien de lidstaat met deze wijzigingen instemt, mag hij de goedkeuring dienovereenkomstig verlenen;

d) in geval van onvoorziene dringende operationele omstandigheden of operationele behoeften van beperkte duur en niet-herhalende aard, kunnen voorlopig vrijstellingen voor certificeringsspecificaties worden verleend totdat het Agentschap advies heeft uitgebracht;

e) indien een lidstaat het niet eens is met de conclusies van het Agentschap inzake een afzonderlijk schema, verwijst het de zaak naar de Commissie die, overeenkomstig de in artikel 65, lid 3, bedoelde procedure, besluit of dat schema voldoet aan de veiligheidsdoelstellingen van deze verordening;

f) de inhoud van afzonderlijke schema's die het Agentschap kan aanvaarden of met betrekking tot welke de Commissie overeenkomstig punt e) een positief besluit heeft genomen, wordt openbaar gemaakt.

▼M2

Artikel 22 bis

ATM/ANS

Met betrekking tot ATM/ANS als bedoeld in artikel 4, lid 3 quater:

a) voert het Agentschap zelf of met behulp van de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties inspecties en audits uit bij de organisaties die het certificeert;

b) zorgt het Agentschap voor de afgifte en verlenging van certificaten van organisaties die buiten het onder de bepalingen van het Verdrag vallende grondgebied zijn gevestigd en die verantwoordelijk zijn voor het verlenen van diensten in het luchtruim van het grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is;

c) zorgt het Agentschap voor de afgifte en verlenging van certificaten van organisaties die pan-Europese diensten verlenen;

▼M2

d) zorgt het Agentschap voor de wijziging, opschorting of intrekking van het desbetreffende certificaat, indien de voorwaarden op grond waarvan het is afgegeven niet langer worden vervuld of indien de houder van het certificaat de bij deze verordening of de uitvoeringsbepalingen daarvan opgelegde verplichtingen niet nakomt.

Artikel 22 ter

Certificering van luchtverkeersleiders

Met betrekking tot de in artikel 8 quater, lid 1, bedoelde personen en organisaties:

a) voert het Agentschap zelf of via de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties inspecties en audits uit bij de organisaties die het certificeert en, in voorkomend geval, bij hun personeel;

b) zorgt het Agentschap voor de afgifte en verlenging van certificaten van buiten het grondgebied van de lidstaten gevestigde organisaties voor de opleiding van luchtverkeersleiders, en, in voorkomend geval, hun personeel;

c) zorgt het Agentschap voor de wijziging, opschorting of intrekking van het certificaat, indien de voorwaarden op grond waarvan het door het Agentschap is afgegeven niet langer worden vervuld of indien de rechtspersoon of natuurlijk persoon die houder is van het certificaat de bij deze verordening of de uitvoeringsbepalingen daarvan opgelegde verplichtingen niet nakomt.

▼B

Artikel 23

Exploitanten uit derde landen

1. Met betrekking tot de in artikel 4, lid 1, onder d), bedoelde exploitanten van luchtvaartuigen die betrokken zijn bij commerciële vluchtuitvoeringen:

a) worden door het Agentschap zelf of door middel van de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties onderzoeken en audits uitgevoerd;

b) draagt het Agentschap zorg voor de afgifte en de vernieuwing van de in artikel 9, lid 2, bedoelde vergunningen, tenzij de functies en taken van de staat van de exploitant voor deze exploitanten door een lidstaat worden verricht;

c) wordt de betrokken vergunning door het Agentschap gewijzigd, beperkt, opgeschort of ingetrokken indien de voorwaarden op grond waarvan zij door het Agentschap is afgegeven niet langer zijn vervuld of indien de betrokken organisatie de bij deze verordening of de uitvoeringsvoorschriften opgelegde verplichtingen niet nakomt.

2. Met betrekking tot de in artikel 4, lid 1, onder d), bedoelde exploitanten van luchtvaartuigen die niet betrokken zijn bij commerciële vluchtuitvoeringen:

a) neemt het Agentschap de in artikel 9, lid 3, bedoelde verklaringen in ontvangst, en

b) oefent het Agentschap zelf of door middel van nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties toezicht uit op de exploitanten waarvoor het een verklaring heeft ontvangen.

3. Met betrekking tot de in artikel 4, lid 1, onder d), bedoelde luchtvaartuigen geeft het Agentschap overeenkomstig artikel 9, lid 4, onder a), vergunningen af.

▼B

Artikel 24

Toezicht op de toepassing van de regels

1. Het Agentschap voert op de door artikel 1, lid 1, bestreken gebieden normalisatie-inspecties uit om toezicht te houden op de toepassing van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften door de nationale bevoegde autoriteiten, en brengt verslag daarover uit aan de Commissie.

2. Het Agentschap verricht onderzoek bij ondernemingen om toezicht te houden op de toepassing van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften.

3. Het Agentschap beoordeelt de gevolgen van de toepassing van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften in het licht van de in artikel 2 bepaalde doelstellingen.

4. Het Agentschap wordt geraadpleegd en doet aanbevelingen aan de Commissie over de toepassing van artikel 14.

5. De werkmethoden van het Agentschap bij het uitvoeren van de in de leden 1, 3 en 4, genoemde taken zijn onderworpen aan de eisen die worden vastgesteld volgens de in artikel 65, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de in de artikelen 52 en 53 neergelegde beginselen.

Artikel 25

Boetes en dwangsommen

1. Onverminderd de artikelen 20 en 55 kan de Commissie op verzoek van het Agentschap:

a) personen en ondernemingen waaraan het Agentschap een certificaat heeft afgegeven, boetes opleggen, wanneer de bepalingen van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften ervan opzettelijk of door nalatigheid niet zijn nageleefd;

b) personen en ondernemingen waaraan het Agentschap een certificaat heeft afgegeven, dwangsommen opleggen, berekend vanaf de in de beschikking gestelde datum, teneinde die personen en ondernemingen ertoe te dwingen de bepalingen van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften ervan na te leven.

2. De in lid 1 bedoelde boetes en dwangsommen hebben een afschrikkend karakter en staan in verhouding tot de ernst van het geval en het economische vermogen van de betrokken certificaathouder, waarbij met name rekening wordt gehouden met de mate waarin de veiligheid in gevaar is gebracht. De hoogte van de boetes bedraagt maximaal 4 % van het jaarlijks inkomen of de omzet van de certificaathouder. De hoogte van de dwangsommen bedraagt maximaal 2,5 % van het gemiddelde dagelijkse inkomen of de gemiddelde dagelijkse omzet van de certificaathouder.

3. De Commissie stelt volgens de procedure van artikel 65, lid 3, nadere bepalingen voor de uitvoering van dit artikel vast. Daarbij specificeert zij in het bijzonder:

a) gedetailleerde criteria voor de vaststelling van de hoogte van de boete of de dwangsom, en

b) procedures voor onderzoeken, bijbehorende maatregelen en meldingen, alsmede procedurevoorschriften voor besluitvorming, waaronder bepalingen inzake recht van verdediging, toegang tot dossiers, juridische vertegenwoordiging, vertrouwelijkheid en termijnbepalingen en de vaststelling van de hoogte en de invordering van boetes en dwangsommen.

▼B

4. Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen heeft volledige rechtsmacht ter zake van beroep tegen beschikkingen van de Commissie waarin een boete of dwangsom wordt vastgesteld. Het kan de opgelegde boete of dwangsom intrekken, verlagen of verhogen.

5. Beschikkingen die krachtens lid 1 worden genomen, zijn niet van strafrechtelijke aard.

Artikel 26

Onderzoek

1. Het Agentschap kan onderzoek ontplooien en financieren voor zover dit strikt verband houdt met de verbetering van de activiteiten die tot zijn bevoegdheid behoren, onverminderd het Gemeenschapsrecht.

2. Het Agentschap coördineert zijn onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten met die van de Commissie en de lidstaten, teneinde te waarborgen dat het beleid en het optreden met elkaar in overeenstemming zijn.

3. De resultaten van de door het Agentschap gefinancierde onderzoeksactiviteiten worden openbaar gemaakt, voor zover deze door het Agentschap niet als vertrouwelijk worden aangemerkt.

Artikel 27

Internationale betrekkingen

1. Het Agentschap staat de Gemeenschap en de lidstaten bij in hun betrekkingen met derde landen in overeenstemming met de desbetreffende communautaire wetgeving. Het verleent in het bijzonder bijstand bij de harmonisatie van de voorschriften en bij de wederzijdse erkenning van goedkeuringen waaruit blijkt dat de voorschriften bevredigend worden toegepast.

2. Het Agentschap kan met de luchtvaartautoriteiten van derde landen en de internationale organisaties die bevoegd zijn ter zake van de onder deze verordening vallende aangelegenheden samenwerken in het kader van met deze organen gemaakte werkafspraken, overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van het Verdrag. Deze afspraken moeten vooraf door de Commissie zijn goedgekeurd.

3. Het Agentschap staat de lidstaten bij in het nakomen van hun internationale verplichtingen, met name die uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

AFDELING II

Interne structuur

Artikel 28

Rechtspersoonlijkheid, vestigingsplaats, plaatselijke kantoren

1. Het Agentschap is een orgaan van de Gemeenschap. Het Agentschap heeft rechtspersoonlijkheid.

2. In elke van de lidstaten geniet het Agentschap de meest uitgebreide handelingsbevoegdheid welke aan rechtspersonen krachtens de wetgeving in de betreffende lidstaat wordt verleend. Het Agentschap kan in het bijzonder roerende en onroerende zaken verkrijgen of vervreemden en kan in rechte optreden.

3. Het Agentschap kan in de lidstaten — met hun toestemming — zijn eigen plaatselijke kantoren vestigen.

4. Het Agentschap wordt vertegenwoordigd door zijn uitvoerend directeur.

▼B

Artikel 29

Personeel

1. Het Statuut van de ambtenaren van de Europese Gemeenschappen, de regeling welke van toepassing is op de andere personeelsleden van de Europese Gemeenschappen en de regels die gezamenlijk door de instellingen van de Europese Gemeenschappen zijn vastgesteld ter uitvoering van genoemd statuut en van genoemde regeling zijn van toepassing op het personeel van het Agentschap, onverminderd de toepassing van artikel 39 van deze verordening op de leden van de kamer van beroep.

2. Onverminderd artikel 42 oefent het Agentschap met betrekking tot zijn personeel de bevoegdheden uit die het statuut en de regeling welke van toepassing is op de andere personeelsleden toekennen aan het tot aanstelling bevoegde gezag.

3. Het personeel van het Agentschap bestaat uit een strikt beperkt aantal ambtenaren die voor het uitvoeren van leidinggevende taken door de Commissie of lidstaten worden toegewezen of gedetacheerd. Het overige personeel bestaat uit andere medewerkers die door het Agentschap naargelang van de behoeften worden aangeworven.

Artikel 30

Voorrechten en immuniteiten

Het Protocol inzake voorrechten en immuniteiten van de Europese Gemeenschappen dat is gehecht aan de Verdragen tot oprichting van de Europese Gemeenschap en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie is op het Agentschap van toepassing.

Artikel 31

Aansprakelijkheid

1. De contractuele aansprakelijkheid van het Agentschap wordt beheerst door het recht dat van toepassing is op het desbetreffende contract.

2. Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen is bevoegd uitspraak te doen krachtens arbitrageclausules die in een door het Agentschap gesloten contract zijn opgenomen.

3. In geval van niet-contractuele aansprakelijkheid dient het Agentschap in overeenstemming met de algemene beginselen welke de rechtsstelsels der lidstaten gemeen hebben, alle door zijn diensten of door zijn personeelsleden bij de uitoefening van hun werkzaamheden veroorzaakte schade te vergoeden.

4. Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen heeft rechtsmacht voor geschillen over de vergoeding van in lid 3 bedoelde schade.

5. De persoonlijke aansprakelijkheid van de personeelsleden jegens het Agentschap wordt beheerst door de bepalingen van het statuut of de regeling welke van toepassing is op de andere personeelsleden.

▼B

Artikel 32

Openbaarmaking van documenten

1. Onverminderd de besluiten die op grond van artikel 290 van het Verdrag worden genomen, worden de volgende documenten in alle officiële talen van de Gemeenschap overgelegd:

a) het veiligheidsoverzicht als bedoeld in artikel 15, lid 4;

b) de overeenkomstig artikel 19, lid 1, aan de Commissie uitgebrachte adviezen;

c) het algemene jaarverslag en het werkprogramma, bedoeld in artikel 33, lid 2, respectievelijk onder b) en c).

2. De voor het functioneren van het Agentschap vereiste vertaaldiensten worden geleverd door het vertaalbureau voor de organen van de Europese Unie.

Artikel 33

Bevoegdheden van de raad van beheer

1. Het Agentschap heeft een raad van beheer.

2. De raad van beheer:

a) benoemt overeenkomstig artikel 39 de uitvoerend directeur, alsmede, op voorstel van de uitvoerend directeur, de directeuren;

b) keurt het algemene jaarverslag over de activiteiten van het Agentschap goed en zendt het uiterlijk op 15 juni toe aan het Europees Parlement, de Raad, de Commissie, de Rekenkamer en de lidstaten; verstrekt elk jaar namens het Agentschap aan het Europees Parlement en de Raad (hierna „de begrotingsautoriteit" genoemd) alle informatie die betrekking heeft op het resultaat van de evaluatieprocedures, in het bijzonder de informatie betreffende de effecten of gevolgen van wijzigingen in de aan het Agentschap toevertrouwde taken;

c) stelt vóór ►M2 30 november ◄ na advies van de Commissie het werkprogramma van het Agentschap voor het komende jaar vast en zendt het toe aan het Europees Parlement, de Raad, de Commissie en de lidstaten; de vaststelling van het werkprogramma geschiedt onverminderd de jaarlijkse begrotingsprocedure van de Gemeenschap en het wetgevingsprogramma van de Gemeenschap op de betrokken gebieden van de veiligheid van de burgerluchtvaart; het advies van de Commissie wordt bij het werkprogramma gevoegd;

d) stelt in overeenstemming met de Commissie richtsnoeren vast voor de toewijzing van certificeringstaken aan de nationale luchtvaartautoriteiten en gekwalificeerde instanties;

e) stelt procedures vast voor het nemen van besluiten door de uitvoerend directeur, zoals bedoeld in de artikelen 52 en 53;

f) verricht zijn taken met betrekking tot de begroting van het Agentschap, overeenkomstig de artikelen 59, 60 en 63;

g) benoemt de leden van de kamer van beroep, overeenkomstig artikel 41;

h) treedt als tuchtraad op ten aanzien van de uitvoerend directeur en, in overleg met deze, ten aanzien van de directeuren;

i) geeft advies over de maatregelen betreffende tarieven- en vergoedingen, bedoeld in artikel 64, lid 1;

▼B

j) stelt zijn reglement van orde vast;

k) beslist over de talenregeling voor het Agentschap;

l) vult, in voorkomend geval, de in artikel 32, lid 1, bedoelde lijst van documenten aan;

m) bepaalt de organisatorische structuur van het Agentschap en stelt het personeelsbeleid van het Agentschap vast.

3. De raad van beheer kan de uitvoerend directeur adviseren over aangelegenheden die strikt betrekking hebben op de strategische ontwikkeling van de veiligheid van de burgerluchtvaart, met name over onderzoek in de zin van artikel 26.

4. De raad van beheer stelt een adviesorgaan van belanghebbende partijen in, dat hij raadpleegt alvorens besluiten op de in lid 2, onder c), e), f) en i), genoemde gebieden te nemen. De raad van beheer kan besluiten het adviesorgaan te raadplegen over andere in de leden 2 en 3 bedoelde aangelegenheden. Het door het adviesorgaan verstrekte advies is niet bindend voor de raad van beheer.

5. De raad van beheer kan werkorganen instellen om hem bij te staan bij de uitoefening van zijn functies, waaronder de voorbereiding van zijn besluiten en het toezicht op de uitvoering ervan.

Artikel 34

Samenstelling van de raad van beheer

1. De raad van beheer bestaat uit één vertegenwoordiger van elke lidstaat en één vertegenwoordiger van de Commissie. De leden worden geselecteerd aan de hand van hun erkende ervaring en toegewijdheid op het gebied van de burgerluchtvaart, hun managerscapaciteiten en hun kennis, die ingezet moeten worden ter verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening. De bevoegde commissie van het Europees Parlement wordt van één en ander volledig op de hoogte gehouden.

Iedere lidstaat benoemt een lid van de raad van beheer, alsook een plaatsvervanger die het lid bij afwezigheid vertegenwoordigt. Ook de Commissie benoemt een vertegenwoordiger en een plaatsvervanger. De duur van de ambtstermijn bedraagt vijf jaar. De ambtstermijn kan worden verlengd.

2. In voorkomend geval worden de deelneming van vertegenwoordigers van Europese derde landen en de voorwaarden daarvoor vastgesteld in de regelingen bedoeld in artikel 66.

3. Het in artikel 33, lid 4, bedoelde adviesorgaan benoemt vier van zijn leden tot waarnemer in de raad van beheer. Zij vertegenwoordigen zoveel mogelijk de verschillende standpunten van het adviesorgaan. De duur van de ambtstermijn bedraagt dertig maanden. De ambtstermijn kan eenmaal worden verlengd.

Artikel 35

Voorzitterschap van de raad van beheer

1. De raad van beheer kiest uit zijn midden een voorzitter en een vicevoorzitter. De vicevoorzitter vervangt ambtshalve de voorzitter wanneer deze is verhinderd.

▼B

2. De ambtstermijn van de voorzitter en van de vicevoorzitter loopt af wanneer hun lidmaatschap van de raad van beheer eindigt. Onder voorbehoud hiervan is de duur van de ambtstermijn van de voorzitter en van de vicevoorzitter drie jaar. De ambtstermijn kan eenmaal worden verlengd.

Artikel 36

Vergaderingen

1. De voorzitter roept de raad van beheer in vergadering bijeen.

2. De uitvoerend directeur van het Agentschap neemt aan de beraadslagingen deel.

3. De raad van beheer houdt ten minste twee gewone vergaderingen per jaar; daarnaast komt de raad van beheer op verzoek van de voorzitter of van ten minste een derde van de leden bijeen.

4. De raad van beheer kan personen wier mening van belang kan zijn, uitnodigen de vergaderingen als waarnemer bij te wonen.

5. De leden van de raad van beheer kunnen zich laten bijstaan door adviseurs of deskundigen, behoudens de bepalingen van het reglement van orde.

6. Het secretariaat van de raad van beheer wordt verzorgd door het Agentschap.

Artikel 37

Stemming

1. Onverminderd artikel 39, lid 1, neemt de raad van beheer besluiten met een meerderheid van twee derden van de leden. Op verzoek van een lid van de raad van beheer wordt de in artikel 33, lid 2, onder k), bedoelde beslissing met eenparigheid van stemmen genomen.

2. Elk overeenkomstig artikel 34, lid 1, benoemd lid heeft één stem. Bij afwezigheid van een lid kan zijn stemrecht door zijn plaatsvervanger worden uitgeoefend. De waarnemers noch de uitvoerend directeur nemen aan de stemming deel.

3. Het reglement van orde van de raad van beheer bepaalt de nadere bijzonderheden van de stemprocedure en in het bijzonder onder welke voorwaarden een lid namens een ander lid kan handelen, alsmede de quorumvoorschriften, indien van toepassing.

Artikel 38

Taken en bevoegdheden van de uitvoerend directeur

1. Het Agentschap wordt geleid door zijn uitvoerend directeur, die volledig onafhankelijk is in de uitoefening van zijn taken. Onverminderd de bevoegdheden van de Commissie en de raad van beheer worden door de uitvoerend directeur geen instructies van een regering of enige andere instantie verlangd of aanvaard.

2. Het Europees Parlement of de Raad kunnen op verzoek de uitvoerend directeur horen over de wijze waarop hij zijn taken heeft uitgevoerd.

▼B

3. De uitvoerend directeur heeft de volgende taken en bevoegdheden:

a) hij keurt de in artikel 18 omschreven maatregelen van het Agentschap goed binnen de grenzen die in deze verordening, de uitvoeringsvoorschriften en het toepasselijk recht zijn vastgesteld;

b) hij neemt besluiten ten aanzien van inspecties en onderzoeken zoals bepaald in de artikelen 54 en 55;

c) hij wijst in overeenstemming met door de raad van beheer gestelde richtlijnen certificeringstaken toe aan nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties;

d) hij aanvaardt eventuele internationale functies en gaat technische samenwerking met derde landen aan voor de toepassing van artikel 27;

e) hij neemt alle noodzakelijke stappen, waaronder de vaststelling van interne administratieve instructies en de bekendmaking van mededelingen, om het functioneren van het Agentschap in overeenstemming met de bepalingen van deze verordening te waarborgen;

f) hij stelt elk jaar een ontwerp van het algemeen jaarverslag op en legt dit voor aan de raad van beheer;

g) hij oefent met betrekking tot het personeel van het Agentschap de in artikel 29, lid 2, genoemde bevoegdheden uit;

h) hij stelt overeenkomstig artikel 59 ramingen van de ontvangsten en uitgaven van het Agentschap op en voert overeenkomstig artikel 60 de begroting uit;

i) hij kan, met inachtneming van volgens de in artikel 65, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgestelde voorschriften, zijn bevoegdheden aan andere personeelsleden van het Agentschap delegeren;

j) met de toestemming van de raad van beheer kan hij een besluit nemen met betrekking tot de vestiging van plaatselijke kantoren in de lidstaten, overeenkomstig artikel 28, lid 3;

k) hij zorgt voor de opstelling en uitvoering van het jaarlijkse werkprogramma;

l) hij geeft gehoor aan verzoeken om bijstand van de Commissie.

Artikel 39

Benoeming van hoger personeel

1. De uitvoerend directeur wordt benoemd op grond van verdienste en voor de burgerluchtvaart relevante en door bewijsstukken aangetoonde bekwaamheid en ervaring. De uitvoerend directeur wordt door de raad van beheer op voorstel van de Commissie benoemd en ontslagen. De raad van beheer neemt zijn besluit met een meerderheid van drie vierden van de leden. De door de raad van beheer gekozen kandidaat kan worden verzocht vóór de benoeming een verklaring tegenover de bevoegde commissie(s) van het Europees Parlement af te leggen en de vragen van de commissieleden te beantwoorden.

2. De uitvoerend directeur kan worden bijgestaan door een of meer directeuren. Indien de uitvoerend directeur afwezig is of niet in staat is aanwezig te zijn, neemt een van de directeuren zijn plaats in.

3. De directeuren van het agentschap worden door de raad van beheer benoemd op grond van beroepsbekwaamheid die relevant is voor de burgerluchtvaart. De directeuren worden benoemd of ontslagen op voorstel van de uitvoerend directeur.

4. De ambtstermijn van de uitvoerend directeur en de directeurs bedraagt vijf jaar. Deze ambtstermijn kan worden verlengd. De ambtstermijn van de uitvoerend directeur kan slechts eenmaal worden verlengd.

▼B

Artikel 40

Bevoegdheden van de kamers van beroep

1. Binnen het Agentschap worden een of meer kamers van beroep ingesteld.

2. De kamer of kamers van beroep beslissen op beroepen tegen de in artikel 44 genoemde besluiten.

3. De kamer of kamers van beroep komen bijeen indien zulks noodzakelijk is. Het aantal kamers van beroep en het hun toegewezen werk worden door de Commissie vastgesteld volgens de in artikel 65, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure.

Artikel 41

Samenstelling van de kamers van beroep

1. Een kamer van beroep bestaat uit een voorzitter en twee andere leden.

2. De voorzitter en de andere leden hebben plaatsvervangers die hen in hun afwezigheid vertegenwoordigen.

3. De voorzitter, de andere leden en hun plaatsvervangers worden benoemd door de raad van beheer uit een lijst met kandidaten die wordt vastgesteld door de Commissie.

4. Wanneer de kamer van beroep van oordeel is dat de aard van het beroep dit vereist, kan de kamer voor die zaak een beroep doen op nog eens twee leden van de in lid 3 genoemde lijst.

5. De voor de leden van elke kamer van beroep vereiste kwalificaties, de bevoegdheden van de afzonderlijke leden in de voorbereidingsfase van de beslissingen en de regels voor stemming worden volgens de in artikel 65, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure door de Commissie vastgesteld.

Artikel 42

Leden van de kamers van beroep

1. De ambtstermijn van de leden van de kamers van beroep, van de voorzitter en van de plaatsvervangers, is vijf jaar. De ambtstermijn kan worden verlengd.

2. De leden van de kamers van beroep zijn onafhankelijk. Bij het nemen van beslissingen zijn zij niet aan enige instructie gebonden.

3. Het is de leden van de kamers van beroep niet toegestaan enige andere taken binnen het agentschap uit te oefenen. De leden van de kamers van beroep kunnen deeltijds werken.

4. De leden van de kamers van beroep mogen tijdens hun ambtstermijn niet van hun functie worden ontheven, noch van de lijst van gekwalificeerde kandidaten worden verwijderd, tenzij er ernstige gronden zijn voor deze ontheffing of verwijdering en de Commissie na advies van de raad van beheer hiertoe besluit.

▼B

Artikel 43

Uitsluiting, verschoning en wraking

1. De leden van de kamers van beroep kunnen niet aan een beroepsprocedure deelnemen wanneer zij daarbij enig persoonlijk belang hebben of voordien betrokken zijn geweest als vertegenwoordiger van een van de partijen in de procedure, dan wel wanneer zij hebben deelgenomen aan het bestreden besluit.

2. Indien een lid van een kamer van beroep om een van de in lid 1 genoemde redenen of om andere reden van mening is dat hij niet aan een beroepsprocedure kan deelnemen, stelt hij de kamer van beroep daarvan in kennis.

3. De leden van de kamers van beroep kunnen, om een van de in lid 1 genoemde redenen of indien aan hun onpartijdigheid wordt getwijfeld, door elke partij in de beroepsprocedure worden gewraakt. Zulke wraking is niet ontvankelijk indien de partij in de beroepsprocedure, ofschoon zij op de hoogte is van een grond voor wraking, reeds een proceshandeling heeft verricht. De wraking kan niet zijn gegrond op de nationaliteit van het betrokken lid.

4. De kamers van beroep beslissen in de in de leden 2 en 3 genoemde gevallen zonder de deelneming van het betrokken lid over de te ondernemen actie. Bij het nemen van deze beslissing wordt het betrokken lid in de kamer van beroep vervangen door zijn plaatsvervanger.

Artikel 44

Beslissingen waartegen beroep kan worden ingesteld

▼M2

1. Tegen besluiten van het Agentschap op grond van de artikelen 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, 55 of 64 kan beroep worden ingesteld.

▼B

2. Een ingevolge lid 1 van dit artikel ingesteld beroep heeft geen schorsende werking. Het Agentschap kan echter, indien het van oordeel is dat de omstandigheden dit toestaan, de toepassing van het besluit waartegen beroep is ingesteld, opschorten.

3. Een beroep tegen een besluit waarbij de procedure ten aanzien van een van de partijen niet wordt afgesloten, kan slechts tezamen met een beroep tegen het eindbesluit worden ingesteld, tenzij tegen dat besluit afzonderlijk beroep openstaat.

Artikel 45

Personen die beroep kunnen instellen

Elke natuurlijke of rechtspersoon kan beroep instellen tegen een tot hem gericht besluit of tegen een besluit dat, ofschoon in de vorm van een besluit gericht tot een andere persoon, hem rechtstreeks en individueel raakt. De partijen in een procedure kunnen partij zijn in de beroepsprocedure.

▼B

Artikel 46

Termijn en vorm

Het beroep wordt tezamen met de uiteenzetting van de gronden binnen twee maanden na de kennisgeving van de maatregel aan de betrokkene, dan wel, bij gebreke van zulke kennisgeving, binnen twee maanden na de dag waarop het hem ter kennis is gekomen, schriftelijk bij het Agentschap ingediend.

Artikel 47

Prejudiciële herziening

1. Indien de uitvoerend directeur het beroep ontvankelijk en gegrond acht, herziet hij het besluit. Dit is niet van toepassing indien tegenover de appellant een andere partij in de beroepsprocedure staat.

2. Indien het besluit niet binnen een maand na ontvangst van de uiteenzetting van de gronden is herzien, besluit het Agentschap onverwijld of het de toepassing van dat besluit al dan niet opschort overeenkomstig artikel 44, lid 2, tweede zin, en wordt het beroep voorgelegd aan de kamer van beroep.

Artikel 48

Onderzoek van het beroep

1. Indien het beroep ontvankelijk is, onderzoekt de kamer van beroep of het beroep gegrond is.

2. De kamer van beroep gaat bij het onderzoek van het beroep volgens lid 1 voortvarend te werk. De kamer nodigt zo vaak als noodzakelijk is de partijen in de beroepsprocedure uit om binnen een bepaalde termijn opmerkingen in te dienen naar aanleiding van de kennisgevingen van de kamer of de mededelingen van de andere partijen in de beroepsprocedure. Het is de partijen in de beroepsprocedure toegestaan hun standpunt mondeling uiteen te zetten.

Artikel 49

Beslissingen op het beroep

De kamer van beroep kan elke bevoegdheid uitoefenen die binnen de competentie van het Agentschap valt, dan wel de zaak terugverwijzen naar het bevoegde orgaan van het Agentschap. Dit orgaan is gebonden aan de beslissing van de kamer van beroep.

Artikel 50

Beroep bij het Hof van Justitie

1. Bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen kan een beroep worden ingesteld wegens nalatigheid, wegens schade die door het Agentschap in het kader van zijn activiteiten is veroorzaakt, of tot nietigverklaring van handelingen van het Agentschap die verbindend zijn voor derde partijen.

▼M2

2. Het beroep tot nietigverklaring van de besluiten die het Agentschap overeenkomstig de artikelen 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, 55 of 64 heeft genomen, kan pas bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen worden ingeleid nadat alle beroepsmogelijkheden bij het Agentschap zelf zijn uitgeput.

▼B

3. Het Agentschap treft alle noodzakelijke maatregelen ter uitvoering van het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 51

Rechtstreeks beroep

De lidstaten en de instellingen van de Gemeenschap kunnen tegen de besluiten van het Agentschap rechtstreeks beroep instellen bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.

AFDELING III

Werkmethoden

Artikel 52

Procedures voor de opstelling van adviezen, certificeringsspecificaties en richtsnoeren

1. ►M2 De raad van beheer stelt zo spoedig mogelijk na de inwerkingtreding van deze verordening transparante procedures vast voor het uitbrengen van adviezen, certificeringsspecificaties, aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren in de zin van artikel 18, onder a) en c). ◄

Deze procedures dienen te waarborgen dat:

a) gebruik wordt gemaakt van de bij de regelgevende luchtvaartautoriteiten van de lidstaten beschikbare deskundigheid;

b) waar nodig, deskundigen van de betrokken belanghebbenden worden ingeschakeld;

c) het Agentschap documenten publiceert en op uitgebreide schaal belanghebbende partijen raadpleegt, overeenkomstig een tijdschema en een procedure die voor het Agentschap de verplichting omvat schriftelijk op de raadplegingsprocedure te reageren.

▼M2

2. Wanneer het Agentschap overeenkomstig artikel 19 adviezen, certificeringsspecificaties, aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren opstelt ten behoeve van de lidstaten, stelt het een procedure voor raadpleging van de lidstaten vast. Het kan daartoe een werkgroep in het leven roepen, waarin elke lidstaat een deskundige kan benoemen.

▼B

3. De maatregelen, bedoeld in artikel 18, onder a) en c), en de overeenkomstig lid 1 van het onderhavige artikel vastgestelde procedures worden in een officiële publicatie van het Agentschap bekendgemaakt.

4. Er worden speciale procedures vastgesteld waarmee het Agentschap onmiddellijke actie kan ondernemen in geval van een veiligheidsprobleem en het de belanghebbende partijen kan informeren over de door hen te nemen maatregelen.

Artikel 53

Besluitvorming

1. De raad van beheer stelt transparante procedures vast voor het nemen van individuele besluiten in de zin van artikel 18, onder d).

▼B

Deze procedures dienen te waarborgen dat:

a) de natuurlijke persoon of rechtspersoon tot wie het besluit wordt gericht en iedere andere partij die er een rechtstreeks en individueel belang bij heeft, wordt gehoord;

b) wordt voorzien in kennisgeving van het besluit aan een natuurlijke of rechtspersoon, alsmede in de bekendmaking ervan;

c) de natuurlijke persoon of rechtspersoon tot wie het besluit is gericht en alle andere partijen bij de besprekingen worden geïnformeerd over de hun krachtens deze verordening ter beschikking staande rechtsmiddelen;

d) het besluit met redenen is omkleed.

2. De raad van beheer stelt procedures vast waarin de voorwaarden worden bepaald waaronder besluiten worden bekendgemaakt, met inachtneming van de beroepsprocedure.

3. Er worden speciale procedures vastgesteld waarmee het Agentschap onmiddellijke actie kan ondernemen in geval van een veiligheidsprobleem en het de betrokken belanghebbende partijen kan informeren over de door hen te nemen maatregelen.

Artikel 54

Inspectie van lidstaten

1. Onverminderd de door het Verdrag aan de Commissie toegekende uitvoeringsbevoegdheden verleent het Agentschap de Commissie bijstand bij het toezicht op de toepassing van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften ervan door normalisatie-inspecties van de bevoegde instanties van de lidstaten te verrichten, zoals gespecificeerd in artikel 24, lid 1. Te dien einde zijn de op grond van deze verordening gemachtigde ambtenaren, en die welke door de aan deze inspecties deelnemende nationale autoriteiten zijn gedetacheerd, bevoegd om, met inachtneming van de wetgeving van de betrokken lidstaat:

a) de relevante archieven, gegevens en procedures te onderzoeken, alsmede elk ander materiaal dat voor het bereiken van een veiligheidsniveau in de luchtvaart in overeenstemming met deze verordening relevant is;

b) kopieën of uittreksels te maken van dergelijke archieven, gegevens, procedures en ander materiaal;

c) een mondelinge toelichting ter plaatse te vragen;

d) panden, grond of vervoermiddelen te betreden.

2. De ten behoeve van de in lid 1 bedoelde inspecties gemachtigde ambtenaren van het Agentschap oefenen hun bevoegdheden uit na overlegging van een schriftelijke machtiging waarin het onderwerp, het doel van de inspectie en de aanvangsdatum van de inspectie zijn vermeld. Het Agentschap stelt de betrokken lidstaat tijdig vóór de inspectie in kennis van de inspectie en van de identiteit van de gemachtigde ambtenaren.

3. De betrokken lidstaat onderwerpt zich aan de inspecties en waarborgt dat de betrokken organen of personen zich ook aan de inspecties onderwerpen.

4. Indien voor een volgens dit artikel uitgevoerde inspectie een onderneming of een groep van ondernemingen dient te worden geïnspecteerd, is artikel 55 van toepassing. Indien een onderneming zich tegen de inspectie verzet, verleent de betrokken lidstaat de door het Agentschap gemachtigde ambtenaren de noodzakelijke bijstand, opdat zij de inspectie kunnen verrichten.

▼B

5. Ter toepassing van dit artikel opgestelde verslagen worden beschikbaar gesteld in de officiële taal of talen van de lidstaat waar de inspectie plaatsvond.

Artikel 55

Onderzoek van ondernemingen

1. ►M2 Het Agentschap kan ter uitvoering van de artikelen 7, 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23 en 24, lid 2, alle nodige onderzoeken bij ondernemingen zelf verrichten dan wel door de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties laten verrichten. ◄ Deze onderzoeken worden verricht met inachtneming van de wettelijke bepalingen van de lidstaten waar ze worden uitgevoerd. Te dien einde zijn de krachtens deze verordening gemachtigde personen bevoegd:

a) de archieven, gegevens, procedures en enig ander materiaal te onderzoeken dat van belang is voor de uitvoering van de taken van het Agentschap;

b) kopieën of uittreksels te maken van dergelijke archieven, gegevens, procedures en ander materiaal;

c) een mondelinge toelichting ter plaatse te vragen;

d) betrokken panden, grond of vervoermiddelen van ondernemingen te betreden;

e) inspecties van luchtvaartuigen uit te voeren in samenwerking met de lidstaten.

2. De ten behoeve van de in lid 1 genoemde onderzoeken gemachtigde personen oefenen hun bevoegdheden uit na overlegging van een schriftelijke machtiging waarin het onderwerp en het doel van het onderzoek zijn vermeld.

3. Tijdig voor het onderzoek stelt het Agentschap de lidstaat op wiens grondgebied het onderzoek dient plaats te vinden in kennis van het onderzoek en van de identiteit van de gemachtigde personen. De gemachtigde personen worden op verzoek van het Agentschap bij de uitvoering van hun taken bijgestaan door ambtenaren van de betrokken lidstaat.

Artikel 56

Jaarlijks werkprogramma

Het jaarlijkse werkprogramma heeft ten doel de permanente verbetering van de veiligheid van de Europese luchtvaart te bevorderen en beantwoordt aan de in deze verordening vastgestelde doelstellingen, opdrachten en taken van het Agentschap. Het vermeldt duidelijk welke opdrachten en taken van het Agentschap ten opzichte van het voorgaande jaar zijn toegevoegd, gewijzigd of geschrapt.

Het jaarlijkse werkprogramma wordt gepresenteerd volgens de methode die door de Commissie wordt gebruikt in het kader van activiteitsgestuurd management.

Artikel 57

Algemeen jaarverslag

In het algemene jaarverslag wordt beschreven hoe het Agentschap zijn jaarlijks werkprogramma heeft uitgevoerd. Het vermeldt duidelijk welke opdrachten en taken van het Agentschap ten opzichte van het voorgaande jaar zijn toegevoegd, gewijzigd of geschrapt.

▼B

Het verslag bevat een overzicht van de activiteiten die het Agentschap heeft uitgevoerd en een beoordeling van de resultaten daarvan in vergelijking met de vastgestelde doelstellingen en tijdschema's, van de risico's die verbonden zijn aan die activiteiten, van de aanwending van de middelen en van de algemene activiteiten van het Agentschap.

Artikel 58

Transparantie en communicatie

1. Verordening (EG) nr. 1049/2001 is van toepassing op de documenten die bij het Agentschap berusten.

2. Het Agentschap kan op eigen initiatief communiceren op de gebieden die onder zijn taken vallen. Het draagt er met name zorg voor dat, naast de in artikel 52, lid 3, genoemde bekendmaking, het publiek en alle belanghebbende partijen snel objectieve, betrouwbare en begrijpelijke informatie omtrent zijn werk ontvangen.

3. Elke natuurlijke of rechtspersoon heeft het recht zich in een van de in artikel 314 van het Verdrag genoemde talen tot het Agentschap te richten. Die persoon heeft het recht een antwoord in dezelfde taal te ontvangen.

4. Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens ([1]) is van toepassing op de informatie die het Agentschap overeenkomstig de onderhavige verordening verzamelt.

AFDELING IV

Financiële eisen

Artikel 59

Begroting

1. De ontvangsten van het Agentschap bestaan uit:

a) een bijdrage van de Gemeenschap;

b) een bijdrage van Europese derde landen waarmee de Gemeenschap de in artikel 66 bedoelde overeenkomsten heeft gesloten;

c) de door aanvragers en houders van door het Agentschap afgegeven certificaten en erkenningen betaalde tarieven, en

d) vergoedingen voor publicaties, opleiding en andere door het Agentschap geleverde diensten, en

e) vrijwillige financiële bijdragen van lidstaten, derde landen of andere entiteiten, voor zover deze bijdragen de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van het Agentschap niet in het gedrang brengen.

2. De uitgaven van het Agentschap bestaan uit personele, administratieve, infrastructuur- en werkingskosten.

3. De ontvangsten en uitgaven moeten in evenwicht zijn.

4. De begroting voor de uitwerking van regelgeving en de tarieven die voor certificatieactiviteiten worden vastgesteld en geïnd, worden afzonderlijk in de begroting van het Agentschap vermeld.

([1]) PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

▼B

5. De raad van beheer stelt jaarlijks, op basis van een ontwerpraming, de raming van de ontvangsten en uitgaven van het Agentschap voor het volgende begrotingsjaar vast.

6. De in lid 4 bedoelde raming van de ontvangsten en uitgaven, die het voorlopige organigram en werkprogramma omvat, wordt uiterlijk op 31 maart door de raad van beheer toegestuurd aan de Commissie en de landen waarmee de Commissie de in artikel 66 bedoelde overeenkomsten heeft gesloten.

7. De raming wordt samen met het voorontwerp van algemene begroting van de Europese Unie door de Commissie ingediend bij de begrotingsautoriteit.

8. Op basis van de raming neemt de Commissie de geraamde bedragen die zij nodig acht met betrekking tot de personeelsformatie en het bedrag van de subsidie ten laste van de algemene begroting, op in het voorontwerp van algemene begroting van de Europese Unie, dat zij overeenkomstig artikel 272 van het Verdrag voorlegt aan de begrotingsautoriteit.

9. De begrotingsautoriteit keurt de kredieten goed die bestemd zijn voor de subsidie aan het Agentschap. De begrotingsautoriteit stelt de personeelsformatie van het Agentschap vast.

10. De begroting wordt vastgesteld door de raad van beheer. De begroting wordt definitief na de definitieve vaststelling van de algemene begroting van de Europese Unie. Indien nodig wordt de begroting dienovereenkomstig aangepast.

11. De raad van beheer stelt de begrotingsautoriteit zo spoedig mogelijk in kennis van de projecten die hij voornemens is te realiseren en die aanzienlijke financiële gevolgen voor de financiering van de begroting kunnen hebben, met name de onroerendgoedprojecten, zoals de huur of aankoop van gebouwen. Hij brengt de Commissie daarvan op de hoogte.

Indien een tak van de begrotingsautoriteit kennis heeft gegeven van zijn voornemen om een advies te verstrekken, doet hij dit binnen zes weken na kennisgeving van het project toekomen aan de raad van beheer.

Artikel 60

Begrotingsuitvoering en -controle

1. De uitvoerend directeur voert de begroting van het Agentschap uit.

2. Uiterlijk op 1 maart van het jaar dat volgt op het afgesloten begrotingsjaar dient de rekenplichtige van het Agentschap de voorlopige rekeningen, met het verslag over het budgettair en financieel beheer van dat begrotingsjaar, bij de rekenplichtige van de Commissie in. De rekenplichtige van de Commissie consolideert de voorlopige rekeningen van de instellingen en de gedecentraliseerde organen, overeenkomstig artikel 128 van Verordening (EG, Euratom) nr. 1605/2002 van de Raad van 25 juni 2002 houdende het Financieel Reglement van toepassing op de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen ([1]).

([1]) PB L 248 van 16.9.2002, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1525/2007 (PB L 343 van 27.12.2007, blz. 9).

▼B

3. Uiterlijk op 31 maart van het jaar dat volgt op het afgesloten begrotingsjaar dient de rekenplichtige van de Commissie de voorlopige rekeningen van het Agentschap, met het verslag over het budgettair en financieel beheer van dat begrotingsjaar, bij de Rekenkamer in. Het verslag over het budgettair en financieel beheer van dat begrotingsjaar wordt eveneens toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.

4. Overeenkomstig artikel 129 van Verordening (EG, Euratom) nr. 1605/2002, maakt de uitvoerend directeur van het Agentschap na ontvangst van de opmerkingen van de Rekenkamer over de voorlopige rekeningen van het Agentschap, onder zijn eigen verantwoordelijkheid de definitieve rekeningen van het Agentschap op en legt deze voor advies voor aan de raad van beheer.

5. De raad van beheer brengt advies uit over de definitieve rekeningen van het Agentschap.

6. Uiterlijk op 1 juli van het jaar dat volgt op het afgesloten begrotingsjaar dient de uitvoerend directeur de definitieve rekeningen tezamen met het advies van de raad van beheer in bij het Europees Parlement, de Raad, de Commissie en de Rekenkamer.

7. De definitieve rekeningen worden gepubliceerd.

8. De uitvoerend directeur zendt de Rekenkamer uiterlijk op 30 september een reactie op haar opmerkingen. Hij dient dit antwoord ook in bij de raad van beheer.

9. De uitvoerend directeur verstrekt het Europees Parlement op verzoek, overeenkomstig artikel 146, lid 3, van Verordening (EG, Euratom) nr. 1605/2002, alle inlichtingen die nodig zijn voor het goede verloop van de kwijtingsprocedure voor het betrokken begrotingsjaar.

10. Vóór 30 april van het jaar n + 2 verleent het Europees Parlement op aanbeveling van de Raad, die met gekwalificeerde meerderheid van stemmen besluit, de directeur kwijting voor de uitvoering van de begroting voor het jaar n.

Artikel 61

Fraudebestrijding

1. Met het oog op de bestrijding van fraude, corruptie en andere illegale handelingen zijn de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1073/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende onderzoeken door het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) ([1]) onverminderd van toepassing.

2. Het Agentschap treedt toe tot het Interinstitutioneel akkoord van 25 mei 1999 tussen het Europees Parlement, de Raad van de Europese Unie en de Commissie van de Europese Gemeenschappen betreffende de interne onderzoeken verricht door het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) ([2]) en stelt onverwijld de dienovereenkomstige voorschriften vast, die op het personeel van het Agentschap van toepassing zijn.

3. De financieringsbesluiten, alsmede alle uitvoeringsovereenkomsten en -instrumenten die uit die besluiten voortvloeien, bepalen uitdrukkelijk dat de Rekenkamer en het OLAF, indien nodig, bij de begunstigden van middelen van het Agentschap en bij de tussenpersonen die verantwoordelijk zijn voor de verdeling ervan, tot controle ter plaatse kunnen overgaan.

([1]) PB L 136 van 31.5.1999, blz. 1.
([2]) PB L 136 van 31.5.1999, blz. 15.

▼B

Artikel 62

Evaluatie

1. Binnen drie jaar na de datum waarop het Agentschap zijn taken op zich neemt en vervolgens telkens om de vijf jaar geeft de raad van beheer opdracht tot een onafhankelijke externe evaluatie van de uitvoering van deze verordening.

2. Bij deze evaluatie wordt nagegaan hoe doeltreffend het agentschap zijn taken verricht. Bij de evaluatie wordt ook het effect geëvalueerd dat deze verordening, het Agentschap en zijn werkmethoden hebben gehad op de totstandkoming van een hoog niveau van veiligheid in de burgerluchtvaart. In de evaluatie wordt rekening gehouden met de standpunten van de belanghebbenden, zowel op Europees als nationaal niveau.

3. De raad van beheer ontvangt de conclusies van de evaluatie en doet aanbevelingen betreffende wijzigingen van deze richtlijn, het Agentschap en zijn werkmethoden aan de Commissie, die deze, vergezeld van haar advies en passende voorstellen, aan het Europees Parlement en de Raad kan doorgeven. Indien nodig wordt een actieplan met een tijdschema bijgevoegd. De conclusies van de evaluatie en de aanbevelingen worden openbaar gemaakt.

Artikel 63

Financiële bepalingen

De financiële regels die van toepassing zijn op het Agentschap worden vastgesteld door de raad van beheer, na raadpleging van de Commissie. Deze financiële regels mogen niet afwijken van Verordening (EG, Euratom) nr. 2343/2002 van de Commissie van 23 december 2002 houdende de financiële kaderregeling van de organen, bedoeld in artikel 185 van Verordening (EG, Euratom) nr. 1605/2002 van de Raad houdende het Financieel Reglement van toepassing op de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen [1] tenzij de specifieke vereisten van werking van het Agentschap zulks vereisen en de Commissie hierin vooraf heeft toegestemd.

Artikel 64

Tarieven- en vergoedingenregeling

1. De maatregelen tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, door haar aan te vullen, met betrekking tot de tarieven- en vergoedingenregeling worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 65, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

2. De Commissie raadpleegt de raad van beheer met betrekking tot het opstellen van de in lid 1 bedoelde maatregelen.

3. De in lid 1 bedoelde maatregelen bepalen in het bijzonder waarvoor de in artikel 59, lid 1, onder c) en d), bedoelde tarieven en vergoedingen verschuldigd zijn, de hoogte van de tarieven en vergoedingen en de wijze waarop zij moeten worden betaald.

4. Tarieven en vergoedingen worden in rekening gebracht voor:

a) de afgifte en vernieuwing van certificaten en voor de hiermee verband houdende taken van voortdurend toezicht;

b) het aanbieden van diensten; de vergoedingen geven de werkelijke kosten van elke afzonderlijke dienstenaanbieding weer;

[1] PB L 357 van 31.12.2002, blz. 72.

▼B

c) de behandeling van beroepen.

Alle tarieven en vergoedingen worden uitgedrukt en betaald in euro.

5. De hoogte van de tarieven en vergoedingen wordt bepaald op een niveau waarmee wordt gewaarborgd dat de desbetreffende ontvangsten in principe voldoende zijn om de volledige kosten van de geleverde diensten te dekken. De tarieven en vergoedingen, ook zij die in 2007 zijn ontvangen, worden als inkomsten van het Agentschap aangemerkt.

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 65

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op een maand.

4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

5. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4 en lid 5, onder b), en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5 bis, lid 3, onder c), lid 4, onder b), en lid 4, onder e), van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijnen worden vastgesteld op 20 dagen.

6. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1, 2 en 4, lid 5, onder b), en lid 6, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

7. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 6 van Besluit 1999/468/EG van toepassing.

Voordat zij haar besluit vaststelt, raadpleegt de Commissie het in lid 1 van dit artikel genoemde comité.

De in artikel 6, onder b), van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

Wanneer een besluit van de Commissie door een lidstaat wordt voorgelegd aan de Raad, kan de Raad binnen drie maanden met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andersluidend besluit nemen.

▼M2

Artikel 65 bis

Wijzigingen

Overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag zal de Commissie voorstellen de Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 te wijzigen teneinde rekening te houden met de eisen van deze verordening.

▼B

Artikel 66

Deelname van Europese derde landen

Het Agentschap staat open voor deelname van Europese derde landen die partij bij het Verdrag van Chicago zijn en die met de Europese Gemeenschap overeenkomsten hebben gesloten waarbij zij op het onder deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften ervan vallende gebied het Gemeenschapsrecht hebben overgenomen en toepassen.

Krachtens de desbetreffende bepalingen van deze overeenkomsten zullen regelingen worden uitgewerkt die onder meer de aard en de omvang van en de nadere regels voor de deelname van deze landen aan de werkzaamheden van het Agentschap vastleggen, met inbegrip van bepalingen ten aanzien van de financiële bijdragen en het personeel.

Artikel 67

Aanvang van de werking van het Agentschap

1. Het Agentschap vangt de ingevolge artikel 20 op het Agentschap rustende certificeringstaken aan op 28 september 2003. Tot die datum blijven de lidstaten de geldende wetgeving en voorschriften toepassen.

2. Gedurende een aanvullende overgangsperiode van 42 maanden na de in lid 1 bedoelde datum kunnen de lidstaten certificaten en goedkeuringen blijven verlenen in afwijking van het bepaalde in de artikelen 5, 6, 12 en 20 onder de voorwaarden die de Commissie in de voor hun uitvoering genomen maatregelen bepaalt. Ten aanzien van certificaten die door de lidstaten in dat verband worden afgegeven op basis van door derde landen afgegeven certificaten, wordt in de maatregelen van de Commissie naar behoren rekening gehouden met de beginselen van artikel 12, lid 2, onder b) en c).

Artikel 68

Sancties

De lidstaten voorzien in sancties voor de overtreding van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften. De sancties zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend.

Artikel 69

Intrekking

1. Verordening (EG) nr. 1592/2002 wordt ingetrokken, onverminderd de bepalingen van de tweede alinea.

Verwijzingen naar de ingetrokken verordening gelden als verwijzingen naar deze verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage VI.

2. Richtlijn 91/670/EEG wordt ingetrokken met ingang van de dag waarop de in artikel 7, lid 6, bedoelde maatregelen in werking treden.

3. Bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 wordt geschrapt met ingang van de datum waarop de overeenkomstige maatregelen als bedoeld in artikel 8, lid 5, in werking treden.

▼B

4. De bepalingen van artikel 11 van deze verordening zijn van toepassing op de producten, onderdelen en uitrustingsstukken, en organisaties alsmede personen waarvan de certificering is uitgevoerd of erkend overeenkomstig de bepalingen van de in de leden 1, 2 en 3 van dit artikel bedoelde besluiten.

5. Richtlijn 2004/36/EG wordt ingetrokken met ingang van de datum waarop de in artikel 10, lid 5, van deze verordening bedoelde maatregelen in werking treden, onverminderd de in artikel 8, lid 2, van die richtlijn bedoelde uitvoeringsvoorschriften.

Artikel 70

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

De artikelen 5, 6, 7, 8, 9 en 10 zijn van toepassing vanaf de data bepaald in hun respectievelijke uitvoeringsvoorschriften, maar niet later dan 8 april 2012.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

▼B

BIJLAGE I

Essentiële eisen inzake luchtwaardigheid bedoeld in artikel 5

1. *Productintegriteit: de productintegriteit moet voor de levensduur van het luchtvaartuig gewaarborgd zijn voor alle voorziene vluchtomstandigheden. De conformiteit met alle voorschriften moet aangetoond worden door middel van beoordeling of analyse, zo nodig ondersteund door tests.*

1.a. Structuren en materialen: de integriteit van de structuur moet worden gewaarborgd, binnen de operationele begrenzingen van het luchtvaartuig met inbegrip van het aandrijfsysteem, met een voldoende ruime marge, en gehandhaafd blijven tijdens de levensduur van het luchtvaartuig.

1.a.1. Alle onderdelen van het luchtvaartuig waarvan een storing de structurele integriteit zou kunnen aantasten, moeten voldoen aan de volgende voorwaarden zonder dat schadelijke vervormingen of storingen optreden. Dit heeft mede betrekking op alle onderdelen met een significante massa en de bevestigingsmiddelen daarvan.

1.a.1.a. Alle belastingscombinaties die redelijkerwijze te verwachten zijn binnen en in voldoende mate ook buiten de gewichten, het zwaartepuntbereik, de operationele begrenzingen en de levensduur van het luchtvaartuig, moeten in aanmerking worden genomen. Dit heeft mede betrekking op belasting door windvlagen, manoeuvres, drukverandering, beweegbare oppervlakken, regel- en aandrijfsystemen, zowel tijdens de vlucht als op de grond.

1.a.1.b. Belastingen en storingen die kunnen optreden bij noodlandingen op land of water moeten in aanmerking worden genomen.

1.a.1.c. Voor de structurele reactie op die belastingen moet rekening worden gehouden met dynamische effecten.

1.a.2. Het luchtvaartuig mag geen aero-elastische instabiliteit of buitensporige vibraties vertonen.

1.a.3. Bij de bouw van het luchtvaartuig moeten fabricagemethoden, procedés en materialen worden gebruikt die resulteren in bekende, reproduceerbare structurele eigenschappen. Veranderingen in de materiaalprestaties in verband met de gebruiksomgeving moeten worden opgegeven.

1.a.4. De effecten van cyclische belasting, verslechtering van de gebruiksomgeving, schade door ongevallen en diverse bronnen mogen de structurele integriteit niet zozeer aantasten dat een aanvaardbaar sterkteniveau niet meer bereikt wordt. In dit verband moeten de nodige instructies worden gegeven om blijvende luchtwaardigheid te garanderen.

1.b. Aandrijving: de integriteit van het aandrijfsysteem (d.w.z. de motor en, waar van toepassing, de propeller) moet worden aangetoond voor de operationele begrenzingen van het aandrijfsysteem, met een voldoende ruime marge, en gehandhaafd blijven tijdens de levensduur van het aandrijfsysteem.

1.b.1. Het aandrijfsysteem moet onder alle vluchtomstandigheden binnen de opgegeven grenzen zijn stuwkracht of vermogen leveren, de effecten en omstandigheden van de omgeving in aanmerking genomen.

1.b.2. Het fabricageprocédé en de voor de bouw van het aandrijfsysteem gebruikte materialen moeten resulteren in een bekend, reproduceerbaar structureel gedrag. Veranderingen in de materiaalprestaties in verband met de gebruiksomgeving moeten worden opgegeven.

1.b.3. De effecten van cyclische belasting, verslechtering van de gebruiksomgeving en de operationele omstandigheden, en eventueel daarna optredende storingen aan onderdelen mogen de integriteit van het aandrijfsysteem niet zozeer aantasten dat aanvaardbare niveaus niet meer worden bereikt. In dit verband moeten de nodige instructies worden gegeven om permanente luchtwaardigheid te garanderen.

▼B

1.b.4. Voor een veilige en juiste interface tussen aandrijfsysteem en luchtvaartuig moeten de nodige instructies, gegevens en voorschriften worden verstrekt.

1.c. Systemen en apparatuur

1.c.1. Het luchtvaartuig mag geen ontwerpeigenschappen of kenmerken hebben waarvan gebleken is dat zij gevaarlijk zijn.

1.c.2. Het luchtvaartuig, met inbegrip van de systemen, apparatuur en uitrusting die vereist zijn voor de typecertificatie, of op grond van de vluchtuitvoeringsvoorschriften, moeten onder alle verwachte vluchtuitvoeringsomstandigheden binnen de operationele begrenzingen van het luchtvaartuig, met een voldoende ruime marge, de beoogde werking hebben, waarbij terdege rekening moet worden gehouden met de gebruiksomgeving van het systeem, de apparatuur en de uitrustingsstukken. Andere systemen, apparatuur en uitrustingsstukken die niet vereist zijn voor de typecertificering of op grond van de vluchtuitvoeringsvoorschriften, mogen de veiligheid bij juiste of onjuiste werking niet aantasten, en de goede werking van andere systemen, apparatuur en uitrustingsstukken niet nadelig beïnvloeden. De systemen, apparatuur en uitrustingsstukken moeten bediend kunnen worden zonder dat daarvoor buitengewone vaardigheid of kracht nodig is.

1.c.3. De systemen, de apparatuur en de uitrustingsstukken van het luchtvaartuig moeten afzonderlijk en in hun onderlinge samenhang op zodanige wijze ontworpen zijn dat een ernstige storingstoestand niet het gevolg kan zijn van één storing waarvan niet is aangetoond dat die uiterst onwaarschijnlijk is, en er moet een verband van omgekeerde evenredigheid bestaan tussen de kans op een storingstoestand en de ernst van de gevolgen daarvan voor het luchtvaartuig en de inzittenden. Met betrekking tot bovengenoemd criterium van één enkele storing wordt aanvaard dat terdege rekening moet worden gehouden met de afmetingen en brede configuratie van het luchtvaartuig, en dat daardoor voor sommige onderdelen en sommige systemen van helikopters en kleine vleugelvliegtuigen wellicht niet aan dit criterium van een enkele storing kan worden voldaan.

1.c.4. De informatie die nodig is voor een veilig vluchtverloop en de informatie over onveilige factoren moet op duidelijke, consistente en ondubbelzinnige wijze aan de bemanning, dan wel, waar van toepassing, het onderhoudspersoneel, worden verstrekt. De systemen, apparatuur en bedieningsinrichtingen, met inbegrip van aanwijzingen en mededelingen, moeten zodanig ontworpen en geplaatst zijn dat er een zo gering mogelijke kans is op vergissingen die tot het ontstaan van gevaren zouden kunnen leiden.

1.c.5. Er moeten in het ontwerp voorzorgsmaatregelen worden genomen om gevaren waarop een redelijke kans bestaat, zowel in als buiten het luchtvaartuig, voor het luchtvaartuig en de inzittenden zo gering mogelijk te maken, hetgeen mede betrekking heeft op bescherming tegen de mogelijkheid van een significante storing aan, of de uitval van, enig uitrustingsstuk van het luchtvaartuig.

1.d. Permanente luchtwaardigheid

1.d.1. Er worden instructies voor de permanente luchtwaardigheid vastgesteld om te garanderen dat de luchtwaardigheidsnorm van de typecertificering van het luchtvaartuig gedurende de gehele levensduur van het luchtvaartuig bereikt wordt.

1.d.2. Er moeten middelen worden geboden om inspectie, afstelling, smering en demontage of vervanging van onderdelen en uitrustingsstukken mogelijk te maken wanneer dat nodig is voor de permanente luchtwaardigheid.

1.d.3. De instructies voor de permanente luchtwaardigheid moeten worden verstrekt in de vorm van een handboek of meerdere handboeken, naar gelang van de hoeveelheid te verstrekken gegevens. De handboeken moeten onderhouds- en herstellingsinstructies, informatie inzake het servicen, probleemoplossing en inspectieprocedures omvatten, in een presentatie die is afgestemd op een praktische afhandeling.

1.d.4. De instructies voor de permanente luchtwaardigheid moeten luchtwaardigheidsbeperkingen behelzen die alle verplichte termijnen voor vervanging, inspectiefrequenties en inspectieprocedures vastleggen.

▼B

2. *Luchtwaardigheidsaspecten van productgebruik*

2.a. Aangetoond moet worden dat aan het volgende voldoende is gedaan om tijdens het gebruik van het product een bevredigend veiligheidsniveau voor de personen aan boord of op de grond te waarborgen.

2.a.1. Vastgesteld moet worden voor welke soorten vluchtuitvoering het luchtvaartuig is goedgekeurd en welke beperkingen en gegevens zoals aangaande beperkingen om milieutechnische redenen en aangaande prestaties nodig zijn voor een veilige vluchtuitvoering.

2.a.2. Het luchtvaartuig moet onder alle verwachte vluchtuitvoeringsomstandigheden, ook na het uitvallen van één of indien van toepassing meer aandrijfsystemen, veilig bestuurd en gemanoeuvreerd kunnen worden. Er moet terdege rekening worden gehouden met de kracht van de piloot, de inrichting van de cockpit, de belasting van de piloot en andere menselijke factoren, en met de vluchtfase en de duur van de vlucht.

2.a.3. Een vloeiende overgang van de ene vluchtfase naar de andere moet mogelijk zijn zonder dat daarvoor onder aannemelijke vluchtuitvoeringsomstandigheden een buitengewone vaardigheid, oplettendheid, kracht of belasting van de piloot vereist is.

2.a.4. Het luchtvaartuig moet zo stabiel zijn dat er geen buitensporige eisen aan de piloot worden gesteld, de vluchtfase en de duur van de vlucht in aanmerking genomen.

2.a.5. Er moeten procedures zijn vastgesteld voor normale vluchtuitvoeringen, storingen en noodgevallen.

2.a.6. Er moet voorzien zijn in waarschuwingssignalen of in andere tegenmaatregelen om overschrijding van de normale operationele begrenzingen te voorkomen, naar gelang van het type.

2.a.7. Het luchtvaartuig en de systemen daarvan moeten zodanige eigenschappen hebben dat zij het bereiken van de uiterste operationele begrenzingen veilig kunnen doorstaan.

2.b. Informatie over vluchtuitvoeringsbeperkingen en andere informatie die nodig is voor een veilige vluchtuitvoering moeten ter beschikking van de bemanningsleden staan.

2.c. De producten mogen bij het gebruik niet blootstaan aan gevaar ten gevolge van ongunstige externe en interne omstandigheden, met inbegrip van omgevingsomstandigheden.

2.c.1. Er mag in het bijzonder geen onveilige toestand ontstaan als gevolg van blootstelling aan verschijnselen als, onder andere, ongunstige weersomstandigheden, bliksem, vogelaanvaring, gebieden met hoogfrequente straling, ozon en dergelijke, waarvan redelijkerwijs verwacht mag worden dat zij gedurende het gebruik van het product zullen optreden.

2.c.2. Cabinecompartimenten bieden de passagiers behoorlijke vervoersomstandigheden en passende bescherming tegen alle te voorziene gevaren die kunnen voortvloeien uit de vlucht of uit noodsituaties, met inbegrip van vuur, rook en giftige gassen en de gevolgen van een snelle drukverlaging. Er moeten voorzieningen worden getroffen om inzittenden een redelijke kans te geven ernstig letsel te vermijden en het luchtvaartuig snel te verlaten en om hen te beschermen tegen de gevolgen van de remmende krachten in geval van een noodlanding op land of water. Er moet gezorgd worden voor duidelijke, ondubbelzinnige tekens of mededelingen, voor zover nodig, om de inzittenden te wijzen op het juiste veilige gedrag en de plaats en het juiste gebruik van veiligheidsvoorzieningen. De vereiste veiligheidsvoorzieningen moeten onmiddellijk toegankelijk zijn.

▼B

2.c.3. Bemanningscompartimenten moeten zijn ingericht met het oog op het vergemakkelijken van de voor de vlucht vereiste handelingen, onder meer door middelen die situationeel bewustzijn verschaffen, en van de beheersing van alle te voorziene situaties en noodgevallen. De omgeving van de bemanningscompartimenten mag het vermogen van de bemanning om haar taken uit te voeren niet in gevaar brengen, en het ontwerp moet zodanig zijn dat storingen tijdens de vluchtuitvoering en onjuiste bediening van de besturingsorganen worden voorkomen.

3. *Organisaties en natuurlijke personen die een ontwerp-, vervaardigings- of onderhoudsactiviteit uitoefenen*

3.a. Aan organisaties worden goedkeuringen verleend indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

3.a.1. de organisatie beschikt over alle middelen die voor de uitvoering van haar werk nodig zijn. Die middelen omvatten onder meer: faciliteiten, personeel, uitrusting, instrumenten en materiaal, documentatie voor taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en administratie;

3.a.2. er wordt door de organisatie een managementsysteem toegepast en in stand gehouden dat inachtneming van de essentiële eisen voor luchtwaardigheid garandeert, en er wordt naar voortdurende verbetering van dat systeem gestreefd;

3.a.3. de organisatie treft regelingen met andere bevoegde organisaties, voor zover nodig, om permanente inachtneming van de essentiële eisen voor luchtwaardigheid te garanderen;

3.a.4. de organisatie voert een systeem van rapportage en/of afhandeling van voorvallen in, dat in het managementsysteem, bedoeld in punt 3.a.2, en de regelingen, bedoeld in punt 3.a.3, wordt gebruikt om bij te dragen tot de voortdurende verbetering van de productveiligheid.

3.b. De voorwaarden onder de punten 3.a.3 en 3.a.4 zijn niet van toepassing op organisaties voor onderhoudsscholing.

▼B

BIJLAGE II

Luchtvaartuigen bedoeld in artikel 4, lid 4

Artikel 4, leden 1, 2 en 3, zijn niet van toepassing op luchtvaartuigen die onder een of meer van de hieronder beschreven categorieën vallen:

a) historische luchtvaartuigen die aan de volgende criteria voldoen:
   i) niet-complexe luchtvaartuigen waarvan:
      — het oorspronkelijke ontwerp van vóór 1 januari 1955 dateert en
      — de productie vóór 1 januari 1975 is stopgezet,
      of
   ii) luchtvaartuigen met een duidelijk historisch belang, dat verband houdt met:
      — de deelname aan een opmerkelijke historische gebeurtenis, of
      — een belangrijke stap in de ontwikkeling van de luchtvaart, of
      — een belangrijke rol in de strijdkrachten van een lidstaat;
b) luchtvaartuigen die specifiek ontworpen of gewijzigd zijn voor onderzoek, experimentele of wetenschappelijke doeleinden en die naar verwachting in zeer kleine hoeveelheden zullen worden geproduceerd;
c) luchtvaartuigen waarvan ten minste 51 % door een amateur of een non-profit-organisatie van amateurs voor eigen doeleinden en zonder enig commercieel doel wordt gebouwd;
d) luchtvaartuigen die in dienst van strijdkrachten zijn gebruikt, tenzij het een type luchtvaartuig betreft waarvoor het Agentschap een ontwerpnorm heeft vastgesteld;
e) vleugelvliegtuigen, helikopters en paramotors met niet meer dan twee zitplaatsen en met een door de lidstaat geregistreerde maximumstartmassa (Maximum Take Off Mass, MTOM), van niet meer dan:
   i) 300 kg voor een landvliegtuig/helikopter, eenzitter, of
   ii) 450 kg voor een landvliegtuig/helikopter, tweezitter, of
   iii) 330 kg voor een amfibie- of drijfvliegtuig/helikopter, eenzitter, of
   iv) 495 kg voor een amfibie- of drijfvliegtuig/helikopter, tweezitter, op voorwaarde dat, indien het luchtvaartuig zowel dienst doet als drijf- en als landvliegtuig/helikopter, het onder beide MTOM-grenzen valt, al naar gelang hetgeen van toepassing is;
   v) 472,5 kg voor een landvliegtuig, tweezitter, dat is uitgerust met een op het luchtframe gemonteerd Total Recovery Parachute System;
   vi) 315 kg voor een landvliegtuig, eenzitter, dat is uitgerust met een op het luchtframe gemonteerd Total Recovery Parachute System;

   en waarvan, in het geval van vliegtuigen, de overtreksnelheid of de minimale constante vliegsnelheid in landingsconfiguratie niet hoger is dan 35 knopen gekalibreerde luchtsnelheid (Calibrated Air Speed (CAS));
f) gyrocopters, een- en tweezitters, met een maximumstartmassa die niet hoger is dan 560 kg;
g) zweefvliegtuigen met een maximale lege massa van niet meer dan 80 kg (voor één persoon) of 100 kg (voor twee personen), daaronder begrepen die welke met een aanloop in de lucht worden gebracht;
h) replica's van luchtvaartuigen die voldoen aan de criteria onder a) of d) hierboven, waarvan het structureel ontwerp gelijk is aan het oorspronkelijk luchtvaartuig;
i) onbemande luchtvaartuigen met een operationele massa van niet meer dan 150 kg;
j) elk ander luchtvaartuig met een maximale lege massa, inclusief brandstof, van ten hoogste 70 kg.

▼B

BIJLAGE III

Essentiële eisen voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid aan piloten bedoeld in artikel 7

1. *Opleiding*

1.a. Algemeen

1.a.1. Een persoon die wordt opgeleid om een luchtvaartuig te besturen moet leermatig op lichamelijk en mentaal opzicht voldoende zijn ontwikkeld om de relevante theoretische kennis en bedrevenheid te kunnen opdoen, vasthouden en aantonen.

1.b. Theoretische kennis

1.b.1. Een piloot moet een kennisniveau bereiken en handhaven dat toepasselijk is voor de in het luchtvaartuig uit te voeren taken en dat in verhouding staat tot de risico's die verbonden zijn aan het soort activiteit. Dergelijke kennis omvat ten minste het volgende:

i) luchtvaartwetgeving;

ii) algemene kennis inzake luchtvaartuigen;

iii) technische zaken die verband houden met de betreffende categorie van luchtvaartuigen;

iv) vluchtprestaties en -planning;

v) menselijke prestaties en beperkingen;

vi) meteorologie;

vii) navigatie;

viii) operationele procedures, inclusief middelenbeheer;

ix) vluchtbeginselen;

x) communicatie, en

xi) niet-technische vaardigheden, met inbegrip van de herkenning en beheersing van bedreigingen en fouten.

1.c. Aantonen en onderhouden van theoretische kennis

1.c.1. De verwerving en instandhouding van theoretische kennis moet worden aangetoond door middel van voortdurende evaluaties tijdens de opleiding, en, waar van toepassing, door middel van examens.

1.c.2. Er moet een adequaat niveau van bekwaamheid in theoretische kennis worden gehandhaafd. De overeenstemming met deze eis wordt aangetoond door middel van regelmatige evaluaties, examens, tests of controles. De regelmaat waarmee deze examens, tests of controles worden uitgevoerd, moet in verhouding staan tot het risiconiveau van de activiteit.

1.d. Praktische vaardigheden

1.d.1. Een piloot moet de praktische vaardigheden verwerven en in stand houden welke toepasselijk zijn voor zijn of haar taken in het luchtvaartuig. Dergelijke vaardigheden moeten in de juiste verhouding staan tot de risico's die verbonden zijn met het soort activiteit en moeten, al naar gelang de taken die in het luchtvaartuig worden uitgevoerd, het volgende omvatten:

i) activiteiten vóór en tijdens de vlucht, waaronder bepaling van prestaties van het luchtvaartuig, bepaling van massa en zwaartepunt, inspectie en onderhoud van het luchtvaartuig, brandstofplanning, weerkundige beoordeling, routeplanning, luchtruimbeperkingen en beschikbaarheid van start- en landingsbanen;

ii) bewegingen op het luchtvaartterrein en in het circuit;

iii) maatregelen en procedures ter voorkoming van botsingen;

iv) controle van het luchtvaartuig door middel van externe visuele referentie;

▼B

v) vliegmanoeuvres, ook in kritieke situaties, en bijbehorende herstelmanoeuvres, voor zover technisch uitvoerbaar;

vi) normale en zijwindse start en landing;

vii) vliegen op uitsluitend instrumenten, al naar gelang van het soort activiteit;

viii) operationele procedures, waaronder teamvaardigheden en middelenbeheer, al naar gelang het soort vluchtuitvoering, met een- of meerpersoonsbemanning;

ix) navigatie en toepassing van luchtvaartvoorschriften en bijbehorende procedures, met gebruik van, voor zover van toepassing, visuele referentie of navigatiehulpmiddelen;

x) abnormale en noodhandelingen, ook naar aanleiding van gesimuleerde defecten aan de apparatuur van het luchtvaartuig;

xi) samenwerking met luchtverkeersdiensten en naleving van communicatieprocedures;

xii) aspecten die specifiek zijn voor het type luchtvaartuig of de klasse luchtvaartuigen;

xiii) aanvullende training in praktische vaardigheden die vereist kunnen zijn om de risico's in verband met specifieke activiteiten te verkleinen, en

xiv) niet-technische vaardigheden, met inbegrip van de herkenning en beheersing van bedreigingen en fouten, met gebruikmaking van een goede beoordelingsmethode in samenhang met de beoordeling van de technische vaardigheden.

1.e. Aantonen en onderhouden van praktische vaardigheden

1.e.1. Een piloot moet aantonen te beschikken over het vermogen tot het uitvoeren van de procedures en manoeuvres met de mate van bekwaamheid die passend is voor de taken die in het luchtvaartuig worden uitgeoefend, door:

i) vluchten uit te voeren met het luchtvaartuig binnen zijn beperkingen;

ii) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;

iii) blijk te geven van goed inzicht en vliegerschap;

iv) luchtvaartkundige kennis toe te passen;

v) te allen tijde het luchtvaartuig onder controle te hebben zodat de succesvolle afloop van een procedure of manoeuvre is gegarandeerd, en

vi) niet-technische vaardigheden, met inbegrip van de herkenning en beheersing van bedreigingen en fouten, met gebruikmaking van een goede beoordelingsmethode in samenhang met de beoordeling van de technische vaardigheden.

1.e.2. Er moet een passend niveau van bekwaamheid in praktische vaardigheden worden gehandhaafd. De overeenstemming met deze eis wordt aangetoond door middel van regelmatige evaluaties, examens, tests of controles. De regelmaat waarmee deze examens, tests of controles worden uitgevoerd, moet in verhouding staan tot het risiconiveau van de activiteit.

1.f. Talenkennis

Een piloot moet bewezen taalvaardigheid hebben die passend is voor de taken die in het luchtvaartuig worden uitgeoefend. Deze bewezen vaardigheid houdt in dat de piloot in staat is om:

i) documenten met weerkundige informatie te begrijpen;

ii) luchtvaartkundige routekaarten, SID's en STAR's, alsmede bijbehorende luchtvaartkundige informatiedocumenten te gebruiken, en

▼B

iii) tijdens alle fasen van de vlucht, ook tijdens de voorbereiding, te communiceren met ander cockpitpersoneel en luchtnavigatiediensten.

1.g. Vluchtnabootsingsinstrumenten

Indien een vluchtnabootsingsinstrument (FSTD) wordt gebruikt voor opleidingsdoeleinden, of om aan te tonen dat een piloot praktische vaardigheden heeft verworven of behouden, moet het betreffende toestel geschikt zijn voor een bepaald prestatieniveau op de gebieden die van belang zijn voor de uitvoering van de betreffende taak. Met name de nabootsing van de configuratie, besturingseigenschappen, prestaties van het luchtvaartuig en het gedrag van het boordsysteem moet in voldoende mate overeenkomen met die van het luchtvaartuig.

1.h. Opleidingscursus

1.h.1. Opleiding moet worden verzorgd door middel van een cursus.

1.h.2. Een opleidingscursus moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

i) voor ieder type cursus moet een syllabus worden opgesteld, en

ii) de opleidingscursus moet zijn onderverdeeld in theoretische kennis en praktische vlieginstructie (o.a. met een synthetisch vluchttrainingstoestel), voor zover van toepassing.

1.i. Instructeurs

1.i.1. Theoretische instructie.

Theoretische instructie moet worden gegeven door naar behoren gekwalificeerde instructeurs. Zij moeten:

i) beschikken over de noodzakelijke kennis op het terrein waarvoor zij instructie geven, en

ii) in staat zijn toepasselijke instructietechnieken te gebruiken.

1.i.2. Vlieginstructie en instructie in een vlucht nabootser.

Vlieginstructie en instructie in een vluchtnabootser moet worden gegeven door goed gekwalificeerde instructeurs, die meer bepaald:

i) voldoen aan de eisen op het vlak van theoretische kennis en ervaring die nodig zijn voor de instructies die worden gegeven;

ii) in staat zijn toepasselijke instructietechnieken te gebruiken;

iii) geoefend zijn in de instructietechnieken voor de vliegmanoeuvres en -procedures waarop de vlieginstructie gericht is;

iv) hebben aangetoond over het vermogen te beschikken instructie te geven op de terreinen waarvoor vlieginstructie gegeven moet worden, zoals instructie met betrekking tot de handelingen en procedures vóór de vlucht, na de vlucht en op de grond, en

v) regelmatig opfriscursussen volgen om ervoor te zorgen dat de instructienormen worden gehandhaafd en geactualiseerd.

Vlieginstructeurs moeten ook bevoegd zijn als gezagvoerder op te treden in het luchtvaartuig waarvoor ze instructie geven, tenzij het gaat om een training voor een nieuw type luchtvaartuig.

▼B

1.j. Onderzoekers

1.j.1. Personen die belast zijn met de beoordeling van de vaardigheid van piloten moeten:

i) voldoen aan de eisen die worden gesteld aan vlieginstructeurs of instructeurs vluchtnabootsing;

ii) het vermogen hebben om de prestaties van een piloot te beoordelen en vluchttests en -controles uit te voeren.

2. *Ervaringseisen*

2.a.1. Iemand die als lid van het cockpitpersoneel, instructeur of examinator optreedt moet voldoende ervaring voor de uitgeoefende functies verwerven en vasthouden, tenzij volgens de maatregelen bekwaamheid moet worden aangetoond overeenkomstig punt 1.e.

3. *Opleidingsorganisaties*

3.a. Eisen voor opleidingsorganisaties

3.a.1. Een opleidingsorganisatie die pilotenopleidingen verzorgt moet aan de volgende eisen voldoen:

i) de organisatie moet beschikken over alle middelen die nodig zijn voor het verantwoordelijkheidsterrein dat verbonden is met hun activiteit. Die middelen omvatten onder meer: faciliteiten, personeel, uitrusting, instrumenten en materiaal, documentatie voor taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en administratie;

ii) de organisatie moet een beheersysteem met betrekking tot veiligheid en de opleidingsnormen toepassen en handhaven, en streven naar constante verbetering van dit systeem, en

iii) de organisatie moet naar behoeven regelingen met andere relevante organisaties treffen om ervoor te zorgen dat voortdurend aan de bovenstaande eisen wordt voldaan.

4. *Medische geschiktheid*

4.a. Medische criteria

4.a.1. Iedere piloot moet op periodieke basis zijn medische geschiktheid aantonen om zijn taken naar behoren te kunnen uitvoeren, rekening houdend met het soort activiteit waar het om gaat. Overeenstemming met deze eis moet worden aangetoond door middel van een passende beoordeling welke is gebaseerd op beste praktijken uit de luchtvaartgeneeskunde en waarbij rekening wordt gehouden met het soort activiteit en met eventuele negatieve mentale en lichamelijke gevolgen van het ouder worden.

Onder medische geschiktheid, waaronder zowel lichamelijke als mentale geschiktheid valt, wordt verstaan dat de piloot geen aandoening of handicap heeft die het hem onmogelijk maakt een of meer van de volgende activiteiten uit te oefenen:

i) uitvoeren van de taken die nodig zijn om een luchtvaartuig te besturen, of

ii) op ieder willekeurig moment uitvoeren van aan de piloot toegewezen taken, of

iii) op nauwkeurige wijze waarnemen van zijn of haar omgeving.

4.a.2. Indien de medische geschiktheid niet volledig kan worden aangetoond, worden er corrigerende maatregelen toegepast welke een gelijkwaardig niveau van vluchtveiligheid garanderen.

4.b. Luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen

4.b.1. Een luchtvaartgeneeskundig keuringsarts moet:

i) over kwalificaties en vergunningen beschikken voor het uitoefenen van de geneeskunde;

ii) onderwijs in de luchtvaartgeneeskunde hebben genoten en opfriscursussen in de luchtvaartgeneeskunde hebben gevolgd om te waarborgen dat de arts de normen voor beoordeling handhaaft;

iii) praktijkkennis en -ervaring hebben opgedaan omtrent de omstandigheden waarin piloten hun activiteiten uitoefenen.

▼B

4.c. Luchtvaartgeneeskundige centra

4.c.1. Luchtvaartgeneeskundige centra moeten aan de volgende voorwaarden voldoen:

i) het centrum moet beschikken over alle middelen om te kunnen voldoen aan de verantwoordelijkheden die aan zijn rechten zijn verbonden. Die middelen omvatten onder meer: faciliteiten, personeel, uitrusting, instrumenten en materiaal, documentatie voor taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en administratie;

ii) het centrum moet een beheersysteem met betrekking tot veiligheid en de normen voor medische beoordelingen toepassen en handhaven, en streven naar constante verbetering van dit systeem;

iii) het centrum moet naar behoeven regelingen met andere bevoegde organisaties treffen, opdat voortdurend aan deze eisen wordt voldaan.

▼B

BIJLAGE IV

Essentiële eisen voor vluchtuitvoeringen bedoeld in artikel 8

1. *Algemeen*

1.a. Een vlucht mag niet worden uitgevoerd indien de bemanningsleden en, voor zover van toepassing, ieder ander lid van het vluchtuitvoeringspersoneel dat betrokken is bij de voorbereiding en uitvoering niet bekend zijn met de voor de uitoefening van hun taken toepasselijke wetten, bepalingen en procedures die gelden in het luchtruim waarin zal worden gevlogen, op de luchtvaartterreinen waarvan gebruik zal worden gemaakt, en op de luchtnavigatiefaciliteiten die hiermee verband houden.

1.b. Een vlucht moet op zodanige wijze worden uitgevoerd dat de vluchtuitvoeringsprocedures vermeld in het vluchthandboek of, eventueel, het vluchthandboek, voor de voorbereiding en uitvoering van de vlucht worden opgevolgd. Om een en ander eenvoudiger te laten verlopen dient er een systeem van controlelijsten beschikbaar te zijn voor gebruik, voor zover van toepassing, door bemanningsleden in alle fasen van de vluchtuitvoering met het luchtvaartuig in normale, abnormale en noodomstandigheden en -situaties. Voor iedere noodsituatie die zich redelijkerwijs zou kunnen voordoen moeten procedures worden vastgelegd.

1.c. Vóór iedere vlucht moeten de taken en verantwoordelijkheden van ieder bemanningslid worden bepaald. De gezagvoerder moet verantwoordelijk zijn voor veilig gebruik van het luchtvaartuig en voor de veiligheid van alle bemanningsleden, passagiers en vracht aan boord.

1.d. Artikelen of stoffen die mogelijkerwijs een significant risico voor de gezondheid, veiligheid, eigendommen of het milieu opleveren, zoals gevaarlijke goederen, wapens en munitie, mogen door geen enkel luchtvaartuig worden vervoerd, tenzij er specifieke veiligheidsprocedures en -instructies worden toegepast om de bijbehorende risico's te verminderen.

1.e. Alle noodzakelijke gegevens, documenten, verslagen en informatie waarin naleving van de voorwaarden vermeld onder punt 5.c wordt aangetoond, moeten voor iedere vlucht worden bewaard en beschikbaar blijven voor een minimumperiode die in overeenstemming is met de soort vluchtuitvoering.

2. *Vluchtvoorbereiding*

2.a. Een vlucht mag pas worden aangevangen nadat met alle redelijke middelen is nagegaan of aan alle volgende voorwaarden is voldaan:

2.a.1. Bij de uitvoering van de vlucht moeten adequate voorzieningen die rechtstreeks noodzakelijk zijn voor de vlucht en voor een veilig gebruik van het luchtvaartuig beschikbaar zijn, waaronder communicatievoorzieningen en navigatiehulpmiddelen. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met beschikbare AIS (Aeronautical Information Services)-gegevens.

2.a.2. De bemanning moet bekend zijn met, en de passagiers moeten op de hoogte worden gesteld van, de locatie en het gebruik van de relevante noodapparatuur. Bemanning en passagiers dienen de beschikking te hebben over afdoende aanvullende gegevens in verband met de noodprocedures en het gebruik van veiligheidsuitrusting in de cabine, waarbij gebruik wordt gemaakt van gespecificeerde informatie.

2.a.3. De gezagvoerder moet ervan overtuigd zijn dat aan de volgende voorwaarden is voldaan:

i) het luchtvaartuig is luchtwaardig zoals vermeld in punt 6;

ii) het luchtvaartuig is, voor zover vereist, op de juiste wijze geregistreerd en de toepasselijke certificaten die hiermee verband houden bevinden zich aan boord van het luchtvaartuig;

iii) de instrumenten en uitrusting vermeld in punt 5, welke vereist zijn voor de uitvoering van de vlucht, zijn in het luchtvaartuig geïnstalleerd en operationeel, tenzij bij de van toepassing zijnde minimumuitrustingslijst (MUL) of een gelijkwaardig document, ontheffing van de betreffende eis is verleend;

▼B

iv) de massa en de locatie van het zwaartepunt van het luchtvaartuig zijn zodanig dat de vlucht kan worden uitgevoerd binnen de in de luchtwaardigheidsdocumentatie voorgeschreven limieten;

v) alle handbagage, ruimbagage en vracht is op passende wijze geladen en vastgezet; en

vi) de beperkingen voor vluchtuitvoering met het luchtvaartuig als vermeld in punt 4 zullen op geen enkel moment tijdens de vlucht worden overschreden.

2.a.4. Het cockpitpersoneel moet informatie tot haar beschikking hebben inzake de meteorologische omstandigheden bij het luchtvaartterrein van vertrek, van bestemming en, waar van toepassing, uitwijkhavens, evenals de omstandigheden en-route. Er moet bijzondere aandacht worden geschonken aan mogelijk gevaarlijke atmosferische omstandigheden.

2.a.5. Ingeval bekend is of verwacht wordt dat er tijdens de vlucht ijsafzetting zal optreden, moet het luchtvaartuig gecertificeerd, uitgerust en/of behandeld zijn om onder dergelijke omstandigheden veilig te kunnen functioneren.

2.a.6. Voor vluchten waarbij op basis van zichtvliegvoorschriften wordt gevlogen moeten de meteorologische omstandigheden op de vliegroute zodanig zijn dat de zichtvliegvoorschriften nageleefd kunnen worden. Voor vluchten waarbij op basis van instrumentvliegvoorschriften wordt gevlogen moet van tevoren een bestemmingsluchtvaartterrein en, waar van toepassing, een of meer uitwijkhavens worden gekozen, met name rekening houdend met de voorspelde meteorologische omstandigheden, de beschikbaarheid van luchtnavigatiediensten, de beschikbaarheid van grondfaciliteiten, en de procedures voor instrumentvluchten die zijn goedgekeurd door de staat waarin de bestemmings- en/of uitwijkhaven is gelegen.

2.a.7. Er moet voldoende brandstof en olie aan boord zijn om te garanderen dat de voorgenomen vlucht veilig kan worden voltooid, rekening houdend met de meteorologische omstandigheden, iedere mogelijke factor die de prestaties van het luchtvaartuig kan beïnvloeden en eventuele vertragingen die worden verwacht tijdens de vlucht. Daarnaast moet er een reservevoorraad brandstof worden meegenomen om eventualiteiten het hoofd te kunnen bieden. Indien nodig moeten er procedures voor brandstofbeheer tijdens de vlucht worden vastgelegd.

3. *Vluchtuitvoeringen*

3.a. Met betrekking tot vluchtuitvoeringen moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

3.a.1. Indien van belang voor het betreffende soort luchtvaartuig, moet ieder bemanningslid tijdens start en landing en wanneer de gezagvoerder dit noodzakelijk acht in het belang van de veiligheid, gezeten zijn op de aan zijn functie verbonden plaats en moet hij gebruikmaken van het aanwezige beveiligingssysteem, afhankelijk van het soort luchtvaartuig.

3.a.2. Indien van belang voor het betreffende soort luchtvaartuig, moeten alle leden van het cockpitpersoneel die cockpitdienst hebben met vastgegespte veiligheidsgordels op hun post zijn en blijven, tenzij zij tijdens de vlucht hun post voor fysiologische of operationele doeleinden moeten verlaten.

3.a.3. Indien van belang voor het betreffende soort luchtvaartuig, moet de gezagvoerder tijdens start en landing, tijdens het taxiën en wanneer hij dit nodig acht in het belang van de veiligheid, ervoor zorgen dat iedere passagier zit en zijn veiligheidsgordel goed vastgemaakt is.

3.a.4. Een vlucht moet op zodanige wijze worden uitgevoerd dat er tijdens ieder moment van de vlucht voldoende afstand tot andere luchtvaartuigen in acht wordt genomen en dat voldoende afstand tot obstakels wordt gehouden. Een dergelijke afstand moet ten minste voldoen aan de hiervoor geldende eisen in de toepasselijke luchtverkeersregels.

▼B

3.a.5. Een vlucht mag alleen worden voortgezet indien de omstandigheden zoals deze bekend zijn, ten minste gelijkwaardig blijven aan de omstandigheden vermeld onder punt 2. Daarnaast mag bij een vlucht op basis van instrumentvliegvoorschriften de afdaling in de richting van een luchtvaartterrein alleen dan onder een bepaalde vastgelegde hoogte of voorbij een bepaalde positie worden voortgezet, wanneer aan bepaalde voorgeschreven criteria met betrekking tot het zicht is voldaan.

3.a.6. In een noodtoestand moet de gezagvoerder ervoor zorgen dat alle passagiers instructies krijgen voor het uitvoeren van de noodhandelingen die onder de omstandigheden geboden zijn.

3.a.7. De gezagvoerder moet alle nodige maatregelen nemen om de gevolgen van storend gedrag van passagiers voor de vlucht tot een minimum te beperken.

3.a.8. Een luchtvaartuig mag uitsluitend worden getaxied in de verkeerszone van een luchtvaartterrein, of de rotor mag uitsluitend op motorkracht worden ingeschakeld, indien de persoon die het luchtvaartuig bedient hiervoor voldoende bekwaam is.

3.a.9. Indien nodig, moeten de toepasselijke in-flight brandstofbeheerprocedures worden toegepast.

4. *Prestaties van en beperkingen voor de vluchtuitvoering met het luchtvaartuig*

4.a. Een luchtvaartuig moet worden bediend in overeenstemming met de luchtwaardigheidsdocumenten en alle bijbehorende operationele procedures en beperkingen die zijn vermeld in het goedgekeurde vluchthandboek of in gelijkwaardige documentatie, al naar gelang van de situatie. De bemanning moet het vluchthandboek of de gelijkwaardige documentatie tot haar beschikking hebben en deze moeten voor ieder luchtvaartuig geactualiseerd zijn.

4.b. Het luchtvaartuig moet in overeenstemming met de toepasselijke milieudocumentatie worden bediend.

4.c. Een vlucht mag uitsluitend worden aangevangen of voortgezet indien de voorziene prestaties van het luchtvaartuig, alle factoren die een wezenlijke invloed hebben op het prestatieniveau van het luchtvaartuig in aanmerking genomen, uitvoering van alle fasen van de vlucht mogelijk maken met inachtneming van de toepasselijke afstanden/ruimtes en obstakelvermijding bij de voorziene operationele massa. Met name de volgende prestatiefactoren zijn van invloed op de start, vlucht en benadering/landing:

i) vluchtuitvoeringsprocedures;

ii) drukhoogte op het luchtvaartterrein;

iii) temperatuur;

iv) wind;

v) afmeting, helling en staat van de start-/landingszone, en

vi) de staat van het luchtframe, de krachtbron en de systemen, rekening houdend met mogelijke achteruitgang.

4.c.1. Met dergelijke factoren moet rekening worden gehouden, hetzij rechtstreeks als operationele parameters, hetzij onrechtstreeks door middel van inaanmerkingnemingen of marges, die kunnen worden vermeld in de programmering van prestatiegegevens, al naar gelang van de soort vluchtuitvoering.

5. *Instrumenten, gegevens en uitrusting*

5.a. Een luchtvaartuig moet zijn uitgerust met alle navigatie-, communicatie- en overige uitrusting die nodig is voor de voorgenomen vlucht, rekening houdend met de luchtverkeersreglementen en -regels die van toepassing zijn tijdens iedere fase van de vlucht.

▼B

5.b. Voor zover relevant moet een luchtvaartuig voorzien zijn van alle nodige medische, veiligheids-, evacuatie- en overlevingsuitrusting, al naar gelang van de risico's die verbonden zijn met het gebied van de vluchtuitvoering, de routes die gevlogen worden, de vluchthoogte en de duur van de vlucht.

5.c. Alle noodzakelijke gegevens voor de uitvoering van de vlucht door de bemanning moeten zijn geactualiseerd en beschikbaar zijn aan boord van het luchtvaartuig, rekening houdend met de toepasselijke luchtverkeersbepalingen en -regels, vluchthoogten en vluchtuitvoeringsgebieden.

6. *Permanente luchtwaardigheid*

6.a. Het luchtvaartuig mag uitsluitend worden gebruikt indien:

i) het in luchtwaardige toestand verkeert;

ii) de operationele en nooduitrusting die nodig zijn voor de voorgenomen vlucht in bruikbare toestand verkeren;

iii) het luchtwaardigheidsbewijs van het luchtvaartuig geldig is, en

iv) het onderhoud dat aan het luchtvaartuig is uitgevoerd in overeenstemming is met het onderhoudsprogramma.

6.b. Vóór iedere vlucht of consistente reeks opeenvolgende vluchten moet het luchtvaartuig worden geïnspecteerd (pre-flight check) om te bepalen of het geschikt is voor de voorgenomen vlucht.

6.c. Het onderhoudsprogramma dient met name te voorzien in bepaalde onderhoudstaken en termijnen, in het bijzonder die welke als verplicht zijn opgenomen in de instructies voor permanente luchtwaardigheid.

6.d. Het luchtvaartuig mag uitsluitend worden gebruikt indien het, na onderhoud, door gekwalificeerde personen of organisaties voor zijn taak is vrijgegeven. Bij het luchtwaardig verklaren, na ondertekening, van een luchtvaartuig moeten met name de belangrijkste gegevens omtrent het uitgevoerde onderhoud worden gespecificeerd.

6.e. Alle gegevens die de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig aantonen moeten worden bewaard tot de betreffende informatie wordt vervangen door nieuwe, qua reikwijdte en detailniveau gelijkwaardige informatie. Gedetailleerde onderhoudsgegevens moeten echter ten minste 24 maanden worden bewaard. Indien het om een geleased luchtvaartuig gaat, moeten alle gegevens die de luchtwaardigheid aantonen ten minste gedurende de volledige leaseperiode worden bewaard.

6.f. Alle wijzigingen en reparaties moeten in overeenstemming zijn met de essentiële eisen voor luchtwaardigheid. De gegevens die de naleving van de eisen inzake luchtwaardigheid staven, moeten worden bewaard.

7. *Bemanningsleden*

7.a. De grootte en de samenstelling van de bemanning dienen te worden bepaald op basis van de volgende factoren:

i) de in de certificering vastgelegde beperkingen van het luchtvaartuig, met inbegrip van, indien van toepassing, de relevante noodevacuatiedemonstratie;

ii) de configuratie van het luchtvaartuig, en

iii) het soort en de duur van de vluchtuitvoeringen.

7.b. Cabinepersoneelsleden moeten:

i) worden opgeleid en met regelmatige tussenpozen gecontroleerd om een adequaat bekwaamheidsniveau te bereiken en te handhaven teneinde de hun toegewezen veiligheidstaken te kunnen vervullen, en

▼B

ii) met regelmatige tussenpozen worden beoordeeld op medische geschiktheid om de hun toegewezen veiligheidstaken op veilige wijze uit te oefenen. De overeenstemming met deze eis moet worden aangetoond aan de hand van passende beoordelingen met beproefde methoden op luchtvaartgeneeskundig gebied.

7.c. De gezagvoerder moet over het gezag beschikken om alle bevelen te geven en iedere gepaste maatregel te nemen teneinde de bediening van het luchtvaartuig veilig te stellen en de veiligheid van het luchtvaartuig en van de personen en/of eigendommen die erin worden vervoerd te garanderen.

7.d. In een noodsituatie, waarin de bediening of de veiligheid van het luchtvaartuig en/of de personen aan boord in gevaar komen, moet de gezagvoerder alle maatregelen nemen die hij in het belang van de veiligheid noodzakelijk acht. Indien een dergelijke maatregel een schending van de plaatselijke regelgeving of procedures inhoudt, is het de taak van de piloot om de bevoegde plaatselijke autoriteit hiervan onverwijld op de hoogte te brengen.

7.e. Nood- en abnormale situaties mogen niet worden nagebootst wanneer het luchtvaartuig passagiers of vracht vervoert.

7.f. Geen enkel bemanningslid mag laten gebeuren dat zijn vermogen tot het uitvoeren van zijn taken of het nemen van beslissingen, als gevolg van vermoeidheid, rekening houdend met onder meer opgebouwde vermoeidheid, slaaptekort, het aantal uitgevoerde vluchten, nachtdiensten of tijdzonewisselingen, dermate afneemt dat de veiligheid van de vlucht in gevaar komt. De rustperioden moeten de bemanningsleden voldoende tijd verschaffen om de effecten van de voorafgaande dienst te overwinnen en goed uitgerust aan de volgende vluchtdienstperiode te kunnen beginnen.

7.g. Een bemanningslid mag aan boord geen toegewezen taken uitoefenen wanneer hij of zij onder invloed is van psychoactieve stoffen of alcohol, of wanneer hij of zij niet bekwaam kan worden geacht als gevolg van letsel, vermoeidheid, medicatie, ziekte of andere soortgelijke oorzaken.

8. *Aanvullende eisen voor vluchtuitvoering met commerciële doeleinden en vluchtuitvoering met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen*

8.a. Vluchtuitvoering met commerciële doeleinden en vluchtuitvoering met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen mogen uitsluitend plaatsvinden indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

8.a.1. de exploitant moet rechtstreeks of onrechtstreeks door middel van contracten beschikken over de middelen die met het oog op de schaal en het bestek van de vluchtuitvoeringen noodzakelijk zijn. Hiertoe worden onder meer, maar niet uitsluitend, gerekend: luchtvaartuigen, faciliteiten, managementstructuur, personeel, uitrusting, documentatie met betrekking tot de opdracht, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en administratie;

8.a.2. de exploitant mag uitsluitend gebruikmaken van voldoende gekwalificeerd en opgeleid personeel en moet voor de bemanningsleden en ander relevant personeel opleidings- en controleprogramma's toepassen en handhaven;

8.a.3. de exploitant moet een MUL of soortgelijk document opstellen, rekening houdend met de volgende zaken:

i) de vluchtuitvoering met het luchtvaartuig, onder gespecificeerde omstandigheden, met specifieke instrumenten, uitrustingsstukken of functies welke bij aanvang van de vlucht niet-operationeel zijn;

ii) het document moet voor ieder afzonderlijk luchtvaartuig worden opgesteld, rekening houdend met de relevante operationele en onderhoudsvoorwaarden van de exploitant, en

iii) de MUL moet gebaseerd zijn op de basis-minimumuitrustingslijst, indien beschikbaar, en mag niet minder restrictief zijn dan de basis-minimumuitrustingslijst;

▼B

8.a.4. de exploitant moet een beheersysteem invoeren en in stand houden om naleving van deze essentiële eisen voor luchtvaartactiviteiten te waarborgen en voortdurend streven naar verbetering van dit systeem, en

8.a.5. de exploitant moet een programma voor ongevallenpreventie en veiligheid opstellen en in stand houden, waaronder een programma voor incidentenmelding. Het programma moet binnen het beheersysteem worden gebruikt om bij te dragen aan de doelstelling van constante verbetering van de veiligheid van de activiteiten.

8.b. Vluchtuitvoering met commerciële doeleinden en vluchtuitvoering met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen mogen uitsluitend plaatsvinden in overeenstemming met een operationeel handboek van de exploitant. Een dergelijk handboek moet alle nodige instructies, informatie en procedures voor alle gebruikte luchtvaartuigen bevatten die het operationeel personeel nodig heeft om zijn taken te kunnen uitoefenen. Beperkingen met betrekking tot vluchttijden, vluchtdiensttijden en rusttijden voor bemanningsleden dienen hierin te zijn vastgelegd. Het operationeel handboek en eventuele herzieningen ervan moeten in overeenstemming zijn met het goedgekeurde vluchthandboek en indien nodig worden aangepast.

8.c. De exploitant moet, voor zover van toepassing, procedures opstellen om de gevolgen van storend gedrag van passagiers voor de veiligheid van de vlucht tot een minimum te beperken.

8.d. De exploitant moet beveiligingsprogramma's ontwikkelen en handhaven die zijn aangepast aan het luchtvaartuig en aan het soort luchtvaartactiviteit en die met name moeten voorzien in de volgende elementen:

i) beveiliging van het compartiment waar het cockpitpersoneel zich bevindt;

ii) controlelijst inzake de procedures voor het doorzoeken van luchtvaartuigen;

iii) opleidingsprogramma's;

iv) bescherming van elektronische en computersystemen tegen opzettelijke systeemverstoring en -corruptie, en

v) melding van gevallen van onwettige verstoring.

Indien beveiligingsmaatregelen de veiligheid van de activiteiten mogelijk negatief beïnvloeden, moeten de risico's worden beoordeeld en moeten er gepaste procedures worden ontwikkeld om de veiligheidsrisico's te verminderen. Hiervoor is mogelijk het gebruik van specialistische apparatuur nodig.

8.e. De exploitant moet onder het cockpitpersoneel één piloot aanwijzen als gezagvoerder.

8.f. De voorkoming van vermoeidheid moet worden geregeld door middel van een roostersysteem. Voor een vlucht, of een reeks vluchten, dient een dergelijk roostersysteem rekening te houden met vluchttijd, vluchtdiensttijden, de diverse taken, en aangepaste rusttijden. Bij vaststelling van de beperkingen binnen het roostersysteem moet rekening worden gehouden met alle relevante factoren die bijdragen aan vermoeidheid zoals, met name, het aantal uitgevoerde vluchten, het reizen tussen verschillende tijdzones, slaaptekort, ontregeling van het dagritme, nachtdiensten, positie, totale (cumulatieve) diensttijd gedurende bepaalde perioden, verdeling van toegewezen taken onder bemanningsleden, en het al dan niet voeren van een uitgebreide bemanning.

▼B

8.g. De taken vermeld in punt 6.a en beschreven in de punten 6.d en 6.e moeten worden gecontroleerd door een organisatie die belast is met het beheer van de permanente luchtwaardigheid en die, naast de eisen vermeld in punt 3.a van bijlage I, voldoet aan de volgende voorwaarden:

i) de organisatie moet gekwalificeerd zijn voor het onderhoud van producten, onderdelen en uitrustingsstukken die onder haar verantwoordelijkheid vallen, dan wel een overeenkomst inzake deze producten, onderdelen en uitrustingsstukken hebben gesloten met een hiervoor gekwalificeerde organisatie, en

ii) de organisatie moet een organisatiehandboek opstellen dat ten behoeve van het gebruik door en begeleiding van het betrokken personeel is voorzien van een beschrijving van alle procedures van de organisatie met betrekking tot permanente luchtwaardigheid, waaronder ook, indien van toepassing, een beschrijving van de administratieve regelingen tussen de organisatie en de erkende onderhoudsorganisatie.

▼B

BIJLAGE V

▼M2

Criteria voor gekwalificeerde instanties als bedoeld in artikel 13 („gekwalificeerde instantie” of „instantie”)

▼B

1. De instantie, de directeur ervan en het met de uitvoering van de controles belaste personeel mogen niet worden betrokken bij het ontwerp, de constructie, de verkoop of het onderhoud van de producten, delen, uitrustingsstukken, onderdelen of systemen, noch bij de werking, de dienstenaanbieding of het gebruik. Uitwisseling van technische informatie tussen de betrokken organisaties en de gekwalificeerde instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.
2. De instantie en het personeel dat met de certificatietaken is belast, moeten hun taken met de grootste beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uitvoeren; zij dienen vrij te zijn van elke pressie en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun beoordeling of de uitkomst van hun onderzoeken kan beïnvloeden, inzonderheid door personen of groepen die bij de resultaten van de certificatiewerkzaamheden belang hebben.
3. De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en de nodige middelen te bezitten om de met de uitvoering van het certificatieproces verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het nodige materiaal voor bijzondere keuringen.
4. Het met het onderzoek belaste personeel moet:
   — een goede technische en beroepsopleiding hebben genoten;
   — voldoende kennis bezitten van de voorschriften betreffende de certificatietaken die het verricht en voldoende ervaring met die taken hebben;
   — de vereiste bekwaamheid bezitten om op grond van het verrichte onderzoek de verklaringen, processen-verbaal en rapporten op te stellen.
5. De onafhankelijkheid van het personeel dat met het onderzoek is belast, moet worden gewaarborgd. De bezoldiging van dat personeel mag niet afhangen van het aantal onderzoeken dat het verricht, noch van de resultaten van die onderzoeken.
6. De instantie moet een aansprakelijkheidsverzekering afsluiten, tenzij haar aansprakelijkheid door een lidstaat overeenkomstig het nationale recht wordt gedragen.
7. De personeelsleden van de instantie dienen het beroepsgeheim te bewaren ten aanzien van alle informatie die hun ter kennis komt tijdens de uitvoering van hun taken op grond van deze verordening.

▼M2

BIJLAGE Va

ESSENTIËLE EISEN VOOR LUCHTVAARTTERREINEN

A — **Fysieke kenmerken, infrastructuur en apparatuur**

1. *Bewegingsgebied*

a) Een luchtvaartterrein dient een daartoe aangewezen zone te hebben voor de start en de landing van luchtvaartuigen. Die zone voldoet aan de volgende voorwaarden:

i) de start- en landingszone dient de juiste afmetingen en kenmerken te hebben voor de luchtvaartuigen die geacht worden er gebruik van te maken;

ii) waar van toepassing dient de start- en landingszone voldoende draagvermogen te hebben voor een voortdurend gebruik door de daarvoor bestemde luchtvaartuigen. Zones die niet bestemd zijn voor voortdurend gebruik hoeven enkel in staat te zijn het gewicht van de luchtvaartuigen te dragen;

iii) de start- en landingszone dient zodanig ontworpen te zijn dat water kan afvloeien teneinde te voorkomen dat water blijft staan en een onaanvaardbaar risico vormt voor het functioneren van de luchtvaartuigen;

iv) de helling en veranderingen in de helling van de start- en landingszone mogen niet leiden tot onaanvaardbare risico's voor het functioneren van de luchtvaartuigen;

v) de eigenschappen van het oppervlak van de start- en landingszone dienen geschikt te zijn voor gebruik door de daartoe bestemde luchtvaartuigen, en

vi) het start- en landingsterrein dient vrij te zijn van objecten die een onaanvaardbaar risico kunnen opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen.

b) Wanneer er meerdere als zodanig aangewezen start- en landingszones zijn, dienen zij zodanig van aard te zijn dat zij geen onaanvaardbaar risico kunnen opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen.

c) De als zodanig aangewezen start- en landingszone dient omgeven te zijn door afgebakende zones. Deze zones zijn bedoeld om luchtvaartuigen te beschermen wanneer zij eroverheen vliegen tijdens de start of de landing, of om de gevolgen te beperken van te vroeg aan de grond komen of van de baan raken op de start- en landingszone. Deze zones voldoen aan de volgende voorwaarden:

i) zij dienen de juiste afmetingen te hebben voor het functioneren van de luchtvaartuigen die voorzien zijn;

ii) de helling en veranderingen in de helling van deze zones mogen niet leiden tot onaanvaardbare risico's voor het functioneren van de luchtvaartuigen;

iii) de zones dienen vrij te zijn van objecten die een onaanvaardbaar risico kunnen opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen. Dit laat onverlet dat breekbaar materieel voor assistentie bij het functioneren van een luchtvaartuig in die zones aanwezig mag zijn;

iv) elk van die zones dient voldoende draagvermogen te hebben voor het beoogde doel.

d) De zones van een luchtvaartterrein die bedoeld zijn voor het taxiën en parkeren van luchtvaartuigen, en hun onmiddellijke omgeving dienen zodanig ontworpen te zijn dat de luchtvaartuigen die geacht worden ervan gebruik te maken onder alle voorziene omstandigheden veilig kunnen functioneren, en dienen te voldoen aan de volgende voorwaarden:

i) zij dienen voldoende draagvermogen te hebben om het herhaaldelijk taxiën en parkeren van de daarvoor bestemde luchtvaartuigen aan te kunnen. De zones die enkel bedoeld zijn voor sporadisch gebruik, hoeven enkel in staat te zijn het gewicht van de luchtvaartuigen te dragen;

ii) zij dienen zodanig ontworpen te zijn dat water kan afvloeien teneinde te voorkomen dat water blijft staan en een onaanvaardbaar risico vormt voor het functioneren van de luchtvaartuigen;

▼**M2**

iii) de helling en veranderingen in de helling van deze zones mogen geen onaanvaardbaar risico opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen;

iv) de eigenschappen van het oppervlak van deze zones dienen geschikt te zijn voor het gebruik dat de daartoe bestemde luchtvaartuigen daarvan maken, en

v) de zones dienen vrij te zijn van objecten die een onaanvaardbaar risico opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen. Dit laat onverlet dat materieel dat nodig is in die zone, opgesteld mag worden in specifiek daartoe aangewezen posities of zones.

e) De overige infrastructuur die bedoeld is voor gebruik door luchtvaartuigen, dient zodanig ontworpen te zijn dat zij geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de luchtvaartuigen die er gebruik van maken.

f) Constructies, gebouwen, materieel of opslagterreinen dienen zodanig gesitueerd en ontworpen te zijn dat zij geen onaanvaardbaar risico opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen.

g) Er moet worden gezorgd voor passende middelen om te voorkomen dat onbevoegde personen of voertuigen toegang krijgen tot het bewegingsgebied. Ditzelfde geldt voor dieren die groot genoeg zijn om een onaanvaardbaar risico op te leveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen, onverminderd nationale en internationale voorschriften inzake dierenbescherming.

2. *Hindernisvrijheid*

a) Aankomst- en vertrekroutes en -zones dienen te worden vastgesteld om luchtvaartuigen te beschermen die onderweg zijn naar het luchtvaartterrein om er te landen of die daarvandaan vertrekken. Deze routes en zones dienen de luchtvaartuigen de benodigde afstand te bieden met betrekking tot hindernissen in het gebied rondom het luchtvaartterrein waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met de plaatselijke fysieke kenmerken.

b) De afstand tot dergelijke hindernissen dient te zijn afgestemd op de vluchtfase en het type operatie op dat moment. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de apparatuur voor de positiebepaling van het luchtvaartuig.

3. *Visuele en niet-visuele hulpmiddelen en apparatuur van luchtvaartterreinen*

a) Hulpmiddelen dienen geschikt te zijn voor het doel ervan en herkenbaar en begrijpelijk te zijn voor gebruikers onder alle beoogde operationele omstandigheden.

b) De apparatuur van het luchtvaartterrein moet onder alle voorziene gebruiksomstandigheden de beoogde werking hebben. Zowel in normale gebruiksomstandigheden als in geval van een storing mag de apparatuur van luchtvaartterreinen geen onaanvaardbaar risico op te leveren voor de veiligheid van de luchtvaart.

c) De hulpmiddelen en hun stroomvoorzieningssysteem moeten zodanig zijn ontworpen dat storingen niet leiden tot de overdracht van ongeschikte, misleidende of ontoereikende informatie aan gebruikers of tot de onderbreking van een essentiële dienst.

d) Er dient passende beveiliging te zijn om schade aan of ontregeling van dergelijke hulpmiddelen te voorkomen.

e) Stralingsbronnen en de eventuele aanwezigheid van beweeglijke of onbeweeglijke objecten mogen het functioneren van systemen voor luchtvaartcommunicatie, navigatie en radartoezicht niet verstoren of nadelig beïnvloeden.

f) Aan de relevante medewerkers dient informatie ter beschikking te worden gesteld over het functioneren en gebruik van luchtvaartterreinapparatuur, met duidelijke vermelding van de omstandigheden die onaanvaardbare risico's voor de veiligheid van de luchtvaart opleveren.

4. *Informatie over het luchtvaartterrein*

a) Relevante informatie over het luchtvaartterrein en de beschikbare diensten dient te worden vastgelegd en geactualiseerd.

b) De gegevens dienen accuraat, leesbaar, compleet en eenduidig te zijn. Er moeten passende integriteitsniveaus worden gehandhaafd.

c) De informatie dient tijdig aan de gebruikers en de betrokken verleners van ANS beschikbaar te worden gesteld, waarbij gebruikgemaakt wordt van een voldoende betrouwbare en snelle communicatiemethode.

▼M2

B — **Gebruik en beheer**

1. *De exploitant van een luchtvaartterrein is verantwoordelijk voor het gebruik ervan. De exploitant van een luchtvaartterrein heeft de volgende verantwoordelijkheden:*

a) de exploitant van een luchtvaartterrein beschikt rechtstreeks of via contracten over alle benodigde middelen om te zorgen voor een veilig gebruik van luchtvaartuigen op het luchtvaartterrein, met inbegrip van onder meer installaties, personeel, apparatuur en materieel, documentatie van taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en registratie;

b) de exploitant van een luchtvaartterrein verifieert dat te allen tijde voldaan wordt aan de eisen in hoofdstuk A of neemt de juiste maatregelen om het risico van niet-naleving van deze eisen te beperken. Procedures moeten worden vastgesteld en toegepast om alle gebruikers tijdig van dergelijke maatregelen op de hoogte te stellen;

c) de exploitant van een luchtvaartterrein moet een passend risicobeheersprogramma opzetten en uitvoeren voor in het wild levende dieren;

d) de exploitant van een luchtvaartterrein zorgt ervoor dat het functioneren van voertuigen en personen in het bewegingsgebied en andere operationele zones wordt gecoördineerd met de bewegingen van luchtvaartuigen om botsingen en schade aan luchtvaartuigen te voorkomen;

e) indien van toepassing zorgt de exploitant van een luchtvaartterrein ervoor dat procedures zijn vastgesteld en uitgevoerd ter beperking van risico's in verband met het functioneren van luchtvaartterreinen in de winter, bij ongunstige weersomstandigheden, bij verminderd zicht of tijdens de nacht;

f) om permanente inachtneming van de essentiële eisen voor luchtvaartterreinen te garanderen, treft de exploitant van een luchtvaartterrein regelingen met andere bevoegde organisaties, met inbegrip van onder meer exploitanten van luchtvaartuigen, verleners van luchtvaartnavigatiediensten, verleners van grondafhandelingsdiensten en andere organisaties wier activiteiten of producten van invloed kunnen zijn op de veiligheid van luchtvaartuigen;

g) de exploitant van een luchtvaartterrein zorgt zelf of aan de hand van overeenkomsten met derden ervoor dat procedures worden vastgesteld die ervoor zorgen dat de tanks van luchtvaartuigen met niet-verontreinigde brandstof volgens de juiste specificaties worden gevuld;

h) er worden handboeken voor het onderhoud van apparatuur op luchtvaartterreinen beschikbaar gesteld en in de praktijk gebruikt. Deze handboeken moeten onderhouds- en reparatie-instructies, klantendienstinformatie, informatie over het opsporen van storingen, en inspectieprocedures bevatten;

i) de exploitant van een luchtvaartterrein moet een effectief rampenplan voor het luchtvaartterrein opstellen en implementeren. Dit plan dient rampenscenario's te bestrijken die kunnen plaatsvinden op het luchtvaartterrein en in de onmiddellijke omgeving ervan. Dit plan zal, indien nodig, worden gecoördineerd met het rampenplan van de omringende gemeenschap;

j) de exploitant van een luchtvaartterrein zorgt ervoor dat er op het luchtvaartterrein voorzien wordt in adequate reddings- en brandbestrijdingsdiensten. Deze diensten dienen met spoed te reageren op ongelukken en incidenten en moeten beschikken over de nodige apparatuur, blusmiddelen en medewerkers;

k) de exploitant van een luchtvaartterrein zet voor de exploitatie en het onderhoud uitsluitend goed opgeleid en gekwalificeerd personeel in. Daarnaast moet hij opleidings- en controleprogramma's opzetten en uitvoeren om de vaardigheden van al het relevante personeel op peil te houden;

l) de exploitant van een luchtvaartterrein zorgt ervoor dat elke persoon die zonder begeleiding toegang heeft tot het bewegingsgebied of enige andere operationele zone, hiervoor voldoende opgeleid en gekwalificeerd is;

▼M2

m) de reddings- en brandbestrijdingsmedewerkers zijn voldoende opgeleid en gekwalificeerd om in de luchtvaartterreinomgeving te functioneren. De exploitant van een luchtvaartterrein moet opleidings- en controleprogramma's opzetten en uitvoeren om de vaardigheden van al deze medewerkers op peil te houden, en

n) iedere reddings- en brandbestrijdingsmedewerker die in actie kan komen bij luchtvaartnoodsituaties moet op periodieke basis zijn of haar medische geschiktheid aantonen om zijn of haar taken naar behoren te kunnen uitvoeren, rekening houdend met het soort activiteit waar het om gaat. Onder medische geschiktheid, waaronder zowel lichamelijke als mentale geschiktheid valt, wordt verstaan dat de medewerker geen aandoening of handicap heeft die het hem of haar onmogelijk maakt de volgende activiteiten uit te oefenen:

i) uitvoeren van de taken die nodig zijn om in actie te komen bij luchtvaartnoodsituaties;

ii) op ieder willekeurig moment uitvoeren van aan de medewerker opgedragen taken, of

iii) op correcte wijze waarnemen van zijn of haar omgeving.

2. *Beheersystemen*

a) De exploitant van het luchtvaartterrein dient een beheersysteem te implementeren en te onderhouden om te waarborgen dat voldaan wordt aan de essentiële eisen voor luchtvaartterreinen en te streven naar voortdurende en proactieve verbeteringen van de veiligheid. Het beheersysteem dient organisatorische structuren, verantwoordingsplichten, verantwoordelijkheden, beleidsvormen en procedures te bevatten.

b) Het beheersysteem bevat een programma ter voorkoming van ongelukken en incidenten, met inbegrip van een regeling voor de rapportage en analyse van voorvallen. Bij de analyse zullen zo nodig de in punt 1, onder f), hierboven genoemde partijen worden betrokken.

c) De exploitant van het luchtvaartterrein dient een handboek voor het luchtvaartterrein te ontwikkelen en te handelen overeenkomstig dat handboek. Een dergelijk handboek dient alle benodigde instructies, informatie en procedures voor het luchtvaartterrein, het beheersysteem en het operationele personeel te bevatten, zodat dit personeel zijn taken kan uitvoeren.

C — **Omgeving van het luchtvaartterrein**

1. Het luchtruim rondom de bewegingsgebieden van het luchtvaartterrein dient vrijgehouden te worden van hindernissen, zodat de bewegingen van luchtvaartuigen op het luchtvaartterrein kunnen worden uitgevoerd zonder dat dit onaanvaardbare risico's oplevert door het ontstaan van hindernissen rondom het luchtvaartterrein. Er moeten daarom vlakken voor het determineren van hindernissen worden bepaald, ingesteld en permanent gecontroleerd waarmee eventuele hindernissen kunnen worden vastgesteld.

a) Elke keer wanneer een object binnen deze vlakken komt, dient te worden beoordeeld of het al dan niet een onaanvaardbaar risico meebrengt. Elk object dat een onaanvaardbaar risico oplevert, moet worden verwijderd ofwel dienen er passende maatregelen te worden genomen om de luchtvaartuigen die van het luchtvaartterrein gebruikmaken, te beschermen.

b) Eventueel nog steeds aanwezige hindernissen dienen bekendgemaakt te worden en voor zover nodig gemarkeerd en zichtbaar gemaakt door middel van verlichting.

2. Gevaren gerelateerd aan menselijke activiteiten en aan het gebruik van de grond, zoals opgesomd in de volgende, niet uitputtende lijst, dienen te worden bewaakt. Het risico dat zij veroorzaken, dient te worden ingeschat en waar nodig verkleind:

a) elke ontwikkeling of verandering in het gebruik van de grond in de omgeving van het luchtvaartterrein;

b) de mogelijkheid van turbulentie veroorzaakt door obstakels;

c) het gebruik van gevaarlijke, verwarrende en misleidende verlichting;

d) verblinding door grote en in hoge mate reflecterende oppervlakken;

▼M2

e) het instellen van gebieden die ruimte laten aan rondtrekkend wild in de omgeving van het bewegingsgebied;

f) bronnen van onzichtbare straling of de aanwezigheid van beweeglijke of onbeweeglijke objecten die het functioneren van systemen voor luchtvaartcommunicatie, navigatie en toezicht kunnen verstoren of nadelig kunnen beïnvloeden.

3. Een rampenplan voor de plaatselijke gemeenschap dient te worden opgesteld voor luchtvaartnoodsituaties die zich voordoen in de plaatselijke omgeving van het luchtvaartterrein.

D — **Overige bepalingen**

Behoudens gevallen waarin luchtvaartuigen in een noodsituatie verkeren of moeten uitwijken naar een ander luchtvaartterrein en met uitzondering van bepaalde afhankelijk van het geval te specificeren omstandigheden, mag een luchtvaartterrein of mogen delen daarvan niet worden gebruikt door luchtvaartuigen waarvoor het luchtvaartterrein qua ontwerp en operationele procedures normaliter niet is bestemd.

▼M2

BIJLAGE Vb

ESSENTIËLE EISEN VOOR ATM/ANS EN LUCHTVERKEERSLEIDERS

1. **Gebruik van het luchtruim**

a) Alle activiteiten van luchtvaartuigen, met uitzondering van de in artikel 1, lid 2, onder a), vermelde activiteiten, dienen in alle vluchtfasen of op het bewegingsgebied van een luchtvaartterrein te worden uitgevoerd overeenkomstig de gemeenschappelijke algemene operationele voorschriften en met alle procedures die van toepassing zijn op het gebruik van dat luchtruim.

b) Alle luchtvaartuigen, met uitzondering van die welke zijn betrokken bij de in artikel 1, lid 2, onder a), vermelde activiteiten, dienen uitgerust te zijn met de vereiste onderdelen en dienovereenkomstig te worden gebruikt. Indien onderdelen binnen het ATM/ANS-systeem worden gebruikt, dienen zij ook te voldoen aan de voorschriften in punt 3.

2. **Diensten**

a) Luchtvaartinformatie en gegevens die aan luchtruimgebruikers worden verstrekt met het oog op luchtvaartnavigatie

i) De gegevens die als bron worden gebruikt voor luchtvaartinformatie, dienen van voldoende kwaliteit, volledig en actueel te zijn en dienen tijdig te worden verstrekt.

ii) Luchtvaartinformatie dient nauwkeurig, volledig, actueel, ondubbelzinnig en van een adequate integriteit te zijn en te worden verstrekt in een vorm die afgestemd is op de gebruikers.

iii) De verspreiding van dergelijke luchtvaartinformatie onder luchtruimgebruikers dient tijdig te geschieden, waarbij wordt gebruikgemaakt van voldoende betrouwbare en snelle communicatiemiddelen die beschermd zijn tegen verstoring en vervalsing.

b) Meteorologische informatie

i) De gegevens die als bron worden gebruikt voor meteorologische luchtvaartinformatie, dienen van voldoende kwaliteit, volledig en actueel te zijn.

ii) Voor zover mogelijk dient meteorologische luchtvaartinformatie nauwkeurig, volledig, actueel, van een adequate integriteit en ondubbelzinnig te zijn om aan de behoeften van luchtruimgebruikers tegemoet te komen.

iii) De verspreiding van dergelijke luchtvaartinformatie onder luchtruimgebruikers dient tijdig te geschieden, waarbij wordt gebruikgemaakt van voldoende betrouwbare en snelle communicatiemiddelen die beschermd zijn tegen verstoring en vervalsing.

c) Luchtverkeersdiensten

i) De gegevens die als bron worden gebruikt voor het verlenen van luchtverkeersdiensten, dienen correct, volledig en actueel te zijn.

ii) Luchtverkeersdiensten dienen voldoende nauwkeurig, volledig, actueel en ondubbelzinnig te zijn om aan de behoeften aan veiligheid van gebruikers tegemoet te komen.

iii) Geautomatiseerde instrumenten die informatie of advies aan gebruikers geven, dienen zodanig te worden ontworpen, vervaardigd en onderhouden dat zij geschikt zijn voor het beoogde doel.

iv) Luchtverkeersleidingsdiensten en de hieraan gerelateerde processen dienen voor een adequate separatieafstand te zorgen tussen luchtvaartuigen en, waar nodig, bij te dragen tot de bescherming tegen obstakels en andere risicodragende elementen in de lucht. Deze diensten en processen dienen een prompte en tijdige coördinatie te waarborgen tussen alle relevante gebruikers en aangrenzende luchtruimsectoren.

v) De communicatie tussen de luchtverkeersdiensten en luchtvaartuigen en tussen de relevante luchtverkeersdiensten onderling dient tijdig, duidelijk, correct en ondubbelzinnig te verlopen en beschermd te zijn tegen verstoring. De communicatie dient algemeen begrepen te worden en moet, indien van toepassing, door alle betrokken partijen worden bevestigd.

▼M2

vi) Er dienen middelen beschikbaar te zijn om eventuele noodsituaties te traceren en, zo nodig, een effectieve opsporings- en reddingsactie in gang te zetten. Deze middelen dienen ten minste adequate waarschuwingsmechanismen, coördinatiemaatregelen, procedures, middelen en personeel te omvatten om het verantwoordelijkheidsgebied efficiënt te bestrijken.

d) Communicatiediensten

Communicatiediensten dienen te allen tijde over voldoende functionele capaciteit te beschikken ten aanzien van beschikbaarheid, integriteit, continuïteit en tijdige verlening ervan. Zij dienen snel te functioneren en beveiligd te zijn tegen vervalsing.

e) Navigatiediensten

Navigatiediensten dienen te allen tijde over voldoende functionele capaciteit te beschikken om informatie ten aanzien van begeleiding, positionering en, indien van toepassing, timing te kunnen verstrekken. De prestatiecriteria omvatten onder andere nauwkeurigheid, integriteit, beschikbaarheid en continuïteit van de dienst.

f) Plaatsbepalingsdiensten

Plaatsbepalingsdiensten dienen de respectieve posities te bepalen van luchtvaartuigen in de lucht en van andere luchtvaartuigen en grondvoertuigen op het luchtvaartterrein. Hierbij moet worden gelet op nauwkeurigheid, integriteit, continuïteit en detectiewaarschijnlijkheid.

g) Beheer van luchtverkeersstromen

Bij het tactische beheer van luchtverkeersstromen op communautair niveau dient voldoende exacte en actuele informatie te worden gebruikt en verstrekt over de omvang en de aard van het geplande luchtverkeer dat van invloed is op de dienstverlening. Teneinde het risico te verminderen dat er situaties met overbelasting in de lucht of op luchtvaartterreinen ontstaan, coördineren deze beheersdiensten luchtverkeersstromen, overleggen zij over mogelijke alternatieve routes of vertragen zij verkeersstromen.

h) Luchtruimbeheer

Het aanwijzen van specifieke luchtruimsectoren voor een bepaald gebruik dient tijdig te worden gecontroleerd, gecoördineerd en bekendgemaakt, teneinde in alle omstandigheden het risico van een verlies aan separatieafstand tussen luchtvaartuigen te verminderen.

i) Ontwerp van het luchtruim

Luchtruimstructuren en vliegprocedures worden naar behoren ontworpen, geïnspecteerd en gevalideerd alvorens zij door luchtvaartuigen worden gebruikt.

3. **Systemen en onderdelen**

a) Algemeen

ATM/ANS-systemen en -onderdelen die informatie vanuit en aan luchtvaartuigen en op de grond verstrekken, dienen zodanig te worden ontworpen, vervaardigd, geïnstalleerd, onderhouden en gebruikt dat hun geschiktheid voor het beoogde doel gewaarborgd is.

b) Integriteit, prestaties en betrouwbaarheid van systemen en onderdelen

De prestaties op het gebied van integriteit en veiligheid van systemen en onderdelen dienen zowel in luchtvaartuigen als op de grond en in het luchtruim geschikt te zijn voor het beoogde gebruik ervan. Zij dienen in alle voorzienbare operationele omstandigheden en gedurende hun gehele operationele levenscyclus te voldoen aan het vereiste operationele prestatieniveau.

c) Ontwerp van systemen en onderdelen

i) Systemen en onderdelen dienen zodanig te zijn ontworpen dat zij aan de toepasselijke veiligheidseisen voldoen.

▼M2

ii) Systemen en onderdelen dienen gezamenlijk, afzonderlijk en in hun onderlinge samenhang zodanig ontworpen te zijn dat de waarschijnlijkheid dat een storing tot een volledige uitval van het systeem leidt, omgekeerd evenredig is met de ernst van de gevolgen daarvan voor de veiligheid van de betreffende diensten.

iii) Systemen en onderdelen dienen zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang bezien zodanig te worden ontworpen dat rekening wordt gehouden met de beperkingen als gevolg van menselijke vermogens en prestaties.

iv) Systemen en onderdelen dienen zodanig ontworpen te zijn dat zij beschermd zijn tegen onbedoelde schadelijke interacties met externe elementen.

v) Informatie die nodig is voor de productie, de installatie, het gebruik en het onderhoud van systemen en onderdelen dient op een duidelijke, consistente en ondubbelzinnige wijze aan het personeel te worden verstrekt. Dat geldt ook voor informatie met betrekking tot onveilige omstandigheden.

d) Ononderbroken dienstverlening

Veiligheidsniveaus van systemen en onderdelen dienen gewaarborgd te blijven tijdens de dienstverlening en bij eventuele wijzigingen in de dienstverlening.

4. **Kwalificaties van luchtverkeersleiders**

a) Algemeen

Het niveau van personen die een opleiding tot luchtverkeersleider of als leerling-luchtverkeersleider volgen, dient qua opleidingsachtergrond en fysieke en mentale kwaliteiten zodanig te zijn dat zij in staat zijn de relevante theoretische kennis en praktische vaardigheden te verwerven, op peil te houden en in praktijk te brengen.

b) Theoretische kennis

i) Luchtverkeersleiders dienen een kennisniveau te verwerven en op peil te houden dat afgestemd is op de uit te voeren functies en in verhouding staat tot de risico's die aan het betreffende type dienstverlening zijn verbonden.

ii) Het verwerven en bijhouden van theoretische kennis dient tijdens de opleiding door continue evaluaties of door adequate examens te worden gecontroleerd.

iii) De theoretische kennis dient te allen tijde op een adequaat niveau op peil te worden gehouden. Dit dient op basis van periodieke beoordelingen of examens te worden aangetoond. De frequentie van dergelijke examens dient in verhouding te staan tot het risiconiveau dat aan het betreffende type dienstverlening is verbonden.

c) Praktische vaardigheden

i) Luchtverkeersleiders dienen de praktische vaardigheden te verwerven en op peil te houden die relevant zijn voor hun functies. Deze vaardigheden dienen in verhouding te staan tot de risico's die verbonden zijn aan het betreffende type dienstverlening en dienen — indien van toepassing op de uitgevoerde functies — ten minste de volgende elementen te omvatten:

i. operationele procedures;

ii. taakspecifieke aspecten;

iii. uitzonderlijke en noodsituaties, en

iv. menselijke factoren.

ii) Luchtverkeersleiders dienen aan te tonen dat zij de noodzakelijke procedures en taken kunnen uitvoeren op een bekwaamheidsniveau dat afgestemd is op de betreffende functies.

iii) De praktische vaardigheden dienen te allen tijde op een adequaat niveau op peil te worden gehouden. Dit dient op basis van periodieke beoordelingen te worden gecontroleerd. De frequentie van dergelijke beoordelingen dient in verhouding te staan tot de complexiteit van het betreffende type dienstverlening en de uit te voeren taken en tot het risiconiveau dat daaraan is verbonden.

▼**M2**

d) Talenkennis

i) Luchtverkeersleiders dienen aan te tonen dat zij over een zodanige vaardigheid beschikken om de Engelse taal te spreken en te begrijpen dat zij in staat zijn om, ook in noodsituaties, effectief over concrete en werkgerelateerde onderwerpen te communiceren. Dit geldt zowel voor voice-only-situaties (telefoon/radiotelefoon) als voor face-to-facesituaties.

ii) Indien het voor het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten in een gedefinieerd luchtruimgebied noodzakelijk mocht zijn, dienen de luchtverkeersleiders ook in staat te zijn de betreffende nationale taal/talen te spreken en te begrijpen op een niveau zoals hierboven beschreven.

e) Trainingstoestellen voor luchtverkeerssimuluatie (Synthetic training devices — STD)

Bij gebruik van STD voor praktische training inzake menselijke factoren of situatieherkenning dan wel om aan te tonen dat bepaalde vaardigheden zijn verworven of nog steeds op het gewenste niveau zijn, dienen die toestellen zodanig te functioneren dat er, afgestemd op de opleidingsdoelstellingen, een adequate simulatie van de concrete werkomgeving of operationele situaties mogelijk is.

f) Opleidingscursus

i) Opleidingen dienen plaats te vinden op basis van een cursus die theoretische en praktische instructies kan omvatten, inclusief eventuele training via STD.

ii) Voor elke type opleiding dient een cursus te worden vastgesteld en goedgekeurd.

g) Instructeurs

i) Theoretische instructie dient te worden verzorgd door instructeurs met de vereiste kwalificaties. Zij dienen:

i. over relevante kennis te beschikken met betrekking tot de onderwerpen waarin zij les geven, en tevens

ii. in staat te zijn adequate instructietechnieken te gebruiken.

ii) Instructie met betrekking tot praktische vaardigheden dient te worden verzorgd door instructeurs met de vereiste kwalificaties. Zij dienen:

i. te voldoen aan de vereisten qua theoretische kennis en ervaring die nodig zijn om de instructie te kunnen geven;

ii. te hebben aangetoond dat zij kunnen lesgeven en in staat zijn adequate instructietechnieken te gebruiken;

iii. ervaring te hebben met instructietechnieken met betrekking tot de procedures waarin zij instructie moeten geven, en

iv. regelmatig opfriscursussen te volgen om te waarborgen dat hun instructievaardigheden op peil blijven.

iii) Instructeurs die lesgeven in praktische vaardigheden, dienen zelf ook bevoegd te zijn of te zijn geweest om als luchtverkeersleider te fungeren.

h) Beoordelaars

i) Personen die verantwoordelijk zijn voor het beoordelen van de vaardigheden van luchtverkeersleiders dienen:

i. aantoonbaar over de vaardigheid te beschikken om het functioneren van luchtverkeersleiders te kunnen beoordelen en dienen in dat verband tests en controles te kunnen uitvoeren, alsmede

ii. periodiek opfriscursussen te volgen om te waarborgen dat de beoordelingsnormen actueel zijn.

ii) Beoordelaars die praktische vaardigheden beoordelen, dienen zelf ook bevoegd te zijn of te zijn geweest om als luchtverkeersleider te fungeren op de gebieden waar beoordeling moet plaatsvinden.

▼**M2**

i) Medische geschiktheid van luchtverkeersleiders

i) Medische criteria

i. Alle luchtverkeersleiders dienen periodiek aan te tonen dat zij medisch geschikt zijn om hun taken naar behoren uit te voeren. Die geschiktheid dient uit een adequaat medisch onderzoek te blijken waarbij rekening wordt gehouden met een eventuele mentale en lichamelijke achteruitgang als gevolg van hun leeftijd.

ii. Bij het aantonen van die medische geschiktheid (zowel fysiek als mentaal) dient ook te blijken dat er geen sprake is van een ziekte of handicap waardoor de persoon die luchtverkeersleidingsdiensten (ATC) verricht, niet in staat is:

— adequaat de taken uit te voeren die nodig zijn om ATC te verlenen;

— op enig moment de hem of haar toebedeelde taken uit te voeren, of

— zijn of haar omgeving correct waar te nemen.

ii) Indien de medische geschiktheid niet volledig aangetoond kan worden, kunnen er corrigerende maatregelen worden genomen om een gelijkwaardig veiligheidsniveau te waarborgen.

5. **Dienstverleners en opleidingsorganisaties**

a) Er mogen geen diensten worden verleend tenzij aan de navolgende voorwaarden is voldaan:

i) de dienstverlener dient direct, dan wel indirect op basis van contracten, te beschikken over de noodzakelijke middelen om berekend te zijn op de omvang en het toepassingsgebied van de dienst. Het gaat daarbij onder meer om de volgende middelen: systemen, faciliteiten, inclusief energievoorziening, beheerstructuur, personeel, apparatuur en het onderhoud daarvan, documentatie van taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en een operationeel registratiesysteem;

ii) de dienstverlener dient operationele handboeken te ontwikkelen en bij te houden met betrekking tot de door hen te verrichten diensten. De dienstverlening dient overeenkomstig die handboeken te worden uitgevoerd. Deze handboeken dienen alle noodzakelijke instructies, informatie en procedures te bevatten voor de dienstverleningsactiviteiten, voor het beheersysteem en voor de taakuitvoering door het operationele personeel;

iii) de dienstverlener dient een risicobeheersysteem in te voeren en bij te houden om de naleving te waarborgen van de essentiële eisen in deze bijlage, waarbij gestreefd dient te worden naar een continue proactieve verbetering van dat systeem;

iv) de dienstverlener dient uitsluitend gebruik te maken van gekwalificeerd en goed opgeleid personeel en dient opleidings- en controleprogramma's voor dat personeel te hanteren en bij te houden;

v) de dienstverlener dient formele interfaces tot stand te brengen met alle andere partijen die een bijdrage aan de betreffende dienst leveren teneinde te waarborgen dat aan de onderhavige essentiële eisen wordt voldaan;

vi) de dienstverlener dient over een operationeel rampenplan te beschikken voor uitzonderlijke en noodsituaties die zich in het kader van de dienstverlening kunnen voordoen;

vii) de dienstverlener dient een preventie- en veiligheidsprogramma voor ongevallen en incidenten in te voeren en bij te houden, inclusief een programma voor het rapporteren en analyseren van voorvallen, dat in het kader van het beheersysteem zal worden gebruikt om een bijdrage te leveren tot het permanent verbeteren van de veiligheid, en

▼M2

viii) de dienstverlener dient regelingen te treffen om te controleren of alle gebruikte systemen en onderdelen te allen tijde voldoen aan de functionele veiligheidsvereisten.

b) Er mogen geen diensten op het gebied van luchtverkeersleiding (ATC) worden verleend tenzij aan de volgende voorwaarden is voldaan:

i) op basis van een adequaat inroostersysteem dient te worden voorkomen dat het personeel dat ATC-diensten verleent, vermoeid raakt. Bij dit inroostersysteem dient rekening te worden gehouden met arbeidsperioden, arbeidstijden en aangepaste rustperioden. Bij de beperkingen die binnen het inroostersysteem worden gehanteerd, dienen alle factoren in aanmerking te worden genomen die tot vermoeidheid kunnen leiden zoals met name slaapdeprivatie, ontregeling van het dagritme, nachtdiensten, cumulatieve werktijden gedurende bepaalde perioden en ook de onderlinge verdeling van toegewezen taken door het personeel;

ii) het voorkomen van stress bij het personeel dat ATC-diensten verleent, dient op basis van een educatie- en preventieprogramma te worden beheerd;

iii) de ATC-dienstverlener dient over operationele procedures te beschikken om te controleren of de cognitieve oordeelsvorming van werknemers die luchtverkeersleidingsdiensten verlenen, niet wordt belemmerd en of zij medisch volledig geschikt zijn voor hun werkzaamheden;

iv) de ATC-dienstverlener dient bij de planning en de feitelijke werkzaamheden niet alleen operationele en technische beperkingen in aanmerking te nemen, maar ook menselijke factoren.

c) Er mogen geen diensten op het gebied van communicatie, navigatie en/of plaatsbepaling worden verleend tenzij aan de volgende voorwaarde is voldaan:

De dienstverlener dient alle relevante luchtruimgebruikers en ACT-eenheden tijdig te informeren over de operationele status van de luchtverkeersleidingsdiensten (en eventuele wijzigingen daarin).

d) Opleidingsorganisaties

Een organisatie die opleidingen verzorgt voor personeel dat luchtverkeersleidingsdiensten verleent, dient aan de volgende voorwaarden te voldoen:

i) de organisatie dient te beschikken over alle noodzakelijke middelen om aan de verantwoordelijkheden en verplichtingen te kunnen voldoen die verband houden met haar activiteiten. Het gaat daarbij onder meer om de volgende middelen: faciliteiten, personeel, apparatuur, methodologie, documentatie van taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en een operationeel registratiesysteem;

ii) de organisatie dient een beheersysteem in te voeren en te onderhouden in verband met de veiligheid en normen van de opleidingen en dient te streven naar een continue verbetering van dat systeem, en

iii) de organisatie dient de noodzakelijke regelingen te treffen met andere relevante organisaties om voor een permanente naleving van deze essentiële eisen te zorgen.

▼B

BIJLAGE VI

CONCORDANTIETABEL

Verordening (EG) nr. 1592/2002	De onderhavige verordening
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, lid 1	Artikel 2, lid 1
Artikel 2, lid 2, onder a) tot en met e)	Artikel 2, lid 2, onder a) tot en met e)
—	Artikel 2, lid 2, onder f)
Artikel 2, lid 3	Artikel 2, lid 3
Artikel 3, onder a) tot en met g)	Artikel 3, onder a) tot en met g)
—	Artikel 3, onder h) tot en met l)
Artikel 4, lid 1, onder a) tot en met c)	Artikel 4, lid 1, onder a) tot en met c)
—	Artikel 4, lid 1, onder d)
—	Artikel 4, leden 2 en 3
Artikel 4, lid 2	Artikel 4, lid 4
—	Artikel 4, lid 5
Artikel 4, lid 3	Artikel 4, lid 6
Artikel 5, lid 1	Artikel 5, lid 1
Artikel 5, lid 2, eerste alinea, inleidende zin	Artikel 5, lid 2, eerste alinea, inleidende zin
Artikel 5, lid 2, eerste alinea, onder a) tot en met c)	Artikel 5, lid 2, eerste alinea, onder a) tot en met c)
Artikel 5, lid 2, eerste alinea, onder d)	Artikel 5, lid 2, eerste alinea, onder d) en e)
Artikel 5, lid 2, eerste alinea, onder e) en f)	Artikel 5, lid 2, eerste alinea, onder f) en g)
—	Artikel 5, lid 3
Artikel 5, lid 3	Artikel 5, lid 4
Artikel 5, lid 4, eerste alinea, inleidende zin	Artikel 5, lid 5, eerste alinea, inleidende zin
Artikel 5, lid 4, eerste alinea, onder a) tot en met d)	Artikel 5, lid 5, eerste alinea, onder a) tot en met d)
Artikel 5, lid 4, eerste alinea, onder e), punten i) tot en met iii)	Artikel 5, lid 5, eerste alinea, onder e), punten i) tot en met iii)
—	Artikel 5, lid 5, eerste alinea, onder e), punten iv) tot en met vi)
Artikel 5, lid 4, eerste alinea, onder f) tot en met i)	Artikel 5, lid 5, eerste alinea, onder f) tot en met i)
—	Artikel 5, lid 5, eerste alinea, onder j)
Artikel 5, lid 5, eerste alinea, inleidende zin	Artikel 5, lid 6, eerste alinea, inleidende zin
Artikel 5, lid 5, eerste alinea, onder a), b) en c)	Artikel 5, lid 6, eerste alinea, onder a), b) en c)

▼B

Verordening (EG) nr. 1592/2002	De onderhavige verordening
—	Artikel 5, lid 6, eerste alinea, onder d)
Artikel 6	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8
—	Artikel 9
—	Artikel 10
Artikel 8, lid 1	Artikel 11, lid 1
—	Artikel 11, leden 2 tot en met 4
Artikel 8, lid 2	Artikel 11, lid 5
—	Artikel 11, lid 6
Artikel 9	Artikel 12
—	Artikel 13
Artikel 10, lid 1	Artikel 14, lid 1
—	Artikel 14, lid 2
Artikel 10, lid 2	Artikel 14, lid 3
Artikel 10, lid 3	Artikel 14, lid 4
Artikel 10, lid 4	Artikel 14, lid 5
Artikel 10, lid 5	Artikel 14, lid 6
Artikel 10, lid 6	Artikel 14, lid 7
Artikel 11	Artikel 15
—	Artikel 16
Artikel 12	Artikel 17
Artikel 13, inleidende zin	Artikel 18, inleidende zin
Artikel 13, onder a)	Artikel 18, onder a)
—	Artikel 18, onder b)
Artikel 13, onder b)	Artikel 18, onder c)
Artikel 13, onder c)	Artikel 18, onder d)
—	Artikel 18, onder e)
Artikel 14	Artikel 19
Artikel 15, lid 1, inleidende zin	Artikel 20, lid 1, inleidende zin
Artikel 15, lid 1, onder a) tot en met j)	Artikel 20, lid 1, onder a) tot en met j)
—	Artikel 20, lid 1, onder k) en l)
Artikel 15, lid 2	Artikel 20, lid 2
—	Artikel 21
—	Artikel 22
—	Artikel 23

▼B

Verordening (EG) nr. 1592/2002	De onderhavige verordening
Artikel 16, leden 1 en 2	Artikel 24, leden 1 en 2
—	Artikel 24, lid 3
Artikel 16, lid 3	Artikel 24, lid 4
Artikel 16, lid 4	Artikel 24, lid 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, leden 1 tot en met 4	Artikel 33, leden 1 tot en met 4
—	Artikel 33, lid 5
Artikel 25, leden 1 en 2	Artikel 34, leden 1 en 2
—	Artikel 34, lid 3
Artikel 26	Artikel 35
Artikel 27	Artikel 36
Artikel 28	Artikel 37
Artikel 29, leden 1 en 2	Artikel 38, leden 1 en 2
Artikel 29, lid 3, onder a) tot en met j)	Artikel 38, lid 3, onder a) tot en met j)
—	Artikel 38, lid 3, onder k) en 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

Verordening (EG) nr. 1592/2002	De onderhavige verordening
Artikel 45	Artikel 54
Artikel 46, lid 1, inleidende zin	Artikel 55, lid 1, inleidende zin
Artikel 46, lid 1, onder a) tot en met d)	Artikel 55, lid 1, onder a) tot en met d)
—	Artikel 55, lid 1, onder e)
Artikel 46, leden 2 en 3	Artikel 55, leden 2 en 3
—	Artikel 56
—	Artikel 57
Artikel 47, leden 1 en 2	Artikel 58, leden 1 en 2
Artikel 47, lid 3	—
Artikel 47, lid 4	Artikel 58, lid 3
Artikel 47, lid 5	—
—	Artikel 58, lid 4
Artikel 48, lid 1, inleidende zin	Artikel 59, lid 1, inleidende zin
Artikel 48, lid 1, onder a)	Artikel 59, lid 1, onder a) en b)
Artikel 48, lid 1, onder b) en c)	Artikel 59, lid 1, onder c) en d)
—	Artikel 59, lid 1, onder e)
Artikel 48, leden 2 en 3	Artikel 59, leden 2 en 3
	Artikel 59, lid 4
Artikel 48, leden 4 tot en met 10	Artikel 59, leden 5 tot en met 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