

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM (90) 442 def.
Brussel, 27 september 1990

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

Inzake de harmonisatie van
voor burgerluchtvaartuigen geldende
technische voorschriften en procedures

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1. In het kader van de liberalisatie van de luchtvaart wordt ernaar gestreefd om de beginselen van de grote markt op het luchtvervoer toe te passen; het eerste pakket maatregelen is reeds goedgekeurd, terwijl aan de goedkeuring van het tweede pakket wordt gewerkt.

Dit liberalisatieproces vraagt om een aantal begeleidende maatregelen, zoals ook werd erkend door het Europees Parlement, dat in zijn resolutie van september 1987 aandrong op de noodzaak van het ontwikkelen van initiatieven op het gebied van de veiligheid in de luchtvaart.

Deze richtlijn houdt zich bezig met die aspecten van de veiligheid in de luchtvaart die betrekking hebben op de luchtwaardigheid, de bedrijfsgereedheidsgoedkeuring en het onderhoud van vliegtuigen, motoren en verdere vliegtuiguitrusting en werd in overleg met en met de hulp van de Gezamenlijke Luchtvaartautoriteiten (JAA) en de industrie (de Europese Vereniging van Fabrikanten van Lucht- en Ruimtevaartmaterieel (AECMA) en de Association of European Airlines (AEA)) uitgewerkt.

2. Het vrije verkeer van vliegtuigen binnen de Gemeenschap is thans beperkt, met name als gevolg van de verschillen in technische normen voor de certificering, de exploitatie en het onderhoud van vliegtuigen. Dit brengt een grote hoeveelheid technische werkzaamheden en vaak kostbare wijzigingen mee, wanneer een vliegtuig tussen de registers van de Lid-Staten wordt overgedragen. De verschillen in technische normen kunnen eveneens resulteren in uiteenlopende veiligheidsniveaus van het luchtvervoer tussen de Lid-Staten.

3. De Commissie ziet in dat er, om de industrie voor te bereiden op de interne markt, in aanvulling op het proces van vrijmaking van het luchtvervoer, initiatieven op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart moeten worden ontwikkeld, niet alleen om de huidige veiligheidsniveaus te behouden en te verbeteren, maar ook om ervoor te zorgen dat men een minimum aan kosten voor de industrie optimaal profijt wordt getrokken uit de Europese Akte.
4. De Commissie houdt zich reeds enige tijd met dit probleem bezig en acht het mogelijk dat de verhoogde concurrentie - tenzij specifieke maatregelen worden getroffen - tot gevolg heeft dat de veiligheidsnormen zo onder druk komen te staan dat er in de Gemeenschap een lager veiligheidsniveau ontstaat. Deze richtlijn heeft ten doel het kader te leveren waarbinnen het hoge algemene veiligheidsniveau in Europa kan worden gehandhaafd en de normen in alle Lid-Staten op de hoogste niveaus die de Gemeenschap thans kent te brengen.
5. De veiligheid in de luchtvaart valt thans onder de verantwoordelijkheid van de burgerluchtvaartautoriteiten van de Lid-Staten. Een groot aantal van deze autoriteiten, waaronder de autoriteiten van alle grote Europese landen met grote luchtvaartbelangen zowel in als buiten de Gemeenschap, heeft de Organisatie Gezamenlijke Luchtvaartautoriteiten (JAA) opgericht onder auspiciën van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) om een gezamenlijke Europese aanpak van de veiligheid in de luchtvaart te ontwikkelen en de verschillen tussen de Lid-Staten van de ECAC tot een minimum te beperken.
6. Het hoge veiligheidsniveau van het luchtvervoer in Europa wordt bereikt via certificering, de goedkeuring van operationele en onderhoudsprocedures en de personen en/of organisaties die verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van deze procedures.

De JAA is al verscheidene jaren doende Europese technische verzamelingen voorschriften en procedures uit te werken (Gezamenlijke Luchtvaartvoorschriften - Joint Aviation Requirements - JARS). Een aantal van deze verzamelingen voorschriften is thans volledig en werd gepubliceerd; zij hebben voornamelijk betrekking op de certificering van vliegtuigen, motoren en andere luchtvaartprodukten.

Er dient evenwel een volledige verzameling voorschriften die zich over alle aspecten, zoals exploitatie, onderhoud en de goedkeuring van personen en organisaties, uitstrekt te worden uitgewerkt. Hoewel hieraan voortdurend wordt gewerkt, zal het nog wel even duren voordat de uitwerking van deze voorschriften.

7. De invoering van één verzameling voorschriften volstaat op zich evenwel niet om harmonisatie van de veiligheidsnormen te verzekeren, en wel op grond van de verschillen in interpretatie van de voorschriften en de verschillen in technische middelen waarover de afzonderlijke nationale burgerluchtvaartautoriteiten beschikken.

Deze harmonisatie wordt in dit stadium het beste bereikt via oprichting door de JAA van uit personeel van de luchtvaartautoriteiten samengestelde technische teams, die namens alle Lid-Staten al het technische werk moeten doen. Aldus worden de beperkte middelen van de autoriteiten van de Lid-Staten op doelmatiger wijze gebruikt en zijn de kleinere autoriteiten er zeker van dat er een adequate technische evaluatie heeft plaatsgevonden, terwijl de industrie op deze wijze zo weinig mogelijk wordt belast.

Een dergelijke aanpak zou uiteindelijk moeten resulteren in één Europese Luchtvaartautoriteit waardoor de volledige harmonisatie van de veiligheidsnormen en de uniformiteit van de tenuitvoerlegging hiervan worden verzekerd; hoewel de Commissie van mening is dat zulks uiterst wenselijk zou zijn, is dit in dit stadium niet het doel waarnaar zij streeft.

Wel wordt geacht dat een begin moet worden gemaakt met het verrichten van studies over de structuur van een dergelijke organisatie.

8. Het is mogelijk dat de huidige doelmatigheid van de JAA wordt beperkt door het feit dat het hierbij om een zuiver facultatieve regeling gaat die een juridisch kader ontbeert en dat momenteel niet alle Lid-Staten van de EG hiervan lid zijn.

Deze richtlijn beoogt de JAA te versterken door deze facultatieve regeling bindend te maken door haar in de communautaire wetgeving op te nemen. Hiertoe zullen de Lid-Staten moeten overgaan op gemeenschappelijke verzamelingen technische voorschriften en zich moeten houden aan de administratieve voorschriften en procedures van de JAA.

Vornoemde volledige verzameling technische voorschriften wordt thans uitgewerkt en de afzonderlijke voorschriften zullen bij hun gereedkoming door tussenkomst van een comité aan de richtlijn worden toegevoegd.

9. Veel Lid-Staten verrichten, via nationale onderzoeksorganisaties of via hun burgerluchtvaartautoriteiten, onderzoek met het oog op de verbetering van de veiligheid in de burgerluchtvaart. Dit onderzoek wordt zelden gecoördineerd en is derhalve niet zo effectief als het zou kunnen zijn.

Alle onderzoekswerkzaamheden zouden via de JAA moeten worden gecoördineerd, zodat maximaal profijt kan worden getrokken uit de betrekkelijke gelimiteerde beschikbare fondsen.

10. De geleidelijke uitwerking van een volledige verzameling voorschriften en de voortdurende verbetering van de bestaande voorschriften in het licht van de in de praktijk opgedane ervaring en de technische vooruitgang zullen om betrekkelijk frequente wijziging van bijlage 2 van de richtlijn vragen. Om onaanvaardbare overbelasting van de Raad door verscheidene malen per jaar indienen van gewijzigde richtlijnen te voorkomen, wordt voorgesteld om de Commissie te machtigen deze wijzigingen met de hulp van een comité, dat aanbevelingen aan de Commissie zal doen, aan te nemen. Dit comité moet in staat zijn de technische redenering die aan de voorstellen ten grondslag ligt te begrijpen; verwacht wordt dan ook dat de Lid-Staten de leden van dit comité zullen rekruteren uit het personeel van hun nationale luchtvaartadministraties.

TOELICHTING OP DE VERSCHILLENDE ARTIKELEN

Artikel 1

In dit artikel wordt de werkingssfeer van de richtlijn vastgesteld.

Artikel 2

In dit artikel worden de nodige definities gegeven.

Artikel 3

Dit artikel heeft betrekking op de gemeenschappelijke technische voorschriften en procedures die als enige nationale verzamelingen voorschriften voor de certificering van het ontwerp, de vervaardiging en het onderhoud van luchtvaartprodukten, de exploitatie van vliegtuigen en de bij deze taken betrokken organisaties, personen en diensten zullen gaan gelden. Deze voorschriften zullen via de in artikel 10 bedoelde procedures worden omgezet in communautaire wetgeving; zij zijn vervat in bijlage 2. In het artikel wordt bepaald dat de Lid-Staten, hangende de uitwerking van de specifieke JAR-voorschriften, het desbetreffende nationale voorschrift kunnen blijven toepassen, totdat het JAR-voorschrift is omgezet in communautaire wetgeving.

Artikel 4

Dit artikel schrijft de Lid-Staten voor dat zij erop toe moeten zien dat hun burgerluchtvaartautoriteiten toetreden tot het regelingsdocument.

Volgens de regelingen moeten de autoriteiten zich verplichten tot samenwerking op alle punten betrekking hebbende op de veiligheid van vliegtuigen, met name hun ontwerp, vervaardiging, voortdurende luchtwaardigheid, onderhoud en exploitatie om te verzekeren dat in alle Lid-Staten een hoog constant veiligheidsniveau wordt bereikt, te voorkomen dat de verschillende autoriteiten dubbel werk verrichten en uitwisseling van produkten, diensten en personen niet alleen tussen de partijen, maar ook tussen de partijen en anderen te vergemakkelijken.

Het voorgaande wordt bereikt wanneer de Lid-Staten toetreden tot de JAA om Gezamenlijke Luchtvaartvoorschriften (JAR-s) uit te werken, in te voeren en ten uitvoer te leggen.

In dit artikel wordt eveneens bepaald dat de Lid-Staten de nodige maatregelen moeten treffen om de Gemeenschap in staat te stellen deel te nemen aan de werkzaamheden van de JAA-organisaties.

Artikel 5

In dit artikel wordt de onderlinge aanvaarding bepaald van in overeenstemming met de bepaling van deze richtlijn ontworpen, vervaardigde, gebruikte en onderhouden luchtvaartprodukten. Het voorziet in een mechanisme via hetwelk produkten die niet overeenkomstig de gemeenschappelijke voorschriften en procedures werden gecertificeerd onderling kunnen worden aanvaard. Dit mechanisme is een door de JAA uitgevoerde technische evaluatie ter vaststelling dat het veiligheidsniveau van het produkt in grote lijnen gelijk is aan het door de gemeenschappelijke voorschriften en procedures vereiste niveau.

Artikel 6

In dit artikel wordt de onderlinge aanvaarding bepaald van de certificering, overeenkomstig de gemeenschappelijke voorschriften en procedures van deze richtlijn, van bij het ontwerp, de vervaardiging en het onderhoud van produkten en de exploitatie van vliegtuigen betrokken organisaties en personen.

Artikel 7

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid dat Lid-Staten onmiddellijk op een veiligheidsprobleem kunnen moeten reageren. In deze situatie moeten de betrokken Lid-Staten de Commissie onmiddellijk van het probleem, de getroffen maatregelen en de motieven hiervoor op de hoogte stellen en, zo nodig, vaststellen of er bij het probleem sprake is van niet voldoen aan de voorschriften, een inadequaat voorschrift of een leemte in de voorschriften.

De Commissie moet met de Lid-Staten en de JAA overleg plegen om vast te stellen of de getroffen maatregelen gerechtvaardigd zijn en al de gemeenschappelijke voorschriften en procedures moeten worden herzien. In dat geval zal de Commissie de JAA vragen een nieuw voorschrift of wijzigingen op een bestaand voorschrift voor te stellen.

Artikel 8

In dit artikel wordt aangedrongen op coördinatie via de JAA van onderzoek op het gebied van de veiligheid in de burgerluchtvaart in de Lid-Staten met het oog op de verbetering van de efficiënte gebruikmaking van de middelen en optimalisering van het profijt dat uit dergelijke werkzaamheden kan worden getrokken. De Commissie moet op de hoogte worden gesteld van de met het oog op de coördinatie getroffen maatregelen en kan de noodzakelijke stappen nemen om een dergelijke coördinatie te verbeteren.

Artikel 9

In dit artikel wordt voorzien in het mechanisme via hetwelk de Commissie op de hoogte wordt gesteld van wijzigingen op hetzij de in bijlage 2 vervatte gemeenschappelijke voorschriften en procedures, in de vorm van een nieuw JAR-voorschrift of een amendement op een bestaand JAR-voorschrift hetzij de in bijlage 1 vervatte regelingen.

Artikel 10

De Commissie zal de overeenkomstig artikel 9 opgenomen wijzigingen door de tussenkomst van een comité in communautaire wetgeving omzetten.

Wanneer een nieuw voorschrift of een wijziging op een bestaand voorschrift een nationale variant omvat, zal de Commissie, na advies van het comité, beslissen of deze nationale variant voor alle Lid-Staten moet gaan gelden dan wel niet moet worden opgenomen in de gemeenschappelijke voorschriften en procedures.

Artikel 11

In dit artikel worden de samenstelling van en de procedures voor het comité vastgesteld.

Artikel 12

Procedureel artikel

Artikel 13

Procedureel artikel

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

inzake de harmonisatie van
voor burgerluchtvaartuigen geldende
technische voorschriften en procedures

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,
Inzonderheid op artikel 84, lid 2.

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europese Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Overwegende dat het belangrijk is maatregelen vast te stellen die overeenkomstig het bepaalde in artikel 8A van het Verdrag ertoe bestemd zijn de interne markt geleidelijk tot stand te brengen in de loop van een periode die op 31 december 1992 eindigt; dat de interne markt een ruimte omvat zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd;

Overwegende dat de huidige beperkingen op het handelsverkeer van luchtvaartuigen en luchtvaartprodukten tussen de Lid-Staten verstoringen van de interne markt kan veroorzaken; dat dergelijke beperkingen het gevolg zijn van uiteenlopende veiligheidsbepalingen van de Lid-Staten;

Overwegende dat veiligheid een fundamentele voorwaarde van het communautaire luchtvervoer is; dat de Lid-Staten volgens het op 7 december 1944 in Chicago ondertekende Verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart de verantwoordelijkheid hebben voor het ten uitvoer leggen van voorschriften voor de veilige exploitatie van burgerluchtvaartuigen;

Overwegende dat verscheidene Europese burgerluchtvaartautoriteiten de Organisatie van Gezamenlijke Luchtvaartautoriteiten, hierna "JAA" te noemen, hebben opgericht, welk lichaam is aangesloten bij de Europese Burgerluchtvaartconferentie, met het oog op de totstandbrenging van regelingen voor samenwerking bij de uitwerking en tenuitvoerlegging van Gezamenlijke Luchtvaartvoorschriften, hierna "JAR's" te noemen, op alle gebieden die op de veiligheid en de exploitatie van luchtvaartuigen betrekking hebben;

Overwegende dat het dienstig is langs de weg van vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften en procedures op basis van codes de veiligheidsniveaus te harmoniseren;

Overwegende dat met het oog op de bevordering van de harmonisatie alle Lid-Staten lid van de JAA dienen te worden en de Commissie aan de werkzaamheden van de JAA-organisaties dient deel te nemen;

Overwegende dat de Lid-Staten de certificering van produkten en van bij het ontwerpen, vervaardigen, onderhouden en gebruiken van produkten betrokken organisaties of personen zonder verdere technische werkzaamheden of evaluatie dienen te aanvaarden, wanneer het produkt, de organisatie of de persoon reeds overeenkomstig de gemeenschappelijke voorschriften en procedures werd gecertificeerd;

Overwegende dat zich in de luchtvaart noodsituaties kunnen voordoen; dat een Lid-Staat in dergelijke gevallen alle passende maatregelen moet treffen; dat er een reden voor de maatregelen moet worden vermeld; dat de Commissie, indien de reden uit tekortkoming van de gemeenschappelijke voorschriften en procedures bestaat, de JAA dient te verzoeken desbetreffende wijzigingen voor te stellen;

Overwegende dat de financiering door de Lid-Staten van onderzoek ter verbetering van de veiligheid van de luchtvaart dient te worden gecoördineerd om een doelmatig gebruik van de middelen te waarborgen en om daarvan optimaal profijt te trekken;

Overwegende dat het dienstig is aan de Commissie de bevoegdheid te verlenen om, bijgestaan door een comité bestaande uit door de Lid-Staten benoemde deskundigen overeenkomstig procedure I van Besluit 87/373 EEG van de Raad⁽¹⁾, door de JAA uitgewerkte nieuwe gemeenschappelijke voorschriften en procedures in te voeren of om in bestaande voorschriften en procedures, door de JAA uitgewerkte wijzigingen aan te brengen;

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD :

Artikel 1

Deze richtlijn heeft betrekking op de harmonisatie van de technische, operationele en administratieve voorschriften en procedures op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart ten aanzien van :

- het ontwerp, de vervaardiging, de exploitatie en het onderhoud van in de Lid-Staten van de Gemeenschap geregistreerde luchtvaartuigen;
- de bij deze taken betrokken personen en organisaties;
- de onderlinge aanvaarding binnen de Gemeenschap van de op grond van deze voorschriften en procedures door een Lid-Staat van de Gemeenschap verleende certificering.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder :

- 1) "certificering"; de wettelijke erkenning dat een produkt, dienst, organisatie of persoon aan de geldende voorschriften voldoet. Een dergelijke certificering omvat het op technische punten controleren

(1) PB nr. L 197 van 18.7.1987, blz. 33.

van het produkt, de dienst, de organisatie of de persoon en het formeel erkennen van het beantwoorden aan de geldende voorschriften door afgifte van een certificaat, bewijs van bevoegdheid, goedkeuring of een ander document zoals voorgeschreven in de nationale wetgeving en vereist volgens de nationale procedures.

De certificering van een produkt omvat met name :

- (a) de beoordeling van het ontwerp van een produkt om zekerheid te hebben dat het aan een voor dat type produkt geldend normenpakket beantwoordt, waardoor het produkt een aanvaardbaar veiligheidsniveau vertoont;
 - (b) de beoordeling van een afzonderlijk produkt om zekerheid te hebben dat het met het gecertificeerde type-ontwerp in overeenstemming is;
 - (c) de afgifte van enigerlei in de nationale wetgeving vereist certificaat waarmee wordt verklaard dat in overeenstemming met het bepaalde onder a), respectievelijk onder b) is vastgesteld dat aan de geldende normen is voldaan, respectievelijk daarmee overeenstemming bestaat;
- 2) "regelingen", onder auspiciën van de Europese Burgerluchtvaartconferentie uitgewerkte regelingen met het oog op samenwerking bij de opstelling en tenuitvoerlegging van gezamenlijke voorschriften op alle gebieden die betrekking hebben op de veiligheid van luchtvaartuigen en op de veilige exploitatie ervan. Bedoelde regelingen zijn in bijlage 1 vermeld;
- 3) "produkt", ieder burgerluchtvaartuig, luchtvaartuigmotor, propeller, toestel, materiaal, in of aan het luchtvaartuig te monteren onderdeel of component, al dan niet nieuw;

- 4) "onderhoud", de tijdens de levensduur van een luchtvaartuig ononderbroken uit te voeren reeks van inspecties, onderhoudsbeurten, wijzigingen en herstelwerkzaamheden die nodig zijn om te waarborgen dat het vliegtuig aan het gecertificeerde type-ontwerp blijft voldoen en aan een hoog veiligheidsniveau blijft beantwoorden; het omvat mede de door de bij de regelingen partij zijnde autoriteiten overeenkomstig het beleid van voortdurende luchtwaardigheid verplicht gestelde wijzigingen;
- 5) "nationale variant", een door een bepaald land in aanvulling op, of in de plaats van, een JAR-bepaling opgelegd nationaal voorschrift of nationale regeling. De nationale varianten worden in de desbetreffende JAR-codes opgenomen.
- 6) "Gezamenlijke Luchtvaartvoorschriften" ("JAR's"), overeenkomstig de regelingen door de JAA uitgewerkte en bijgehouden voorschriften, met inbegrip van procedurele voorschriften;

Artikel 3

1. De Lid-Staten verklaren de in bijlage 2 vervatte en overeenkomstig artikel 10 door de Commissie goedgekeurde codes van gemeenschappelijke voorschriften en procedures tot de enige nationale codes en passen deze uiterlijk op 1 januari 1993 toe.
2. Wanneer er op 1 januari 1993 geen specifieke codes bestaan, kunnen de Lid-Staten zolang dit het geval is, het desbetreffende deel van hun bestaande nationale codes gebruiken.

Artikel 4

1. De Lid-Staten zien erop toe dat hun burgerluchtvaartautoriteiten aan de voorwaarden voor JAA-lidmaatschap, vervat in de regelingen die zij uiterlijk op 1 januari 1992 dienen te ondertekenen, voldoen.

2. De Lid-Staten doen het nodige om de Commissie in staat te stellen aan de werkzaamheden van de in punt 4 van de regelingen genoemde JAA-organisaties deel te nemen.

Artikel 5

1. De Lid-Staten erkennen in overeenstemming met de gemeenschappelijke voorschriften en procedures ontworpen, vervaardigde, geëxploiteerde en onderhouden produkten zonder verdere technische eisen of evaluatie, indien deze reeds door een andere Lid-Staat zijn gecertificeerd of goedgekeurd. Wanneer de oorspronkelijke erkenning voor een bepaalde toepassing of voor bepaalde toepassingen geldt, gelden de nadien volgende erkenningen voor dezelfde toepassing, respectievelijk toepassingen.
2. De Lid-Staten erkennen produkten die niet overeenkomstig de gemeenschappelijke voorschriften en procedures zijn gecertificeerd op voorwaarde van een technische evaluatie door de JAA ter vaststelling dat het veiligheidsniveau van het produkt in grote lijnen overeenstemt met het door de gemeenschappelijke voorschriften en procedures vereiste niveau.

Artikel 6

De Lid-Staten erkennen zonder verdere technische voorschriften of evaluatie, de door een andere Lid-Staat in overeenstemming met de gemeenschappelijke voorschriften en procedures verleende certificering van bij het ontwerp, de vervaardiging en het onderhoud van produkten en de exploitatie van luchtvaartuigen betrokken organisaties of personen.

Artikel 7

1. Wanneer een Lid-Staat vaststelt dat een overeenkomstig deze richtlijn ontworpen, vervaardigd, gebruikt en onderhouden produkt de veiligheid van de luchtvaart in gevaar kan brengen, treft hij alle passende maatregelen. De Lid-Staat stelt de Commissie onmiddellijk van deze maatregelen in kennis met vermelding van de redenen van zijn besluit, waarbij hij met name vermeldt of het veiligheidsprobleem het gevolg is van :

- het niet-voldoen van het produkt aan de gemeenschappelijke voorschriften en procedures,
- een ontoereikend veiligheidsniveau van de gemeenschappelijke voorschriften en procedures,
- een leemte in de gemeenschappelijke voorschriften en procedures wat de omschrijving van het produkt of de procedure betreft.

2. De Commissie treedt zo spoedig mogelijk in overleg met de Lid-Staten en met de JAA. Wanneer de Commissie na dergelijk overleg van oordeel is dat de in lid 1 bedoelde maatregelen gerechtvaardigd zijn, stelt zij de Lid-Staten hiervan onverwijld op de hoogte. Wanneer de maatregel het gevolg is van tekortkomingen in de gemeenschappelijke voorschriften en procedures verzoekt de Commissie de JAA om een nieuwe code of wijzigingen op een bestaande code uit te werken.

Artikel 8

De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen om hun onderzoekprogramma's inzake verbetering van de veiligheid van burgerluchtvaartuigen en van de exploitatie ervan langs de JAA om te coördineren en stellen de Commissie ervan op de hoogte. De Commissie kan, in overleg met de Lid-Staten, elk dienstig initiatief ontplooiën ter bevordering van de coördinatie van nationaal beleid en van nationaal uitgevoerde onderzoekprogramma's.

Artikel 9

De Lid-Staten dragen ervoor zorg de Commissie nieuwe of gewijzigde voorschriften en procedures, wanneer deze overeenkomstig de procedures van de regelingen worden voltooid en goedgekeurd, alsmede wijzigingen op de regelingen wordt medegedeeld. Zij lichten de Commissie tevens in over de omvang en de resultaten van het overleg van de JAA met het bedrijfsleven en andere belanghebbende lichamen.

Artikel 10

1. De Commissie is in overeenstemming met de in artikel 11 vermelde procedure bevoegd tot :
 - aanbrenging van de nodige wijzigingen in de bijlagen;
 - vaststelling van zowel de in bijlage 2 vermelde codes van de gemeenschappelijke voorschriften en procedures als de wijzigingen op deze codes.

2. Indien een door de JAA uitgewerkte nieuwe code of wijziging op een bestaande code een nationale variant voor een Lid-Staat behelst, besluit de Commissie overeenkomstig de in artikel 11 vermelde procedure of de variant voor alle Lid-Staten moet gelden of dat deze niet in de gemeenschappelijke voorschriften en procedures moet worden opgenomen.

Artikel 11

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité van raadgevende aard, bestaande uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

2. De vertegenwoordiger van de Commissie legt het comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het comité brengt binnen een termijn die de Voorzitter kan vaststellen naar gelang van de urgentie van de materie advies uit over dit ontwerp, zo nodig door middel van een stemming.
3. Het advies wordt in de notulen opgenomen; voorts heeft iedere Lid-Staat het recht te verzoeken dat zijn standpunt in de notulen wordt opgenomen.
4. De Commissie houdt zoveel mogelijk rekening met het door het comité uitgebrachte advies. Zij brengt het comité op de hoogte van de wijze waarop zij rekening heeft gehouden met zijn advies.

Artikel 12

1. De Lid-Staten treffen, na overleg met de Commissie, de nodige maatregelen om uiterlijk op 31 december 1991 de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking te doen treden om aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

De in de eerste alinea bedoelde maatregelen houden een uitdrukkelijke verwijzing in naar deze richtlijn.

2. De Lid-Staten stellen de Commissie op de hoogte van alle nadien op het terrein van deze richtlijn vastgestelde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen.

Artikel 13

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad

De Voorzitter

BIJLAGE 1

DE IN ARTIKEL 2, LID 2, BEDOELDE REGELINGEN

Op 6 december 1989 in Parijs ondertekende "regelingen
betreffende de ontwikkeling, aanvaarding en tenuitvoer-
legging van Gezamenlijke Luchtvaartvoorschriften"

DE IN ARTIKEL 3 BEDOELDE
GEMEENSCHAPPELIJKE VOORSCHRIFTEN EN PROCEDURES

<u>Onderwerp</u>	<u>Vastgesteld bij een op :</u> <u>door de Commissie</u> <u>genomen besluit</u>
------------------	---

1. Algemeen en procedures

JAR 1 Definities

JAR 11 Algemene regelgevende procedures

2. Typecertificering van produkten en onderdelen

a) Lijst van verzamelingen voorschriften

JAR 22 Zweefvliegtuigen en motorzweefvliegtuigen

JAR 25 Grote vliegtuigen

AWO-JAR Alle-weergebruik

E-JAR Motoren

P-JAR Propellers

APU-JAR Hulpaggregaten

TSO-JAR Orders technische normen

Machtigingen

VLA-JAR Zeer lichte vliegtuigen

JAR 23	Kleine vliegtuigen
JAR 23	Pendelvliegtuigen
JAR 27	Draagschroefvliegtuig normale categorie
JAR 29	Draagschroefvliegtuig vervoerscategorie
JAR 36	Geluidsnormen : typecertificering en individuele certificering vliegtuig
JAR 39	Luchtwaardigheidsrichtlijnen en retroactieve voorschriften

b) Toepasbaarheid

JAR 21	Certificeringsprocedures voor produkten en onderdelen
--------	---

In de JAR 21-verzameling voorschriften wordt de voor nieuwe produkten, nieuwe afgeleide produkten, bestaande, volgens de JAA-normen en -procedures gecertificeerde produkten, wijzigingen op een produkt, enz. geldende voorschriften gegeven.

In de JAR 21-verzameling voorschriften staat vermeld dat voor de vankrachtwording van de voorschriften rekening wordt gehouden met de toepassingsdatum van de certificering. In overeenstemming met de bilaterale overeenkomsten van de Lid-Staten is de datum van toepassing voor ingevoerde produkten de datum van toepassing op de eerste autoriteit.

Ook voorziet de JAR 21-verzameling voorschriften in bepalingen voor equivalente veiligheidsbewijzen of voor eventuele aanvullende voorschriften, speciale voorwaarden genoemd, die voor de certificering van een specifiek produkt kunnen worden vereist, maar niet zijn opgenomen in de luchtwaardigheidsvoorschriften.

3. Onderhoud

a) Algemeen

De exploitant is verantwoordelijk voor het onderhoud van vliegtuigen. De relevante voorschriften zijn dan ook opgenomen in het desbetreffende onderhoudshoofdstuk van de JAR-OPS (exploitatie) (zie punt 4). In dit hoofdstuk komt ook de aanvaarding van de onderhoudsregelingen van exploitanten aan de orde. Een dergelijke aanvaarding kan zijn gebaseerd op gecertificeerde onderhoudsorganisaties en gecertificeerd onderhoudspersoneel.

b) Lijst van regels

JAR-OPS	Onderhoudshoofdstuk : zie punt 4
JAR 145	Certificering van onderhoudsorganisaties
JAR 65 subdeel E	Certificering van onderhoudspersoneel

c) Toepasbaarheid

De onderhoudsvoorschriften gelden voor exploitanten, organisaties en personen en strekken zich derhalve uit over alle vliegtuigen, onderdelen en componenten, ongeacht of deze vliegtuigen, onderdelen of componenten volgens een gemeenschappelijke verzameling voorschriften zijn gecertificeerd.

4. Exploitatie

- | | |
|----------------|---|
| JAR-OPS deel 1 | Commercieel luchtvervoer
(vliegtuigen) |
| JAR-OPS deel 2 | Algemene luchtvaart (alle luchtvaartuigen behalve helikopters) <ul style="list-style-type: none">- Luchtvaartactiviteiten- Collectieve exploitatie- Particulier |
| JAR-OPS deel 3 | Helikopters <ul style="list-style-type: none">- Commercieel luchtvervoer- Luchtvaartactiviteiten- Collectieve exploitatie- Particulier |

5. Certificering van personen

- | | |
|--------|--|
| JAR 61 | Certificering van piloten en vlieginstructeurs |
| JAR 63 | Certificering van andere vliegtuigbemanningsleden dan piloten |
| JAR 65 | Certificering van andere vliegtuigbemanning dan vliegtuigbemanningsleden |
| JAR 67 | Medische normen en certificering |

6. Certificering van organisaties

JAR 141 Scholen voor piloten

JAR 143 Grondinstructeurs

JAR 145 Onderhoudsorganisaties

JAR 147 Opleidingsscholen voor onderhoudspersoneel

COMPETITIVENESS AND EMPLOYMENT IMPACT STATEMENT

I. What is the main reason for introducing the measure?

This proposal concerns the harmonisation of technical requirements and procedures and their application to civil aircraft.

This harmonisation will be based on the adoption of european Joint Aviation Requirements (JARs) and their application through the Joint Aviation Authorities (JAA) organisation.

II. Features of the business in question

All enterprises which manufacture aircraft and aviation products, and aircraft operators.

III. What obligations does this measure impose directly on businesses?

Aircraft and aviation products shall be manufactured, operated and maintained in accordance with the provisions of this proposal.

IV. What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business?

Implementation of the obligations as described under III.

V: ~~Are there any special provisions in respect of SME's?~~

None.

VI. What is the likely effect on:

a) The competitiveness of business

The internal competitiveness of enterprises manufacturing or operating aircraft and aviation products will be equalised by applying harmonised technical requirements and procedures.

Employment

No effect.

VII. Have the relevant representative organisations been consulted?

The representative organisations of aircraft manufacturers and operators have been consulted. Their opinions are as follows:

Aircraft manufacturers strongly support the proposals but believe the Commission should be requiring the establishment of a single european aviation administration as soon as possible.

The aircraft operators also support the proposals but are concerned about the possible introduction of a further layer of bureaucracy in an, already, highly regulated industry.

ISSN 0254-1513

COM(90) 442 def.

DOCUMENTEN

NL

07

Catalogusnummer : CB-CO-90-503-NL-C
ISBN 92-77-64737-X

VERKOOPPRIJS	tot 30 blz.: 3,50 ECU	per 10 blz. meer: 1,25 ECU
--------------	-----------------------	----------------------------

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen
L-2985 Luxemburg