



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.11.2005
KOM(2005) 579 endelig

2005/0228 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil
luftfart og oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur)**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. LOVGIVNINGSMÆSSIG BAGGRUND

Siden forordning (EF) nr. 1592/2002¹ trådte i kraft i september 2002 har Fællesskabet haft enekompetence på området luftdygtighed og overensstemmelse med miljøbeskyttelseskrav, for så vidt angår luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat. Materiellet, såvel som de organisationer, der er ansvarlige for design, fremstilling og vedligeholdelse af det, skal opfylde ensartede og obligatoriske regler, som Kommissionen fastlægger².

I henhold til forordningen er der oprettet et europæisk agentur for luftfartssikkerhed, der yder Kommissionen enhver form for teknisk bistand, som denne har brug for, og navnlig bistår Kommissionen i udførelsen af dennes lovgivnings- og reguleringsmæssige opgaver. Agenturet skal desuden iværksætte en ordning for tilsyn med markedet med det formål at kontrollere anvendelsen af fællesskabslovgivningen, bedømme virkningerne af denne og fremsætte relevante forslag på området. Certifikater og godkendelser af materiel og organisationers overensstemmelse med de fælles regler udstedes enten af Luftfartssikkerhedsagenturet eller af de kompetente nationale myndigheder. Agenturet er ansvarligt for typegodkendelse af materiel og for organisationer hjemmehørende i tredjelande, mens de nationale myndigheder udsteder individuelle certifikater og godkendelser til hovedparten af de organisationer, der er hjemmehørende på deres område, på grundlag af de fælles regler og under agenturets kontrol.

Agenturets beføjelser er afgrænset af anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1592/2002. Allerede da forordningen blev vedtaget, stod det klart, at målene i artikel 2, dvs. først og fremmest at sikre et højt ensartet sikkerhedsniveau og at skabe lige konkurrencevilkår for luftfartsoperatørerne, ikke ville kunne nås uden at udvide anvendelsesområdet til at omfatte flyveoperationer og udstedelse af certifikater til flybesætninger. Forordningen pålægger derfor udtrykkeligt Kommissionen at udarbejde et forslag i denne henseende og at tage spørgsmålet om regulering af luftfartøjer fra tredjelande op til fornyet overvejelse³.

2. DE AKTUELLE PROBLEMER

De fælles luftfartsmyndigheder (JAA)⁴, har i mange år udarbejdet regler for drift af luftfartøjer, der udfører erhvervsmæssig lufttransport⁵, og for certifikater og uddannelse af flybesætninger⁶. Imidlertid er det op til de enkelte deltagerlande selv at afgøre, hvordan disse regler anvendes, hvilket betyder, at reglerne håndhæves vidt forskelligt i Fællesskabet, og i visse tilfælde slet ikke. Følgelig er der ikke et ensartet sikkerhedsniveau. Desuden medfører forskellene mellem de forskellige lande, at det indre marked ikke fungerer tilfredsstillende.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EFT L 240, 7.9.2002, s. 1).

² Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 (EUT L 243, 27.9.2003, s.6) og Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 (EUT L 315, 28.11.2003, s.1) vedrørende henholdsvis certificering og vedligeholdelse af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat.

³ Artikel 7 og betragtning 2 i forordning (EF) nr. 1592/2002.

⁴ De fælles luftfartsmyndigheder omfatter 37 europæiske lande, der i fællesskab udarbejder fælles regler for luftfartssikkerhed, de fælles luftfartskrav (Joint Aviation Requirements – JAR).

⁵ JAR-OPS 1 og 3.

⁶ JAR-FCL og JAR-STD.

Indarbejdelsen af JAR-OPS-reglerne i fællesskabslovgivningen via den forestående ændring af forordning (EF) nr. 3922/91⁷ er et klart fremskridt, men ændringen medfører ikke en tilstrækkelig omfattende harmonisering, da den kun vedrører erhvervsmæssig flytransport. Andre typer luftfartøjer, anden erhvervsmæssig drift af luftfartøjer og ikke-erhvervsmæssige drift af luftfartøjer vil ikke være omfattet af de fælles regler, der heller ikke vedrører certificering af flybesætninger og luftfartøjer fra tredjelande.

Sikkerheden i forbindelse med luftfartøjer fra tredjelande, der flyver i Fællesskabet, er imidlertid netop et område, hvor der er behov for en bedre garanti. Bilagene til Chicago-konventionen fastsætter minimumskrav, som luftfartøjer, luftfartsoperatører og flybesætninger skal overholde for at kunne deltage i international luftfart. Ansvar for at kontrollere, at disse krav overholdes, ligger først og fremmest hos den stat, hvor luftfartøjet er registreret, men de øvrige kontraherende stater har mulighed for at inspicere de fartøjer, der overflyver deres område for at kontrollere sikkerheden. I Fællesskabet er denne mulighed gennemført via det såkaldte SAFA-direktiv⁸, der henviser til bilag 1, 6 og 8 i Chicago-konventionen. Men de kontrolundersøgelser, der udføres af medlemsstaterne inden for denne ramme, er baseret udelukkende på disse minimumskrav, som ikke dækker alle aspekter af luftfartssikkerheden.

3. UDTALELSE FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR OG HØRING AF INTERESSEPARTERNE

Det er på denne baggrund, at Kommissionen har besluttet at følge op på lovgivningen og foreslå, at de fælles regler udvides til at omfatte flyveoperationer, pilotcertifikater og luftfartøjer fra tredjelande.

Før Kommissionen fremsætter et sådant forslag, skal den ifølge artikel 14 i forordning (EF) nr. 1592/2002 indhente en udtalelse fra Luftfartssikkerhedsagenturet. Agenturet skal på sin side, i overensstemmelse med sine interne regler⁹ og international praksis på området, foretage en grundig høring af samtlige interesseparter og tage de bemærkninger i betragtning, det modtager, før det afgiver sin udtalelse. Den 27. april 2004 offentliggjorde agenturet således på sit internetsted¹⁰ et høringsdokument om anvendelsesområde, grundprincipper og væsentlige krav, for så vidt angår piloters kvalifikationer, flyveoperationer og regler for luftfartøjer fra tredjelande, der anvendes af operatører, som ikke er hjemmehørende i EU¹¹. Mellem den 30. april og den 31. juli 2004 modtog agenturet 1 695 kommentarer fra 93 privatpersoner, nationale myndigheder, virksomheder og andre organisationer. Agenturet har besvaret disse kommentarer skriftligt, og interesseparterne har haft mulighed for at kommentere svaret¹².

⁷ Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luft (EFT L 373, 31.12.1991, s. 4) og KOM(2004) 73, 10.2.2004.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/36/EF af 21. april 2004 om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne (EFT L 143, 30.4.2004, s. 76).

⁹ Afgørelse MB/7/03 af 27.6.2003 om agenturets procedurer for udarbejdelse af udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale, vedtaget i henhold til artikel 43 i forordning (EF) nr. 1592/2002.

¹⁰ www.easa.eu.int.

¹¹ NPA nr. 2/2004.

¹² En fortegnelse over kommentarerne og forfatterne hertil findes på agenturets netsted.

På grundlag af de indkomne kommentarer udarbejdede Luftfartssikkerhedsagenturet en analyse og sendte den 15. december 2004 Kommissionen en udtalelse, hvori den anbefalede, at de fælles regler udvides til at omfatte flyveoperationer, pilotcertificering og luftfartøjer fra tredjelande¹³. Denne udtalelse, som findes på agenturets netsted, «afspejler flertallet af de synspunkter, der kom til udtryk under høringen, og forelægger kompromisløsninger, som der sandsynligvis kan opnås bred enighed om ».

4. KONSEKVENSANALYSE

Forud for udarbejdelsen af dette lovforslag har Kommissionens tjenestegrene gennemført en konsekvensanalyse. Navnlig to muligheder er blevet undersøgt:

- Muligheden for at udvide anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1592/2002 og dermed Luftfartssikkerhedsagenturets kompetenceområde, således som der er lagt op til i forordningen.
- Muligheden for via forordning (EØF) nr. 3922/91 at omsætte de regler, der er fastlagt gennem det mellemstatslige samarbejde i JAA-regi, i fællesskabsret.

Undersøgelsen har gjort det klart, at en ren fællesskabsløsning medfører de største fordele for luftfartssikkerheden og det indre marked, og derfor har Kommissionen valgt at foreslå en udvidelse af anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1592/2002.

5. LOVFORSLAGET

5.1. Middel og metode

Det bedst egnede lovgivningsredskab til at udvide de fælles regler til at omfatte flyveoperationer, pilotcertifikater og luftfartøjer fra tredjelande er en udvidelse af anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1592/2002, eftersom Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, der er oprettet ved denne retsakt, også vil få tildelt nye opgaver på dette område, navnlig hvad angår udarbejdelse af lovgivning og certificering.

For at undgå at pålægge de berørte parter unødige byrder og ekstraomkostninger baseres de fælles regler på de regler, der hidtil er blevet fastlagt af JAA, dvs. JAR-OPS, JAR-FCL og JAR-STD. Disse regler bliver således obligatoriske og gennemføres på en ensartet måde i hele Fællesskabet. Denne metode blev også anvendt i forbindelse med reglerne for luftdygtighed, da forordning 1592/2002 blev vedtaget.

5.2. Indhold

5.2.1. Ændringer i forhold til agenturets udtalelse

1. Kommissionens forslag bygger på den udtalelse, Luftfartssikkerhedsagenturet har afgivet. Imidlertid har Kommissionen på visse punkter ønsket at afvige fra udtalelsen for yderligere at forbedre sikkerheden inden for civilluftfarten i Europa. I

¹³ Udtalelse nr. 3/2004.

overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 12, stk. 2, litra b), i forordning (EF) nr. 1592/2002, er der foretaget følgende ændringer i samråd med agenturet:

- Først og fremmest har Kommissionen ønsket at udvide anvendelsesområdet for forordningen ved at lade det omfatte samtlige luftfartøjer der anvendes i Fællesskabet, uanset til hvilket formål, inden for rammerne af Chicago-konventionen. Artikel 4, stk. 1, litra b) og c), er derfor bredere formuleret end i agenturets udtalelse.
- Hvad angår kabinebesætningsmedlemmer, foreslog agenturet, at de skulle underkastes fælles sikkerhedskrav, men – under hensyntagen til holdningen hos flertallet af de hørte parter – ikke en certificeringsproces. Agenturet henledte imidlertid Kommissionens opmærksomhed på den urimelige situation, der gør sig gældende for disse personalemedlemmer i hovedparten af medlemsstaterne: de er de eneste blandt de personalekategorier, der har sikkerhedsopgaver, som ikke certificeres, på trods af at de spiller en afgørende rolle, når det gælder om at garantere passagerernes sikkerhed, således som den lykkelige afslutning på ulykken i Toronto den 2. august 2005 viste. Kommissionen fandt, at denne situation var i modstrid med formålene i artikel 2 i forordning (EF) nr. 1592/2002. Derfor foreslår den, for at videreføre den proces, der er indledt med den forestående ændring af forordning (EØF) nr. 3922/1991, at kabinebesætningsmedlemmer skal have et certifikat (artikel 6b, stk. 4), der viser, at de opfylder de specifikke væsentlige krav, der fastlægges i det nye bilag IV til forordning (EF) nr. 1592/2002.
- Kommissionen finder, at det ikke mere er rimeligt systematisk at undtage ultralette luftfartøjer fra de fælles regler, da visse af disse luftfartøjer i dag er lige så kraftige som lette fly. Kommissionen ønsker derfor, at der hurtigst muligt iværksættes en undersøgelse af, om – og i hvilken udstrækning – visse af disse luftfartøjer bør omfattes af de fælles regler (betragtning 4).

5.2.2. Udvidelse af forordningens anvendelsesområde

2. Hvad angår flyveoperationer, pilotcertificering og luftfartøjer fra tredjelande, har Kommissionen fulgt Luftfartssikkerhedsagenturets oplæg. Hovedlinjerne i lovforslaget kan sammenfattes som følger:

- Flyveoperationer:

For at forbedre sikkerheden for borgerne, navnlig på landjorden, og lette den frie udveksling af tjenesteydelser i det indre marked, udvider forordningsforslaget de fælles regler til at omfatte alle flyveoperationer (artikel 4, stk. 1b), og forpligtelsen til certificering udvides til at omfatte alle operatører, der forestår erhvervsmæssig drift af luftfartøjer (artikel 6b, stk. 2). Certifikaterne udstedes af medlemsstaterne eller, hvor det er relevant, af Luftfartssikkerhedsagenturet (artikel 15b, stk. 1), som også kan udstede operationelle direktiver (artikel 15b, stk. 2), hvor det er nødvendigt.

Hvad angår ikke-erhvervsmæssig drift af luftfartøjer, foreslås det, at reglerne tilpasses for at tage hensyn til kompleksiteten i de luftfartøjer, der anvendes, og at man undlader at stille krav om certificering, således som det allerede er tilfældet i hovedparten af medlemsstaterne. Når disse aktiviteter udføres med komplekse luftfartøjer (artikel 3, litra j)), skal de pågældende operatører imidlertid godtgøre, at de er i stand til at opfylde alle de væsentlige krav, der gælder for flyveoperationer (artikel 6b, stk. 3, og bilag IV).

– Pilotcertifikater:

Ifølge forordningsforslaget vil hovedparten af de piloter, der flyver i Fællesskabet, være omfattet af krav om, at de skal være i besiddelse af et certifikat, der udstedes på grundlag af fælles krav til piloternes teoretiske og praktiske kundskaber og deres fysiske egnethed (artikel 4, stk. 1a). De organisationer, der uddanner piloter, og de centre og det personale, der har ansvaret for at attestere piloternes fysiske egnethed, samt syntetiske flyvetræningsanordninger skal også certificeres på grundlag af fælles regler (artikel 6a, stk. 1, 2, 3, 4 og 5). Luftfartssikkerhedsagenturet får til opgave at føre tilsyn med de nationale certificeringsorganisationers anvendelse af de fælles regler og certificerer selv organisationer og syntetiske flyvetræningsanordninger i tredjelande (artikel 15a).

Det ville imidlertid ikke stå i et rimeligt forhold til formålet at fastsætte fuldstændig ens regler for alle piloter. Således underlægges erhvervsmæssig lufttransport de mest omfattende krav, mens der for de øvrige luftfartssektorer vil kunne anvendes regler, der er tilpasset til luftfartøjernes kompleksitet og til det luftrum, fartøjerne flyver i. Navnlig bør der tages større hensyn til fritidsflyvning end hidtil. De specifikke regler, der er udarbejdet af JAA (JAR-FCL PPL) opfattes ofte som urimeligt vidtgående. Forordningsforslaget indfører derfor en ny certifikatkategori, certifikat til privat fritidsflyvning, der er bedre tilpasset til denne kategori af luftrumsbrugere. Ansøgerne kan vælge mellem at lade dette certifikat udstede af et bedømmelsesorgan, der er akkrediteret af agenturet, f.eks. en sportsforening, eller af den kompetente nationale myndighed (artikel 6a, stk. 2, og artikel 15a, stk. 1, litra 6).

– Luftfartøjer fra tredjelande.

For at opnå en effektiv forbedring af sikkerheden for Europas borgere, både på landjorden og ombord på luftfartøjer, udvides de fælles regler ifølge forslaget til at omfatte luftfartøjer fra tredjelande, der flyver i Fællesskabet, inden for rammerne af Chicago-konventionen (artikel 5, stk. 1, artikel 5, stk. 4, litra j), artikel 5, stk. 5, litra d), artikel 6a, stk. 1), artikel 6b, stk. 1). Operatører fra tredjelande, der forestår erhvervsmæssig drift af luftfartøjer i Fællesskabet, skal godtgøre, at de overholder de fælles regler, ved hjælp af et certifikat (artikel 6b, stk. 2, og artikel 15b, stk. 1).

5.2.3. Andre ændringer i forordningen

3. Forordning (EF) nr. 1592/2002 trådte i kraft i september 2002, og Luftfartssikkerhedsagenturet har været i funktion siden den 28. september 2003. Kommissionen mener, at de erfaringer, der er høstet siden da, bør udnyttes til at forbedre lovteksten, hvor det er nødvendigt. Ud over udvidelsen af anvendelsesområdet bør visse bestemmelser derfor ændres. Det gælder navnlig følgende:

- Kvalificerede organer, der tildeles certificeringsopgaver af agenturet eller af de nationale luftfartsmyndigheder, hvis der er tale om opgaver, som de nationale myndigheder har fået overdraget af agenturet, bør akkrediteres af agenturet, som således sikrer sig, at organerne er kvalificerede til at udføre de pågældende opgaver (artikel 9a).
- Forvaltningen af fleksibilitetsbestemmelserne bør forenkles: så vidt det er muligt, bør Kommissionen kun være nødt til at træffe afgørelse om fleksibilitetsbestemmelser, der vedtages af medlemsstaterne, hvis bestemmelserne ikke er i overensstemmelse med forordningen og gennemførelsesbestemmelserne hertil (artikel 10).

- Bestyrelsens sammensætning bør ændres, navnlig for at øge åbenheden: der bør derfor deltage observatører for interesseparterne. Endvidere vil forvaltningen af agenturet blive forbedret ved, at der indføres en direktion, som vedtager strategiske retningslinjer og overvåger gennemførelsen af bestyrelsens afgørelser (artikel 25, 28a, 28b og 28c).
- Desuden bør der i overensstemmelse med agenturets udtalelse etableres en effektiv kontrolordning for alle luftfartøjer, der anvendes i Fællesskabet, for at sikre, at alle de fælles sikkerhedsregler overholdes i praksis (artikel 7).

6. SAMMENLIGNINGSTABEL OVER DEN NYE OG DEN TIDLIGERE NUMMERERING AF ARTIKLERNE MED ANGIVELSE AF DE ÆNDRINGER, DER FORESLÅS INDFØRT I FORORDNING (EF) NR. 1592/2002

Ny nummering	Tidligere nummering	Ændringer
1	1	Uændret
2	2	At tilvejebringe lige konkurrencevilkår er også et af formålene med forordningen: tilføjelse af stk. 2, litra f)
3	3	Tilføjelse af nye definitioner, litra h) - n), og tydeliggørelse af definitionen af kvalificeret organ i litra f)
4	4	Af hensyn til borgernes sikkerhed underkastes alle luftfartøjer, der anvendes i Fællesskabet, fælles regler: - Ændring af stk. 1, litra b) og c) - Tilføjelse af stk. 1, litra d) - Tilføjelse af stk. 1a og 1b - Ny formulering af stk. 2
5	5	Tilføjelse af bestemmelser om certificering af materiel, der er designet og fremstillet i Fællesskabet. Krav om bevis for, at luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland, opfylder de væsentlige krav til luftdygtighed: - Ny formulering af stk. 2 - Tilføjelse af stk. 2a - Ændring af stk. 4, litra e) og f) - Tilføjelse af stk. 4, litra j), og stk. 5, litra d)
6	6	Uændret

6a	Ny	Pilotcertificering
6b	Ny	Flyveoperationer
7	7	Ændring af artiklen: etablering af en fælles ordning for tilsyn med luftfartøjer
8	8	Præciseringer, der er nødvendige som følge af tilføjelsen af de nye artikler 6a og 6b: - Ny formulering af stk. 2 - Tilføjelse af stk. 3
9	9	Reglerne om anerkendelse af certifikater fra tredjelande præciseres: ændring af stk. 1
9a	Ny	Kvalificerede organer
10	10	Artiklen ændres for at forenkle gennemførelsen af fleksibilitetsbestemmelserne
11	11	Ændring af stk. 4 på baggrund af den ændrede artikel 7
11a	Ny	Indførelse af bestemmelser om beskyttelse af informationskilder
12	12	Uændret
13	13	Ny formulering af litra c) og tilføjelse af litra d), idet standardinspektioner ikke udmunder i afgørelser, men i rapporter
14	14	Ny formulering af stk. 2, litra a)
15	15	Agenturets udstedelse af flyvetilladelser, krav til kvalifikationer hos det personale, der har ansvaret for godkendelse af materiel efter vedligeholdelse, samt agenturets certificering af vedligeholdelsesorganisationer: - Ny formulering af stk. 1, litra e) og i) - Tilføjelse af stk. 1, litra k) og l) - Ændring af stk. 2, litra b), nummer ii) - Ny formulering af stk. 2, litra c)
15a	Ny	Certificering af personale
15b	Ny	Certificering af operatører, der forestår erhvervsmæssig drift af luftfartøjer

16	16	Ny formulering
17	17	Uændret
18	18	Agenturets forbindelser med administrationer og organisationer i tredjelande skal være i overensstemmelse med Fællesskabets politik over for tredjelande generelt: ændring af stk. 2
19	19	Uændret
20	20	Uændret
21	21	Uændret
22	22	Uændret
23	23	Uændret
24	24	Af åbenhedshensyn skal Kommissionens udtalelse om agenturets arbejdsprogram være offentligt tilgængeligt (stk. 2, litra c)). Tydeliggørelse af stk. 2, litra d): Agenturet kan tildele såvel nationale administrationer som kvalificerede organer certificeringsopgaver, således som præciseret andetsteds i teksten. Bestyrelsen udnævner medlemmerne af direktionen (stk. 5)
25	25	Nye regler for sammensætningen af bestyrelsen, baseret på de relevante bestemmelser i den interinstitutionelle aftale om europæiske reguleringsorganer ¹⁴ : ændring af stk. 1 og tilføjelse af stk. 3
26	26	Ændring af stk. 2
27	27	Uændret
28	28	Nye regler for stemmeret i bestyrelsen, baseret på de relevante bestemmelser i den interinstitutionelle aftale om europæiske reguleringsorganer: ændring af stk. 2
28a	Ny	Etablering af en direktion
28b	Ny	Direktionens sammensætning
28c	Ny	Direktionens beslutningsprocedurer
29	29	Præcisering af den administrerende direktørs opgaver: Ny formulering af stk. 3
30	30	Ændring af procedurerne for udvælgelse af den administrerende direktør og de øvrige direktører for agenturet samt for forlængelse

¹⁴ KOM(2005) 59, 25.2.2005.

		af deres mandatperiode, i overensstemmelse med udkastet til interinstitutionel aftale om europæiske reguleringsorganer: ændring af stk. 1 og 4
31	31	Uændret
32	32	Uændret
33	33	Uændret
34	34	Uændret
35	35	Ny formulering af stk. 1
36	36	Uændret
37	37	Uændret
38	38	Uændret
39	39	Uændret
40	40	Uændret
41	41	Ny bestemmelse om indbringelse af sager for Domstolen: ændring af stk. 1 og 2
42	42	Uændret
43	43	Uændret
44	44	Uændret
45	45	Ny og tydeligere formulering af stk. 1
46	46	Undersøgelser hos de kvalificerede organer: Ny formulering af stk. 1 og tilføjelse af stk. 1a
46a	Ny	Præcisering af kravene til det årlige arbejdsprograms indhold og form
46b	Ny	Præcisering af kravene til den almindelige årsberetnings indhold og form
47	47	Henvi sning til forordning (EF) nr. 45/2001 ¹⁵ og præcisering vedrørende anvendelsen af forordning (EF) nr. 1049/2001: tilføjelse af stk. 5 og 6

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 8, 12.1.2001, s. 1).

48	48	Tilpasning til finansforordningen for agenturet: Ny formulering af stk. 1
49	49	Uændret
50	50	Uændret
51	51	Uændret
52	52	Uændret
53	53	I stk. 4 udgår overgangsbestemmelserne om Fællesskabets bidrag
54	54	Uændret
55	55	Uændret
56	56	Stk. 3 udgår, da det er overflødigt
57	57	Uændret (artikel 2 i det aktuelle forslag indeholder nye bestemmelser om ophævelse)
58	58	Uændret (artikel 3 i det aktuelle forslag indeholder nye bestemmelser om ikrafttræden)
Bilag I	Bilag I	Uændret
Bilag II	Bilag II	Ændringer
Bilag III	Nyt	Væsentlige krav vedrørende pilotcertifikater
Bilag IV	Nyt	Væsentlige krav vedrørende flyveoperationer
Bilag V	Nyt	Kriterier for kvalificerede organer

7. SUBSIDIARITET OG PROPORTIONALITET

De europæiske lande har længe samarbejdet inden for rammerne af JAA (de fælles luftfartsmyndigheder) om at fastlægge fælles regler for luftfartssikkerhed, som af naturlige grunde ikke kan være rent nationale. Men da det er op til de enkelte lande selv at afgøre, hvordan reglerne anvendes, er medlemsstaterne hurtigt blevet enige om, at et højt, ensartet sikkerhedsniveau kun kan nås gennem en indsats på fællesskabsplan.

Således har forordning (EØF) nr. 3922/91 og senere forordning (EF) nr. 1592/2002 gradvist overført medlemsstaternes kompetence på områderne luftfartsmateriels luftdygtighed og miljøvenlighed til Fællesskabet. Der er også indført fælles regler for personcertifikater med direktiv 91/670/EØF, og for sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer med direktiv 2004/36.

Allerede ved direktiv 91/670/EØF fik Kommissionen til opgave at foreslå foranstaltninger til fastlæggelse af harmoniserede krav vedrørende certifikater og uddannelsesprogrammer. Et år

senere varslede forordning (EØF) nr. 2407/92¹⁶ om licenser til luftfartsselskaber en rådsforordning om driftstilladelser til luftfartsselskaber. Ligeledes anerkendtes det ved vedtagelsen af forordning 1592/2002, at et højt, ensartet sikkerhedsniveau kun vil kunne opnås ved at udvide anvendelsesområdet for forordningen til at omfatte flyveoperationer og certifikater til flybesætninger, og samtidig udtryktes der ønske om også at lade luftfartøjer fra tredjelande omfatte af forordningen.

Konklusionen er, at der er et klart anerkendt behov for en fællesskabsforanstaltning for at nå det erklærede mål, dvs. at fastlægge fælles regler for pilotcertificering, flyveoperationer og luftfartøjer fra tredjelande og at sikre, at disse regler anvendes på en ensartet måde. Lovforslaget går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål. Det er således i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet og proportionalitetsprincippet, som fastsat i artikel 5 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

8. EVALUERING

Foranstaltningerne i denne forordning samt gennemførelsesbestemmelserne hertil evalueres i overensstemmelse med artikel 51 i forordning (EF) nr. 1592/2002.

¹⁶ Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EFT L 240, 24.8.1992).

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹⁷,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁸,

efter høring af Regionsudvalget¹⁹,

efter proceduren i traktatens artikel 251²⁰, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Betragtning 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur²¹ anfører bl.a., at der bør udarbejdes passende væsentlige krav vedrørende luftfartøjsoperationer og certificering af flybesætninger og anvendelse af forordningen på tredjelands luftfartøjer. Kommissionen skal i henhold til artikel 7 i samme forordning snarest muligt forelægge Europa-Parlamentet og Rådet forslag vedrørende grundprincipper, anvendelse og væsentlige krav med henblik på regulering af personale og organisationer, der beskæftiger sig med drift af luftfartøjer.
- (2) Fællesskabet bør i overensstemmelse de standarder, der er fastsat i Chicago-konventionen, som blev underskrevet i Chicago den 7. december 1944, vedtage væsentlige krav gældende for personer og organisationer, der beskæftiger sig med drift af luftfartøjer, samt personer, der varetager uddannelse og helbredsundersøgelse af piloter, og produkter, der anvendes hertil. Kommissionen bør have bemyndigelse til at udarbejde de nødvendige gennemførelsesbestemmelser.

¹⁷ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹⁸ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹⁹ EUT C [...] af [...], s. [...].

²⁰ EUT C [...] af [...], s. [...].

²¹ EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1.

- (3) Europæiske borgere bør til enhver tid være sikret et højt, ensartet beskyttelsesniveau. Derfor bør tredjelandes luftfartøjer, der opererer til, fra eller i det område, der er dækket af traktaten, være undergivet passende tilsyn på fællesskabsplan inden for de rammer, der udstikkes af Chicago-konventionen.
- (4) Det vil ikke være hensigtsmæssigt at anvende ens regler for alle luftfartøjer, navnlig luftfartøjer, der har en ukompliceret konstruktion eller hovedsageligt anvendes lokalt, eller luftfartøjer, som er hjemmebyggede eller meget sjældne, eller som kun eksisterer i et meget begrænset antal; sådanne luftfartøjer bør derfor fortsat være underlagt tilsyn i de enkelte medlemsstater. Der bør imidlertid træffes forholdsmæssige foranstaltninger til at øge sikkerhedsniveauet inden for fritidsflyvning i almindelighed.
- (5) Her bør der navnlig sættes ind i forbindelse med fly og helikoptere, som har en ringe højst tilladt startmasse, som bliver stadig kraftigere, kan operere overalt i Fællesskabet og fremstilles på industriel vis, og som derfor burde være bedre reguleret på fællesskabsniveau, så det nødvendige ensartede sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau tilvejebringes.
- (6) Anvendelsesområdet for fællesskabsforanstaltninger bør angives tydeligt, så det klart fremgår, hvilke personer, organisationer og produkter der er omfattet af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil. Det gøres bedst ved at henvise til en liste over luftfartøjer, som ikke er omfattet af denne forordning.
- (7) Luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur, operatører, som beskæftiger sig med kommerciel lufttransport, og piloter, foruden personer og organisationer, der varetager uddannelse og helbredsundersøgelse af piloter, og produkter, der anvendes hertil, bør certificeres eller få udstedt licenser, når de overholder de væsentlige krav, som Fællesskabet fastsætter i overensstemmelse med Chicago-konventionens standarder. Kommissionen bør have bemyndigelse til at udarbejde de nødvendige gennemførelsesbestemmelser.
- (8) Behørigt godkendte bedømmelsesorganer bør have bemyndigelse til at udstede certifikater til piloter, der udfører fritidsflyvninger.
- (9) Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur ("agenturet") bør have bemyndigelse til at udstede certifikater eller godkendelser til personer, organisationer og produkter, der er omfattet af denne forordning, hvis en centraliseret tilgang er mere virksom end certificering på medlemsstatsniveau. Agenturet bør derfor kunne træffe afgørelser vedrørende drift af luftfartøjer, besætningers kvalifikationer samt sikkerheden ved tredjelandes luftfartøjer, hvis det er den bedste fremgangsmåde for at opnå ensartethed og sikre det indre markeds funktion.
- (10) Effektiv luftfartssikkerhed i Den Europæiske Union på de områder, der er dækket af denne forordning, forudsætter et tættere samarbejde mellem Fællesskabet, medlemsstaterne og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur om afdækning af risikobetonede forhold og iværksættelse af de fornødne afhjælpende foranstaltninger.
- (11) Fremme af en sikkerhedskultur og indførelse af en velfungerende reguleringsordning på de områder, der er dækket af denne forordning, forudsætter, at vidner til flyvehændelser uopfordret indberetter sådanne forhold. En sådan indberetning ville foregå lettere, hvis de pågældende ikke risikerer sanktioner, og medlemsstaterne bør

derfor sikre passende beskyttelse af sådanne oplysninger og de personer, der indberetter dem.

- (12) Af transparencehensyn bør interesseparters observatører være repræsenteret i agenturets bestyrelse. For at sikre en korrekt ledelse af agenturet bør der også være en direktion, som vedtager strategiske retningslinjer og overvåger gennemførelsen af bestyrelsens beslutninger.
- (13) Denne forordning opstiller hensigtsmæssige og omfattende rammer for fastlæggelse og implementering af fælles tekniske krav og administrative procedurer inden for den civile luftfart. Bilag III til Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart²² og Rådets direktiv 91/670/EØF af 16. december 1991 om gensidig anerkendelse af certifikater for personale inden for civil luftfart²³ i sin helhed bør derfor ophæves til sin tid, uden at dette påvirker certificering eller licensudstedelse for produkter, personer og organisationer, som allerede er foretaget i overensstemmelse med disse retsakter.
- (14) Bestemmelserne i denne forordning bygger på den udtalelse, Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur²⁴ har afgivet i medfør af artikel 12, stk. 2, litra b), og artikel 14, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1592/2002.
- (15) Forordning (EF) nr. 1592/2002 bør ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

ÆNDRINGER AF GRUNDFORORDNINGEN

Artikel 1

Forordning (EF) nr. 1592/2002 ændres således:

- (1) I artikel 2, stk. 2, indsættes som litra f):

“f) at tilvejebringe lige vilkår for alle aktører på det internationale civile luftfartsmarked.”
- (2) Artikel 3 ændres således:
 - a) Litra f) ændres således:

²² EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4.

²³ EFT L 373 af 31.12.1991, s. 21.

²⁴ Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagents udtalelse nr. 3/2004.

“f) »kompetent organ«: et akkrediteret organ, som kan udføre certificeringsopgaver under agenturets eller en national luftfartsmyndigheds kontrol og ansvar”

(b) Som litra h) - n) indsættes:

”h) “operatør”: enhver juridisk eller fysisk person, der driver eller har til hensigt at drive et eller flere luftfartøjer

i) “erhvervsmæssig drift af luftfartøjer”: en luftfartsaktivitet, der udøves mod vederlag i henhold til en kontrakt mellem en operatør og en kunde, hvor kunden hverken er direkte eller indirekte ejer af det luftfartøj, der benyttes til opfyldelse af kontrakten, og operatøren hverken er direkte eller indirekte ansat hos kunden

j) “komplekst motordrevet luftfartøj”:

i) en flyvemaskine

– med en maksimal certificeret startmasse på over 5 700 kg, eller

– med en maksimal godkendt passagersædekonfiguration på over 9, eller

– certificeret til flyvning med en minimumsbesætning på mindst 2 piloter, eller

– udstyret med turbojetmotor(er), eller

ii) en helikopter

– med en maksimal certificeret startmasse på over 3 175 kg, eller

– med en maksimal godkendt passagersædekonfiguration på over 5, eller

– certificeret til flyvning med en minimumsbesætning på mindst 2 piloter, eller

iii) et luftfartøj med "tilt rotor"

k) “fritidsflyvning”: enhver ikke-erhvervsmæssig flyveoperation med et ikke-komplekst motordrevet luftfartøj

l) “bedømmelsesorgan”: et godkendt organ, som kan vurdere, hvorvidt juridiske eller fysiske personer overholder de regler, der skal sikre, at de væsentlige krav i denne forordning er opfyldt, og udstede de dertil hørende certifikater

m) “syntetisk flyvetræningsanordning”: enhver anordning, hvori flyveforhold simuleres på jorden; dette omfatter flyvesimulatorer, flyvetrænere,

- n) "rettighed": en påtegning i et pilotcertifikat, der angiver særlige betingelser, rettigheder eller begrænsninger for det pågældende certifikat."

(3) Artikel 4 ændres således:

a) Stk. 1 ændres således:

i) Litra b) affattes således:

"b) som er registreret i en medlemsstat, medmindre forskriftsmæssigt sikkerhedstilsyn hermed er blevet uddelegeret til et tredjeland, og de ikke anvendes af en EF-operatør, eller"

ii) Litra c) affattes således:

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

iii) Som litra d) indsættes:

"d) som er registreret i et tredjeland, eller registreret i en medlemsstat, som har delegeret sit forskriftsmæssige sikkerhedstilsyn til et tredjeland, og som en operatør fra et tredjeland anvender til, i eller fra Fællesskabet"

iv) I det sidste punktum i stk. 1 udgår ordene "medmindre forskriftsmæssigt sikkerhedstilsyn heraf er blevet uddelegeret til et tredjeland, og de ikke anvendes af en EF-operatør".

b) Som stk. 1a indsættes:

"1a) Personale, der medvirker ved flyveoperationer med de i stk. 1, litra b) og c), nævnte luftfartøjer, skal opfylde forordningens bestemmelser."

c) Som stk. 1b indsættes:

"1b) Flyveoperationer med de i stk. 1, litra b), c), og d), nævnte luftfartøjer skal være i overensstemmelse med forordningen."

d) Stk. 2 ændres således:

"2. Stk. 1, 1a og 1b finder ikke anvendelse på luftfartøjer, som er omhandlet i bilag II."

(4) Artikel 5 ændres således:

a) Stk. 2 ændres således:

- i) I den indledende del erstattes ordene “registreret i en medlemsstat” med ordene “omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra b)”
- ii) I første punktum i litra d), erstattes ordene “design, fremstilling og vedligeholdelse af materiel” med ordene “vedligeholdelse af materiel”
- iii) Som litra dd) indsættes:
 - ”dd) Organisationer, der er ansvarlige for design og fremstilling af materiel, dele og apparatur, skal godtgøre, at de har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres særlige rettigheder. Medmindre disse kvalifikationer er godkendt på anden måde, anerkendes de ved udstedelse af en godkendelse til organisationen. De rettigheder, der tildeles den godkendte organisation, og godkendelsens rækkevidde skal præciseres i godkendelsesbetingelserne.”
- b) Som stk. 2a indsættes:
 - “2a. De i artikel 4, stk. 1, litra a), omhandlede luftfartøjer og materiel, dele og apparatur, der er påmonteret disse luftfartøjer, skal være i overensstemmelse med stk. 2, litra a), b), og dd).”
- c) Stk. 4 ændres således:
 - i) Under litra e) indsættes som nummer iv), v) og vi):
 - “iv) mindstepensum for uddannelse af personale, der har ansvaret for at certificere vedligeholdelse, med henblik på overholdelse af stk. 2, litra e)
 - v) mindstepensum for pilotcertificering med henblik på overholdelse af artikel 6a
 - vi) en passende “master minimum equipment list” (MMEL) og yderligere specifikationer for luftdygtighed for en given type flyveoperation med henblik på at sikre overholdelse af artikel 6b.”
 - (ii) Litra f) affattes således:
 - “f) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af godkendelser af organisationer i overensstemmelse med stk. 2, litra d), dd) og f), og de betingelser, hvorunder det ikke er nødvendigt at anmode om en sådan godkendelse”
 - iii) Som litra j) indsættes:
 - “j) hvordan de i artikel 4, stk. 1, litra c) og d), omhandlede luftfartøjer skal godtgøre, at de opfylder de væsentlige krav”.

d) I stk. 5 indsættes som litra d):

“d) at de ikke pålægger de i artikel 4, stk. 1, litra c), og d), omhandlede luftfartøjer krav, som ville være uforenelige med medlemsstaters ICAO-forpligtelser”.

(5) Følgende artikler 6a og 6b indsættes efter artikel 6:

*”Artikel 6a
Pilotcertificering*

1. Piloter, der udfører flyveoperationer med de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), omhandlede luftfartøjer, og organisationer, syntetiske flyvetræningsanordninger og personer, der varetager uddannelse, prøvning, kontrol og helbredsundersøgelse af piloter, skal opfylde de væsentlige krav i bilag III.
2. En pilot skal for at operere et luftfartøj være i besiddelse af et certifikat og et helbredsbevis, der svarer til den flyveoperation, der udføres.

En pilot får udstedt et certifikat, når det er godtgjort, at den pågældende overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de væsentlige krav vedrørende teoretisk viden, praktiske færdigheder og sprogfærdighed er opfyldt. Certifikatet kan udstedes af et bedømmelsesorgan, hvis de med certifikatet forbundne rettigheder er begrænset til fritidsflyvning.

En pilot får udstedt et helbredsbevis, når det er godtgjort, at den pågældende overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de væsentlige krav vedrørende helbredsmæssig egnethed er opfyldt. Helbredsbeviset udstedes af flyvelæger eller flyvemedicinske centre, medmindre den pågældende pilot kun udfører fritidsflyvning; i så fald kan beviset udstedes af en alment praktiserende læge.

De rettigheder, certifikatet giver piloten, og certifikatets anvendelsesområde skal være præciseret i certifikatet.

Kravene i andet og tredje stykke kan opfyldes ved godkendelse af certifikater og helbredsbeviser udstedt af eller på vegne af et tredjeland, for så vidt angår flybesætninger, der udfører flyveoperationer med de i artikel 4, stk. 1, litra c), omhandlede luftfartøjer.

3. Det kan ved udstedelse af en godkendelse anerkendes, at bedømmelsesorganer, organisationer, der uddanner piloter, og organisationer, der har ansvaret for vurderingen af piloters helbredsmæssige egnethed, har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder til at udstede certifikater og helbredsbeviser.

En organisation får udstedt en godkendelse, når det er godtgjort, at organisationen overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de relevante væsentlige krav i bilag III er opfyldt.

Det skal være præciseret i godkendelsen, hvilke rettigheder den giver.

4. En syntetisk flyvetræningsanordning, der anvendes til uddannelse af piloter, skal have et certifikat, som udstedes, når det er godtgjort, at den overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de relevante væsentlige krav i bilag III er opfyldt.
5. En person med ansvar for uddannelse af piloter eller bedømmelse af deres kvalifikationer eller helbredsmaessige egnethed, skal være i besiddelse af et passende certifikat.

Der udstedes et certifikat, når det er godtgjort, at ansøgeren overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de relevante væsentlige krav i bilag III er opfyldt.

Det skal være præciseret i certifikatet, hvilke rettigheder det giver.

6. Kommissionen vedtager efter proceduren i artikel 54, stk. 3, gennemførelsesbestemmelserne til nærværende artikel, idet disse navnlig skal præcisere:
 - a) de forskellige rettigheder, der er forbundet med pilotcertifikater og helbredsbeviser svarende til de forskellige typer aktiviteter, der udføres
 - b) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater, certifikatrettigheder, helbredsbeviser, godkendelse af organisationer og bedømmelsesorganer samt personalecertifikater
 - c) certifikatindehavernes rettigheder og ansvar, certifikatrettigheder, helbredsbeviser, godkendelse af organisationer samt personalecertifikater.
7. Når Kommissionen udarbejder de i stk. 6 nævnte gennemførelsesbestemmelser, sørger den især for, at de afspejler det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis inden for uddannelse af piloter, og at de giver mulighed for omgående at gribe ind over for fastslåede årsager til ulykker og alvorlige hændelser.

Artikel 6b Flyveoperationer

1. Drift af de i artikel 4, stk. 1, litra b), c), og d), omhandlede luftfartøjer, skal opfylde de væsentlige krav i bilag IV.
2. Operatører, der forestår erhvervsmæssig drift af luftfartøjer, skal godtgøre, at de har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder.

Dette anerkendes ved udstedelse af et certifikat.

De rettigheder, der er givet operatøren, og omfanget af operationerne skal

Dette krav kan opfyldes ved anerkendelse af certifikater udstedt af eller på vegne af et tredjeland, for så vidt angår operatører, der forestår drift af de i artikel 4, stk. 1, litra d), omhandlede luftfartøjer.

3. Operatører, der forestår ikke-erhvervsmæssig drift af komplekse motordrevne luftfartøjer, skal afgive en erklæring om, at de har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med driften af de pågældende luftfartøjer.
4. Kabinepersonale, som er involveret i drift af de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c) omhandlede luftfartøjer, skal opfylde de væsentlige krav i bilag IV. De skal være i besiddelse af et certifikat og et helbredsbevis, der svarer til den flyveoperation, der udføres.
5. Kommissionen vedtager efter proceduren i artikel 54, stk. 3, gennemførelsesbestemmelserne til nærværende artikel, idet disse navnlig skal præcisere:
 - a) betingelserne for at forestå drift af luftfartøjer i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag IV
 - b) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af det i stk. 2 omhandlede operatørcertifikat
 - c) certifikatindehavernes rettigheder og ansvar
 - d) vilkår og procedurer for tilsyn med og inspektion af de i stk. 3 omhandlede operatører
 - e) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af det i stk. 4 omhandlede kabinepersonalecertifikat
 - f) de betingelser, hvorunder der skal nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for flyveoperationer af hensyn til luftfartssikkerheden i henhold til artikel 15b, stk. 2.
6. De i stk. 5 omhandlede gennemførelsesbestemmelser skal afspejle det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis for flyveoperationer.

Gennemførelsesbestemmelserne skal tage hensyn til internationale erfaringer med luftfartøjsdrift og den videnskabelige og tekniske udvikling.

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

De må ikke pålægge de i artikel 4, stk. 1, litra c), og d), omhandlede luftfartøjer krav, som ville være uforenelige med medlemsstaters ICAO-forpligtelser.”

(6) Artikel 7 affattes således:

*“Artikel 7
Fælles tilsyn*

1. Medlemsstaterne og agenturet samarbejder om indsamling og udveksling af oplysninger, herunder oplysninger om rampeinspektioner, for at sikre, at bestemmelserne i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil anvendes i praksis.
2. Kommissionen vedtager efter proceduren i artikel 54, stk. 3, gennemførelsesbestemmelserne til stk. 1, idet disse navnlig skal præcisere:
 - a) betingelserne for indsamling, udveksling og formidling af information
 - b) betingelserne for udførelse af rampeinspektioner, herunder systematiske inspektioner
 - c) betingelserne for at udstede startforbud for luftfartøjer, som ikke opfylder denne forordnings bestemmelser eller gennemførelsesbestemmelserne hertil.”

(7) Artikel 8 ændres således:

a) Stk. 2 affattes således:

“2. Indtil de i artikel 5, stk. 5, og artikel 6a, stk. 6, omhandlede gennemførelsesbestemmelser er vedtaget, og uden at det tilsidesætter artikel 2, stk. 3, kan certifikater, der ikke kan udstedes i overensstemmelse med denne forordning, udstedes på grundlag af de gældende nationale regler.”

b) Følgende indsættes som stk. 3:

“3. Indtil de i artikel 6b, stk. 5, omhandlede gennemførelsesbestemmelser er vedtaget, kan certifikater, der ikke kan udstedes i overensstemmelse med denne forordning, udstedes på grundlag af de gældende nationale regler, eller, hvor det er relevant, på grundlag af de relevante krav i forordning (EØF) nr. 3922/1991.”

(8) Artikel 9 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

“1. Uanset denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil kan agenturet inden for sine kompetenceområder udstede certifikater på grundlag af certifikater fra et tredjelands luftfartsmyndigheder i henhold til aftaler om gensidig anerkendelse mellem Fællesskabet og det pågældende land.”

- (9) Efter artikel 9 indsættes som artikel 9a:

*“Artikel 9a
Kvalificerede organer*

1. Kvalificerede organer, som i overensstemmelse med den gældende certificeringsprocedure løser særlige certificeringsopgaver på agenturets vegne eller på vegne af medlemsstaterne, når sidstnævnte løser certificeringsopgaver under anvendelse af denne forordning, skal opfylde kriterierne i bilag V og påvise, at de har den fornødne organisation og ekspertise. Dette anerkendes ved at agenturet udsteder en akkreditering.
2. Med hensyn til kvalificerede organer skal agenturet
 - a) selv eller ved hjælp af de nationale luftfartsmyndigheder foretage inspektion og audit af de organer, som det akkrediterer
 - b) udstede og forny akkrediteringer
 - c) ændre, begrænse, suspendere eller tilbagekalde et givet organs akkreditering, når de betingelser, i henhold til hvilke den blev udstedt af agenturet, ikke længere er opfyldt, eller hvis det pågældende organ ikke opfylder de forpligtelser, som denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil pålægger det.”

- (10) Artikel 10 affattes således:

*“Artikel 10
Fleksibilitetsbestemmelser*

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

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

2. I overensstemmelse med artikel 16, stk. 3, kan agenturet inden en måned efter en anmeldelse i henhold til stk. 1 afgøre, hvorvidt sikkerhedsproblemet kan løses inden for rammerne af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, medmindre Kommissionen har fremsat indvendinger inden for samme tidsrum. Agenturet træffer så den relevante afgørelse og informerer Kommissionen og medlemsstaterne herom.

Hvis agenturet beslutter, at sikkerhedsproblemet skyldes en mangel ved eller et utilstrækkeligt sikkerhedsniveau som følge af anvendelsen af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, udarbejder og udsender det en udtalelse om, hvorvidt forordningen eller gennemførelsesbestemmelserne hertil

bør ændres, og hvorvidt foranstaltningerne bør ophæves eller bibeholdes. I overensstemmelse med proceduren i artikel 54, stk. 3, kan Kommissionen træffe en afgørelse på grundlag af denne udtalelse. Hvis foranstaltningerne skal fortsætte, skal de gennemføres af alle medlemsstater og være omfattet af bestemmelserne i artikel 8.

3. Medlemsstaterne kan dispensere fra de væsentlige krav i denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil i tilfælde af uforudsete operationelle problemer af hastende karakter eller operationelle behov af begrænset varighed, såfremt dette ikke medfører forringelse af sikkerhedsniveauet. Agenturet, Kommissionen og de øvrige medlemsstater underrettes om sådanne dispensationer, hvis de anvendes gentagne gange, eller hvis de indføres for perioder på over to måneder.
4. I overensstemmelse med artikel 16, stk. 3, skal agenturet inden en måned efter en anmeldelse i henhold til stk. 3 afgøre, hvorvidt dispensationerne er i overensstemmelse med forordningens overordnede sikkerhedsmålsætninger og alle fællesskabsregler. Agenturet afgiver en udtalelse herom til Kommissionen.

På grundlag af denne udtalelse og i overensstemmelse med proceduren i artikel 54, stk. 4, kan Kommissionen træffe en afgørelse om ophævelse af dispensationerne.

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

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

6. I overensstemmelse med artikel 16, stk. 3, afgiver agenturet inden to måneder efter en anmeldelse i henhold til stk. 5 en udtalelse om, hvorvidt den foreslåede fravigelse opfylder betingelserne i samme stykke.

Kommissionen kan inden en måned efter modtagelsen af agenturets udtalelse indlede den i artikel 54, stk. 3, omhandlede procedure med henblik på at afgøre, om fravigelsen kan godkendes, eller om den skal afvises. Hvis fravigelsen kan godkendes, meddeler Kommissionen sin afgørelse til alle medlemsstater, der også har ret til at anvende den pågældende foranstaltning. Artikel 8 finder anvendelse på den pågældende foranstaltning.”

- (11) I artikel 11, stk. 4, indsættes følgende punktum:

“Fra de i artikel 7, stk. 2, omhandlede gennemførelsesbestemmelser i krafttræden skal denne sikkerhedsoversigt omfatte en analyse af alle oplysninger modtaget i overensstemmelse med artikel 7. Analysen skal være enkel og letforståelig, og den skal i givet fald angive, hvorvidt der er en øget sikkerhedsrisiko for flypassagerer. I analysen skal kilderne til oplysningerne være anonymiseret.”

- (12) Efter artikel 11 indsættes som artikel 11a:

*”Artikel 11a
Beskyttelse af informationskilder*

1. Når en fysisk person frivilligt har afgivet oplysninger, der er omhandlet i artikel 11, skal rapporterne anonymiseres med hensyn til oplysningernes kilde.
2. Uden at det tilsidesætter gældende strafferetsregler afstår medlemsstaterne fra at iværksætte sanktioner for uforsætlige eller uagtsomme lovovertrædelser, som de kun får kendskab til, fordi de er indberettet i medfør af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

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

3. Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med deres nationale lovgivning og praksis, at ansatte, der afgiver oplysninger i medfør af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, ikke udsættes for sanktioner fra deres arbejdsgiver, medmindre der er tale om grov forsømmelighed.
4. Denne artikel tilsidesætter ikke nationale bestemmelser om judicielle myndigheders adgang til oplysninger.”

- (13) Artikel 13 ændres således:

- a) Litra c) affattes således:

“c) træffer relevante afgørelser om anvendelsen af artikel 9a, 15, 15a, 15b og 46”

- b) Som litra d) indsættes:

“d) udsende rapporter efter standardinspektioner udført i henhold til artikel 16, stk. 1, og artikel 45.”

- (14) I artikel 14, stk. 2, litra a), udgår ordene “herunder bestemmelser vedrørende luftdygtighed”.

- (15) Artikel 15 ændres således:

- a) Stk. 1 ændres således:

- i) Første punktum affattes således:

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

ii) Litra e) affattes således:

“e) selv eller ved hjælp af nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer foretage tekniske undersøgelser i forbindelse med certificering af materiel, dele og apparatur”

iii) Litra i) affattes således:

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

iv) Som litra k) og l) indsættes:

“k) for hvert luftfartøj, for hvilket der anmodes om flyvetilladelse til en enkelt flyvning, fastlægge de relevante begrænsninger

l) udstede flyvetilladelser til luftfartøjer, når sådanne tilladelser kræves for udførelsen af en række flyvninger”.

b) Stk. 2 ændres således:

i) I litra b) affattes nummer ii) således:

produktions- og vedligeholdelsesorganisationer, der ligger inden for medlemsstaternes område, hvis den pågældende medlemsstat anmoder herom, eller”

ii) Litra c) affattes således:

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

(16) Følgende artikler 15a og 15b indsættes efter artikel 15:

*“Artikel 15a
Certificering af personale*

1. Med hensyn til det personale og de organisationer, der er omhandlet i artikel 6a, stk. 1, skal agenturet

a) selv eller ved hjælp af nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer udføre inspektioner og audit af de organisationer og bedømmelsesorganer, det certificerer

b) udstede og forny certifikater for:

- i) organisationer, der uddanner personale, og flyvemedicinske centre beliggende på medlemsstaternes område, efter anmodning fra den pågældende medlemsstat, eller
- ii) organisationer, der uddanner personale, og flyvemedicinske centre beliggende uden for medlemsstaternes område), eller
- iii) bedømmelsesorganer, efter anmodning fra de pågældende organer

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

2. Med hensyn til de syntetiske flyvetræningsanordninger, der er omhandlet i artikel 6a, stk. 1, skal agenturet

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

b) udstede og forny certifikater for:

- i) syntetiske flyvetræningsanordninger, som anvendes af uddannelsesorganisationer, der er certificeret af agenturet, eller
- ii) syntetiske flyvetræningsanordninger beliggende på medlemsstaternes område, efter anmodning fra den pågældende medlemsstat, eller
- iii) syntetiske flyvetræningsanordninger uden for medlemsstaternes område

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

Artikel 15b

Driftstilladelse (Air Operator Certification)

1. Med hensyn til operatører, der forestår erhvervmæssig drift af luftfartøjer, skal agenturet

a) selv eller ved hjælp af nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer udføre inspektioner og audit af de operatører, det certificerer

b) udstede og forny certifikater for:

- i) operatører med hjemsted på medlemsstaternes område, efter anmodning fra den pågældende medlemsstat, eller
 - ii) operatører med hjemsted uden for medlemsstaternes område, medmindre en medlemsstat varetager de opgaver og pligter, der påhviler en operatørs hjemstat, for de pågældende operatører
 - c) ændre, begrænse, suspendere eller tilbagekalde en givet driftstilladelse, når de betingelser, i henhold til hvilke den blev udstedt af agenturet, ikke længere er opfyldt, eller hvis den pågældende organisation ikke opfylder de forpligtelser, som denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil pålægger den.
2. Agenturet kan træffe en beslutning om at nedlægge forbud mod eller fastsætte begrænsninger eller særlige betingelser for en flyveoperation af hensyn til luftfartssikkerheden.
 3. Med hensyn til begrænsning af flyvetiden skal agenturet
 - a) udstede de relevante certificeringsspecifikationer for at sikre, at de væsentlige krav er opfyldt, og i givet fald de tilhørende gennemførelsesbestemmelser. Navnlig i forbindelse med erhvervsmæssig transport med fly og i afventning af vedtagelsen af de tilhørende gennemførelsesbestemmelser, som er omhandlet i artikel 6b, stk. 5, udsteder agenturet de relevante certificeringsspecifikationer for at sikre overholdelsen af del Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/1991.
 - b) godkende operatørers individuelle specifikationssystemer for flyvetid, når de pågældende systemer ikke kan godkendes i henhold til en gældende certificeringsspecifikation.”

(17) Artikel 16, stk. 1 og 2, affattes således:

- “1. På de områder, der er omfattet af artikel 1, stk. 1, foretager agenturet standardinspektioner for at kontrollere de nationale kompetente myndigheders anvendelse af denne forordning og af gennemførelsesbestemmelserne hertil, og aflægger rapport herom til Kommissionen.
2. Agenturet foretager tekniske undersøgelser med henblik på at kontrollere den effektive anvendelse af forordningen og af gennemførelsesbestemmelserne hertil, under hensyn til målene i artikel 2.”

(18) I artikel 18, stk. 2, indsættes følgende afsnit:

“Samarbejdsaftaler skal være i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen og tage behørigt hensyn til Fællesskabets udenrigspolitik over for et tredjelande. De skal forhåndsgodkendes af Kommissionen.”

(19) Artikel 24 ændres således:

a) Stk. 2 affattes således:

i) Litra b) affattes således:

“b) vedtager en årsberetning om agenturets virksomhed og sender den senest den 15. juni til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen, Revisionsretten og medlemsstaterne. På agenturets vegne fremsendes hvert år alle oplysninger, som er relevante for bedømmelsesprocedurerne, til budgetmyndigheden”

ii) Følgende afsnit indsættes i litra c):

“Kommissionens udtalelse vedlægges det vedtagne arbejdsprogram for agenturet”

iii) Litra d) affattes således:

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

b) Følgende indsættes som stk. 5:

“5. Bestyrelsen udpeger medlemmerne af direktionen i overensstemmelse med artikel 28b.”

(20) Artikel 25 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

“1. Bestyrelsen består af en repræsentant for hver medlemsstat og en repræsentant for Kommissionen. Rådet udpeger i denne forbindelse for hver medlemsstat en repræsentant og en suppleant, der fungerer som stedfortræder ved medlemmets fravær. Kommissionen udpeger også en repræsentant og en suppleant. Mandatperioden er fem år. Denne mandatperiode kan fornyes én gang.”

b) Følgende indsættes som stk. 3:

“3. Af åbenhedshensyn indgår fire repræsentanter for interesseparter i bestyrelsen som observatører. De udpeges af Kommissionen ud fra en liste opstillet af det rådgivende organ, der er omhandlet i artikel 24, stk. 4, og repræsenterer så bredt som muligt de forskellige parter, der er repræsenteret i dette rådgivende organ. Deres mandatperiode er 30 måneder, som kan fornyes én gang.”

(21) Artikel 26, stk. 2, sidste punktum, affattes således:

“Denne mandatperiode kan fornys én gang.”

(22) Artikel 28, stk. 2, affattes således:

“2. Hvert medlem, som udpeges af Rådet, har én stemme. Repræsentanten fra Kommissionen har samme antal samlede stemmer som medlemmerne, der er udpeget af Rådet. Hverken interesseparterne eller agenturets direktør er stemmeberettigede. Hvis et medlem ikke er til stede, har suppleanten stemmeret.”

(23) Følgende artikler 28a til 28c indsættes efter artikel 28:

*“Artikel 28a
Direktionens beføjelser*

1. Agenturet har en direktion.
2. Uden at det påvirker bestyrelsens beføjelser og direktørens opgaver og beføjelser, skal direktionen:
 - a) fastsætte sin forretningsorden
 - b) vedtage de strategiske retningslinjer for agenturets arbejde omhandlet i artikel 12 og for dets organisation og funktion
 - c) forberede og overvåge gennemførelsen af bestyrelsens beslutninger
 - d) overvåge implementeringen af det budget, som er vedtaget af bestyrelsen.

*Artikel 28b
Direktionens sammensætning*

1. Direktionens sammensættes således:
 - a) tre medlemmer fra bestyrelsen, som vælges blandt de medlemmer, der er udpeget af Rådet
 - b) tre medlemmer udpeget af Kommissionen
 - c) to observatører, som vælges blandt og af bestyrelsens repræsentanter for interesseparter.
2. Medlemmernes og observatørernes mandatperiode i direktionen udløber, når deres medlemskab af bestyrelsen ophører. Med forbehold af denne bestemmelse er deres mandatperiode 30 måneder, som kan fornyes én gang.
3. Direktionen vælger blandt sine medlemmer en formand og en næstformand. Næstformanden afløser formanden, når denne er forhindret i at udføre sit hverv. Formandens og næstformandens mandatperiode udløber, når deres respektive medlemskab af direktionen ophører.

Artikel 28c
Direktionens møder

1. Direktionen indkaldes til møde af formanden.
 2. Direktionen mødes efter indkaldelse fra formanden eller på anmodning af mindst tre af medlemmerne.
 3. Direktionen kan indbyde enhver, hvis synspunkt kan være af interesse, til at overvære dens møder som observatør.
 4. Direktionens medlemmer kan med forbehold af forretningsordenens bestemmelser bistås af rådgivere eller eksperter.
 5. Direktionens sekretariatsforretninger varetages af agenturet.
 6. Direktionen træffer sine beslutninger med simpelt flertal.
 7. Hvert medlem af direktionen har én stemme. Repræsentanterne for interesseparter omhandlet i artikel 28b, stk. 1, litra c), samt observatører, rådgivere og eksperter omhandlet i stk. 3 og 4 har ikke stemmeret.
 8. Forretningsordenen fastlægger de nærmere afstemningsregler, især betingelserne for, at et medlem kan handle på et andet medlems vegne, samt om nødvendigt alle krav vedrørende beslutningsdygtighed.”
- (24) I artikel 29, stk. 3, foretages følgende ændringer:
- a) Litra a) affattes således:

“a) godkende agenturets foranstaltninger, jf. artikel 13, inden for rammerne af denne forordning, gennemførelsesbestemmelserne hertil og andre relevante retsregler”
 - b) Litra b) affattes således:

“b) organisere inspektioner og undersøgelser, jf. artikel 45 og 46”
 - c) Som litra k) og l) indsættes:

“k) udarbejde og gennemføre det årlige arbejdsprogram

l) efterkomme alle anmodninger om bistand fra Kommissionen.”
- (25) Artikel 30 ændres således:
- a) I stk. 1 indsættes følgende punktum:

“Inden udnævnelsen kan den ansøger, bestyrelsen vælger, indkaldes i Europa-Parlamentets kompetente udvalg for at afgive en erklæring og besvare spørgsmål fra udvalgsmedlemmerne.”

b) Stk. 4 affattes således:

“4. Mandatperioden for den administrerende direktør og direktørerne er fem år. Efter forslag fra Kommissionen og efter evaluering kan mandatet forlænges én gang med højst fem år. I forbindelse med evalueringen skal Kommissionen navnlig vurdere:

- de resultater, der er opnået i den første mandatperiode, og måden, hvorpå de er opnået
- agenturets opgaver og behov i de kommende år.”

(26) Artikel 35, stk. 1, affattes således:

“1. Afgørelser, som agenturet har truffet på grundlag af artikel 9a, 15, 15a, 15b, 46 eller 53, kan påklages.”

(27) Artikel 41 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

“1. Der kan indbringes sager for Domstolen, herunder ikke alene søgsmål om annullation af agenturets akter, der har retligt bindende virkninger for tredjemand, men også passivitetssøgsmål eller krav om erstatning for skader, som agenturet inden for rammerne af sine aktiviteter har forårsaget.”

b) Stk. 2 affattes således:

“2. Søgsmål om annullation af afgørelser truffet af agenturet i overensstemmelse med artikel 9a, 15, 15a, 15b, 46 eller 53 kan kun indbringes for Domstolen, efter at alle agenturets interne klagemuligheder er udtømt.”

(28) I artikel 45 affattes den indlende del af stk. 1 således:

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

(29) Artikel 46 ændres således:

a) Stk. 1, første punktum, affattes således:

“Med henblik på anvendelsen af artikel 15, 15a og 15b kan agenturet selv foretage alle nødvendige undersøgelser, jf. artikel 16, stk. 2, hos

virksomhederne eller delegere denne opgave til de nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer.”

b) Som stk. 1a indsættes:

“1a. Med henblik på anvendelsen af artikel 9a kan agenturet selv foretage alle nødvendige undersøgelser hos kvalificerede organer, jf. artikel 16, stk. 2, eller delegere denne opgave til de nationale luftfartsmyndigheder.”

(30) Følgende artikler 46a og 46b indsættes efter artikel 46:

*“Artikel 46a
Årligt arbejdsprogram*

Det årlige arbejdsprogram skal være i overensstemmelse med agenturets målsætninger, mandater og opgaver som fastsat i denne forordning.

Præsentationen af det årlige arbejdsprogram bygger på den metode, Kommissionen har udviklet inden for rammerne af den aktivitetsbaserede forvaltning (ABM).

*Artikel 46b
Årsberetning*

Årsberetningen beskriver, hvorledes agenturet har gennemført sit årlige arbejdsprogram.

Årsberetningen indeholder en redegørelse for de aktiviteter, agenturet har gennemført, en vurdering af resultaterne i forhold til målsætningerne og tidsplanen, samt en beskrivelse af risiciene ved de gennemførte foranstaltninger og af organets anvendelse af ressourcer og dets generelle funktion.”

(31) I artikel 47 indsættes som stk. 5 og 6:

“5. Klager over afgørelser truffet af agenturet i henhold til artikel 8 i forordning (EF) nr. 1049/2001 kan indbringes for ombudsmanden eller Domstolen i henhold til EF-traktatens artikel 195 og 230.

6. Oplysninger, som indsamles af agenturet jf. denne forordning, er underlagt bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 om beskyttelse af personoplysninger*.”

*EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.”

(32) I artikel 48, stk. 1, foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

“1. Agenturets indtægter udgøres af:

- a) et bidrag fra Fællesskabet
- b) et bidrag fra ethvert europæisk tredjeland, som Fællesskabet har indgået de i artikel 55 omhandlede aftaler med
- c) gebyrer, som betales ved ansøgning om de certifikater og godkendelser, agenturet udsteder, og for besiddelse af dem
- d) betaling for publikationer, uddannelse og andre tjenester, som leveres af agenturet.

Agenturet kan også modtage finansielle bidrag fra medlemsstater, tredjelande og andre organer.”

- (33) Artikel 53, stk. 4, andet afsnit, udgår.
- (34) Artikel 56, stk. 3, udgår.
- (35) Bilag II affattes som anført i bilaget til denne forordning.
- (36) Bilag III, IV og V, som vist i bilaget til denne forordning, tilføjes.

KAPITEL II

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 2 Ophævelse

1. Rådets direktiv 91/670/EØF ophæves med virkning fra datoen, hvor gennemførelsesforanstaltningerne i artikel 6a, stk. 6, træder i kraft.
2. Bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 udgår med virkning fra datoen, hvor gennemførelsesforanstaltningerne i artikel 6b, stk. 5, træder i kraft.
3. Bestemmelserne i artikel 8 gælder for materiel, dele og apparatur, organisationer og personer, som er certificeret eller anerkendt i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets direktiv 91/670/EØF og bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91.

Artikel 3 Ikrafttrædelse

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

BILAG

I bilag II foretages følgende ændringer:

“BILAG II

Luftfartøjer omhandlet i artikel 4, stk. 2

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

a) Historiske luftfartøjer, som opfylder følgende kriterier:

i) ikke-komplekse luftfartøjer,

-hvis oprindelige design er udformet før den 1. januar 1955, og

-hvis produktion ophørte før den 1. januar 1975,

eller

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

- deltagelse i en betydningsfuld historisk begivenhed, eller

- et vigtigt skridt i udviklingen inden for luftfarten, eller

- en vigtig rolle i en medlemsstats væbnede styrker.

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

c) luftfartøjer, hvor mindst 51% er bygget af en amatør eller en nonprofitsammenslutning af amatører til eget formål og uden kommercielt sigte

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

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

i) 300 kg for ensædede landflyvemaskiner/helikoptere, eller

ii) 450 kg for tosædede landflyvemaskiner/helikoptere, eller

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

- iv) 495 kg for tosædede amfibieflyvemaskiner/pontonflyvemaskiner/helikoptere, forudsat at luftfartøjet, når det anvendes både som pontonflyvemaskine/helikopter og som landflyvemaskine/helikopter, ligger under begge relevante MTOM-grænseværdier
 - v) 472,5 kg for tosædede landflyvemaskiner med et ”Total Recovery Parachute System” monteret på skroget
 - vi) 315 kg for ensædede landflyvemaskiner med et ”Total Recovery Parachute System” monteret på skroget,
- og for flyvemaskiners vedkommende med en stallhastighed eller mindste stabile flyvehastighed i landingskonfiguration på højst 35 knob kalibreret lufthastighed (CAS)
- f) en- eller tosædede gyroplaner med en højst tilladt startmasse, der ikke overstiger 560 kg
 - g) svæveplaner med en tommasse på højst 80 kg, når de er ensædede, eller 100 kg, når de er tosædede, herunder dem, som løbestartes
 - h) efterligninger af luftfartøjer, der opfylder kriterierne i punkt a) eller d), og hvis strukturelle design svarer til det originale luftfartøjs
 - i) ubemandede luftfartøjer med en operativ masse på højst 150 kg
 - j) alle andre luftfartøjer med en samlet tommasse inklusive brændstof på højst 70 kg.”
- (2) Som bilag III, IV og V indsættes:

“BILAG III

Væsentlige krav til certificering af piloter, jf. artikel 6a

- 1. Uddannelse
 - 1.a. Generelt
 - 1.a.1. En person, der påbegynder uddannelse med henblik på at føre et luftfartøj, skal være tilstrækkeligt uddannelsesmæssigt funderet og fysisk og psykisk udviklet til at kunne tilegne sig, fastholde og demonstrere den fornødne teoretiske viden og de relevante praktiske færdigheder.
 - 1.b. Teoretisk viden
 - 1.b.1. En pilot skal kunne tilegne sig viden på et niveau, der svarer til de funktioner, der udføres på luftfartøjet, og til de risici, der er forbundet med den pågældende type aktivitet, og skal kunne holde sin viden ved lige. Denne viden omfatter mindst følgende:
 - i) love og bestemmelser

- ii) generel viden om luftfartøjer
 - iii) teknisk viden om kategorien af luftfartøj
 - iv) præstationer og planlægning af flyvning
 - v) menneskelig ydeevne og begrænsninger
 - vi) meteorologi
 - vii) navigation
 - viii) operationelle procedurer, herunder ressourceforvaltning
 - ix) aerodynamik
 - x) kommunikation.
- 1.c. Demonstration og vedligeholdelse af teoretisk viden
- 1.c.1. Tilegnelse og vedligeholdelse af teoretisk viden påvises ved løbende bedømmelse under uddannelsen og i givet fald aflæggelse af prøver.
- 1.c.2. Det fornødne kompetenceniveau inden for teoretisk viden skal holdes vedlige. Det sikres ved regelmæssige evalueringer, eksaminationer, prøver og test. Hyppigheden af eksaminationer, prøver og test skal være afpasset efter omfanget af de risici, der er forbundet med den pågældende aktivitet.
- 1.d. Praktiske færdigheder
- 1.d.1. En pilot skal tilegne sig de praktiske færdigheder, der kræves til de funktioner, den pågældende skal udføre på luftfartøjet, og holde disse færdigheder vedlige. Færdighederne skal være afpasset efter de risici, der er forbundet med den pågældende type aktivitet, og skal i det omfang, det er relevant for de funktioner, der udføres på luftfartøjet, omfatte følgende:
- i) aktiviteter før og under flyvning, herunder bestemmelse af luftfartøjets præstationer, masse og balance, inspektion af luftfartøjet og servicering, brændstofplanlægning, vurdering af vejrforhold, ruteplanlægning, vurdering af luftrumsrestriktioner og baneforhold
 - ii) operationer på flyvepladsen og trafikmønstre
 - iii) forholdsregler og procedurer for at undgå kollisioner
 - iv) operation af luftfartøjet ved hjælp af ydre visuel reference
 - v) flyvemanøvrer, herunder flyvning i kritiske situationer og dertil knyttede genopretningsmanøvrer i det omfang, det er teknisk muligt
 - vi) normale starter og landinger samt starter og landinger i sidevind
 - vii) flyvning udelukkende på instrumenter svarende til typen af aktivitet

- viii) operationelle procedurer, herunder evne til teamwork og ressourceforvaltning, svarende til den pågældende type flyveoperation (med en eller flere besætninger)
 - ix) navigation og implementering af luftfartsregler og dertil hørende procedurer, i givet fald med anvendelse af visuel reference eller navigationshjælpemidler
 - x) unormale operationer og nødoperationer, herunder simulerede funktionsfejl i luftfartøjets udstyr
 - xi) overholdelse af procedurer for lufttrafiktjenester og kommunikationsprocedurer
 - xii) luftfartøjstype- eller -klassemæssige aspekter
 - xiii) eventuel yderligere praktisk træning for at minimere risici i forbindelse med specifikke aktiviteter.
- 1.e. Demonstration og vedligeholdelse af praktiske færdigheder
- 1.e.1. En pilot skal demonstrere evne til at udføre procedurer og manøvrer med den fornødne kompetence i forhold til de funktioner, der skal udføres på luftfartøjet, dvs.:
- i) operere luftfartøjet inden for dets begrænsninger
 - ii) fuldføre alle manøvrer roligt og nøjagtigt
 - iii) udvise god dømmekraft og flyvefærdighed (airmanship)
 - iv) anvende flyvefaglig viden, og
 - v) opretholde kontrollen med luftfartøjet til enhver tid på en sådan måde, at der ikke på noget tidspunkt opstår tvivl om, at en procedure eller manøvre udføres på fuldt forsvarlig måde.
- 1.e.2. De praktiske færdigheder skal holdes vedlige på et passende niveau. Det sikres ved regelmæssige evalueringer, eksaminationer, prøver og test. Hyppigheden af eksaminationer, prøver og test skal være afpasset efter omfanget af de risici, der er forbundet med den pågældende aktivitet.
- 1.f. Sprogfærdighed
- Medmindre sikkerhedsrisikoen kan minimeres ad anden vej, skal en pilot demonstrere den fornødne beherskelse af engelsk, herunder:
- i) kunne forstå dokumenter med oplysninger om vejrforhold
 - ii) kunne bruge en route-, afgang- og anflyvningskort og dertil hørende dokumenter med flyveinformation og
 - iii) kunne kommunikere med andre flybesætninger og navigationstjenester på engelsk i alle faser af en flyvning, herunder forberedelse til flyvning.
- 1.g. Syntetiske flyvetræningsanordninger

Når der anvendes en syntetisk flyvetræningsanordning (FSTD) til træning eller til demonstration af, at de fornødne praktiske færdigheder er erhvervet eller holdt vedlige, skal denne FSTD være kvalificeret til et givet præstationsniveau på de felter, der er relevante for udførelsen af den pågældende opgave. Navnlig skal gengivelsen af konfiguration, betjeningsegenskaber, luftfartøjets præstationer og systemadfærden gengive luftfartøjet tilstrækkeligt nøjagtigt.

1.h. Uddannelsen

1.h.1. Uddannelsen gives i form af flyvetræningskurser.

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

- i) der skal udarbejdes et pensum for hver enkelt type kursus
- ii) kurset skal i fornødent omfang omfatte både teoriundervisning og praktisk flyveinstruktion (herunder syntetisk flyvetræning).

1.i. Instruktører

1.i.1. Teoriundervisning.

Teoriundervisningen gives af uddannede instruktører. De skal:

- i) have den fornødne viden om de emner, hvori der undervises
- ii) kunne anvende egnede undervisningsmetoder.

1.i.2. Flyveinstruktion og syntetisk flyveinstruktion.

Flyveinstruktion og syntetisk flyvetræning gives af uddannede instruktører, der skal have følgende kvalifikationer:

- i) opfylde de fornødne krav til teoretisk viden og praktisk erfaring i relation til den instruktion, der gives
- ii) kunne anvende egnede instruktionsteknikker
- iii) have trænet instruktionsteknikkerne under de flyvemanøvrer og -procedurer, i hvilke der gives flyveinstruktion
- iv) have demonstreret evne til at give instruktion på de felter, hvor der gives flyveinstruktion, herunder før flyvning, efter flyvning og på jorden
- v) jævnligt gennemgå opfriskningskurser for at sikre, at instruktionsstandarden holdes vedlige.

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

1.j. Kontrollanter

- 1.j.1. Personer med ansvar for bedømmelsen af piloters viden og færdigheder skal:
 - i) opfylde eller have opfyldt kravene som instruktør
 - ii) være i stand til at bedømme piloternes præstationer og gennemføre flyvetest og -kontroller.
2. Uddannelsesorganisationer
 - 2.a. Krav til uddannelsesorganisationer
 - 2.a.1. Uddannelsesorganisationer, der udbyder pilotuddannelse, skal opfylde følgende krav:
 - i) have alle de nødvendige ressourcer til at varetage det ansvar, der er forbundet med denne virksomhed. Det omfatter – men er ikke begrænset til – følgende: faciliteter, personale, udstyr, hjælpemidler og materiel, dokumentation af opgaver, ansvar og procedurer, adgang til relevante data samt et journaliserings- og arkiveringssystem
 - ii) implementere og vedligeholde et sikkerhedskontrol- og kvalitetssikringssystem i relation til uddannelsen og løbende arbejde på at forbedre dette system
 - iii) om nødvendigt indgå ordninger med andre relevante organisationer for at sikre, at ovenstående krav vedblivende er opfyldt.
 3. Helbredsmæssig egnethed
 - 3.a. Helbredskrav
 - 3.a.1. Alle piloter skal med regelmæssige mellemrum kunne påvise, at de er helbredsmæssigt egnede til at udføre deres funktioner tilfredsstillende under hensyn til den pågældende type aktivitet. Opfyldelsen af helbredskravene fremgår af en vurdering baseret på bedste flyvemedicinske praksis under hensyn til den pågældende type aktivitet og den mulige aldersbetingede mentale og fysiske svækkelse.

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

 - i) udføre de opgaver, der er nødvendige for at operere et luftfartøj, eller
 - ii) udføre pålagte opgaver på et hvilket som helst tidspunkt eller
 - iii) se og opfatte sine omgivelser korrekt.
 - 3.a.2. Hvis der ikke kan påvises fuld helbredsmæssig egnethed, kan der eventuelt iværksættes afhjælpende foranstaltninger, der giver en flyvesikkerhed på samme niveau.
 - 3.b. Flyvelæger

3.b.1 En flyvelæge skal

- i) være uddannet og autoriseret til at udøve lægegerning
- ii) have modtaget undervisning i flyvemedicin og med regelmæssige mellemrum have gennemgået opfriskningskurser i flyvemedicin for at sikre, at vurderingsstandarden holdes vedlige
- iii) have praktisk viden om og erfaring med de forhold, under hvilke piloter udfører deres opgaver.

3.c Flyvemedicinske centre

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

- i) have alle de nødvendige ressourcer til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder. Det omfatter – men er ikke begrænset til – følgende: faciliteter, personale, udstyr, hjælpemidler og materiel, dokumentation af opgaver, ansvar og procedurer, adgang til relevante data samt et journaliserings- og arkiveringssystem
- ii) implementere og vedligeholde et sikkerhedskontrol- og kvalitetssikringssystem i relation til den lægelige vurdering og løbende arbejde på at forbedre dette system
- iii) om nødvendigt indgå ordninger med andre relevante organisationer for at sikre, at ovenstående krav vedblivende er opfyldt.

BILAG IV

Væsentlige krav til luftfartøjsdrift, jf. artikel 6b

1. Generelt

- 1.a. En flyvning må ikke foretages, medmindre besætningsmedlemmerne og i givet fald alt andet operationelt personale, der medvirker ved flyvningens forberedelse og gennemførelse, er fortrolige med de love, bestemmelser og procedurer, som er relevante for udførelsen af deres opgaver og gældende for de områder, der skal gennemflyves, de flyvepladser, det påtænkes at benytte, og de dertil hørende navigationsfaciliteter.
- 1.b. En flyvning skal udføres i fuld overensstemmelse med de i flyvehåndbogen eller i givet fald driftshåndbogen angivne operationelle procedurer for forberedelsen og gennemførelsen af flyvningen. Med henblik herpå skal der forefindes et checklistesystem, som de relevante besætningsmedlemmer kan anvende i alle faser af operationen under normale og unormale forhold og i nødsituationer. Der skal være fastsat procedurer for alle nødsituationer, der med rimelighed kan forudses.
- 1.c. De enkelte besætningsmedlemmers funktioner og opgaver skal være fastlagt før hver flyvning. Luftfartøjschefen har ansvaret for luftfartøjets operation og sikkerhed og for alle besætningsmedlemmers og passagerers sikkerhed samt for ombordværende fragt.
- 1.d. Genstande eller stoffer, der kan indebære væsentlig risiko for helbred, sikkerhed, ejendom eller miljø, såsom farligt gods, våben og ammunition, må ikke transporteres af et luftfartøj, medmindre der følges særlige sikkerhedsprocedurer og -instrukser for at minimere de dermed forbundne risici.
- 1.e. Alle nødvendige data, dokumenter, noteringer og oplysninger, der skal vise, at de i punkt 5.c nævnte betingelser er opfyldt, skal opbevares for hver flyvning og være tilgængelige i en minimumsperiode, der står i forhold til den pågældende type flyveoperation.

2. Forberedelse til flyvning

- 2.a. En flyvning må ikke påbegyndes, før der med alle rimelige midler er skabt vished for, at følgende betingelser er opfyldt:
 - 2.a.1. De faciliteter, der er direkte nødvendige for flyvningen og for sikker operation af luftfartøjet, herunder kommunikationsfaciliteter og navigationshjælpemidler, skal være tilgængelige for gennemførelsen af flyvningen under hensyn til eksisterende AIS-dokumentation.
 - 2.a.2. Besætningen skal være bekendt og fortrolig med og passagererne informeret om placering og brug af relevant nødudstyr. Besætning og passagerer skal have adgang til fyldestgørende og klar information om nødprocedurer og brugen af sikkerhedsudstyr i kabinen.
 - 2.a.3. Luftfartøjschefen skal forvisse sig om, at

- i) luftfartøjet er luftdygtigt som omhandlet i punkt 6
 - ii) luftfartøjet i givet fald er behørigt registreret, og at de fornødne dertil hørende certifikater forefindes om bord på luftfartøjet
 - iii) de instrumenter og det udstyr, der er omhandlet i punkt 5, og som er nødvendige for gennemførelsen af flyvningen, er installeret i luftfartøjet og er funktionsdygtige, medmindre det ikke er påkrævet i henhold til den gældende MEL eller et tilsvarende dokument
 - iv) luftfartøjets masse og balance er sådan, at flyvningen kan gennemføres inden for de grænser, der er foreskrevet i luftdygtighedsbeviset
 - v) al kabinebagage, håndbagage og fragt er forsvarligt anbragt og surret
 - vi) luftfartøjets driftsbegrænsninger som omhandlet i punkt 4 ikke overskrides på noget tidspunkt under flyvningen.
- 2.a.4. Flybesætningen skal have adgang til information om vejrforhold i afgang- og destinationslufthavn og i givet fald alternative lufthavne samt om en route-forhold. Man skal være særligt opmærksom på potentielt farlige atmosfæriske forhold.
- 2.a.5. Ved flyvning ind i områder med erkendt eller forventet isningsrisiko skal luftfartøjet være certificeret, udstyret og/eller behandlet til at operere sikkert under sådanne forhold.
- 2.a.6. For en flyvning baseret på visuelle flyveregler skal vejrforholdene på den rute, der skal flyves, være sådan, at disse flyveregler kan overholdes. For en flyvning baseret på instrumentflyveregler skal der vælges en destinationslufthavn og i givet fald en eller flere alternative lufthavne, hvor luftfartøjet kan lande, under hensyn til navnlig vejrmeldinger, tilgængeligt navigationsudstyr, faciliteter på jorden og de instrumentflyveprocedurer, der accepteres af den stat, hvori destinationslufthavnen og/eller den alternative lufthavn er beliggende.
- 2.a.7 Mængden af brændstof og olie om bord skal være tilstrækkelig til, at den påtænkte flyvning kan gennemføres sikkert under hensyn til vejrforholdene, alle andre forhold, der påvirker luftfartøjets præstationer, og eventuelle forsinkelser, der forventes under flyvningen. Der skal desuden medbringes en brændstofreserve med henblik på uforudsete situationer. Der skal i givet fald være fastlagt procedurer for brændstofstyring under flyvning.
3. Flyveoperationer
- 3.a. I forbindelse med flyveoperationer skal følgende betingelser være opfyldt:
- 3.a.1. Under hensyn til typen af luftfartøj skal alle besætningsmedlemmer under start og landing, og når det i øvrigt af luftfartøjschefen skønnes nødvendigt af hensyn til sikkerheden, sidde på deres sæde og benytte de fastgørelsessystemer, der forefindes i luftfartøjet, under hensyn til typen af luftfartøj.

- 3.a.2. Alle flybesætningsmedlemmer, hvis tilstedeværelse i cockpittet er påkrævet, skal sidde og forblive siddende på deres post med sikkerhedsbæltet fastspændt, bortset fra de situationer en route, hvor fysiologiske eller operationelle behov umuliggør dette.
- 3.a.3. Under hensyn til typen af luftfartøj sikrer luftfartøjschefen sig før start og landing, under taxiing, og når det i øvrigt skønnes nødvendigt af hensyn til sikkerheden, at hver passager er placeret på et sæde eller lege med sikkerhedsbæltet forsvarligt fastspændt.
- 3.a.4. En flyvning skal udføres på en sådan måde, at der altid er korrekt afstand til andre luftfartøjer og den fornødne hindringsfrigang i alle faser af flyvningen. Afstanden skal svare til, hvad der kræves i henhold til gældende luftfartsregler.
- 3.a.5. En flyvning må ikke fortsættes, medmindre de kendte forhold vedvarende svarer mindst til de i punkt 2 anførte. For en flyvning baseret på instrumentflyveregler må anflyvningen til en lufthavn ikke fortsættes under en nærmere fastsat højde eller forbi en bestemt position, hvis de foreskrevne sigtbarhedskriterier ikke er opfyldt.
- 3.a.6. I en nødsituation skal luftfartøjschefen sikre sig, at alle passagerer er instrueret i de til omstændighederne passende nødforanstaltninger.
- 3.a.7. Luftfartøjschefen træffer alle nødvendige forholdsregler for at minimere forstyrrende passageradfærds indvirkning på flyvningen.
- 3.a.8. Et luftfartøj må ikke taxies på en flyveplads' trafikområde, eller dets rotor må ikke være tilsluttet strømforsyningen, medmindre personen ved instrumentpanelet har den fornødne uddannelse.
- 3.a.9. De brændstofstyringsprocedurer, der gælder under flyvning, skal i givet fald anvendes.
- 4. Luftfartøjets præstationer og operationsbegrænsninger
 - 4.a. Et luftfartøj skal opereres i overensstemmelse med dets luftdygtighedsbevis og alle dertil hørende operationsprocedurer og -begrænsninger, som er anført i dets godkendte flyvehåndbog eller eventuel tilsvarende dokumentation. Flyvehåndbogen eller den tilsvarende dokumentation skal være tilgængelig for besætningen og holdes opdateret for hvert luftfartøj.
 - 4.b. Luftfartøjet skal opereres i overensstemmelse med den gældende miljødokumentation.
 - 4.c. En flyvning må ikke påbegyndes eller fortsættes, medmindre luftfartøjets beregnede præstationer under hensyn til alle faktorer, der indvirker i væsentlig grad på dets præstationer, gør det muligt at gennemføre alle faser af flyvningen inden for de gældende afstande/områder og hindringsfrigange med den planlagte operationsmasse. Præstationsfaktorer, som indvirker i væsentlig grad på start, en route- og anflyvning/ landing, er især
 - i) operationsprocedurer
 - ii) flyvepladsens trykhøjde

- iii) temperatur
 - iv) vind
 - v) start- og landingsområdets størrelse, hældning og tilstand
 - vi) skrogets, strømanlæggets eller -systemernes tilstand under hensyn til eventuel forringelse.
- 4.c.1. Sådanne faktorer skal tages direkte i betragtning som operationelle parametre eller indirekte i form af tilladte afvigelser eller margener, som kan fastlægges ved beregningen af præstationsdata svarende til den pågældende type operation.
5. Instrumenter, data og udstyr
- 5.a. Et luftfartøj skal være forsynet med det navigations-, kommunikations- og andet udstyr, der er nødvendigt for den påtænkte flyvning under hensyn til de gældende lufttrafikregler og luftfartsbestemmelser i samtlige faser af flyvningen.
- 5.b. Et luftfartøj skal i givet fald være forsynet med alt nødvendigt sikkerheds-, læge-, evakuerings- og overlevelsesudstyr under hensyn til de risici, der er forbundet med de områder, hvori der opereres, de ruter, der skal flyves, flyvehøjden og flyvningens varighed.
- 5.c. Alle data, der er nødvendige for, at besætningen kan gennemføre flyvningen, skal være opdaterede og tilgængelige om bord på luftfartøjet under hensyn til gældende lufttrafikregler, luftfartsbestemmelser, flyvehøjder og operationsområder.
6. Vedvarende luftdygtighed
- 6.a. En flyveoperation må ikke foretages, medmindre
- i) luftfartøjet er luftdygtigt
 - ii) det operationelle udstyr og nødudstyr, der er nødvendigt for den påtænkte flyvning, er tjenligt
 - iii) luftfartøjets luftdygtighedsbevis er gyldigt ii)
 - iv) vedligeholdelsen af luftfartøjet er udført i overensstemmelse med dets vedligeholdelsesprogram.
- 6.b. Luftfartøjet skal ved hver flyvning inspiceres ved et check før flyvning for at afgøre, om det er tjenligt til den påtænkte flyvning.
- 6.c. Vedligeholdelsesprogrammet skal navnlig omfatte vedligeholdelsesopgaver og intervaller, især de intervaller, der i instruktionerne for vedvarende luftdygtighed er angivet som obligatoriske.
- 6.d. Luftfartøjet må ikke opereres, medmindre det er vedligeholdt og frigivet til brug af personer eller organisationer, der er kvalificerede til at varetage disse opgaver. Den

underskrevne frigivelsesattest skal bl.a. indeholde basisoplysninger om den udførte vedligeholdelse.

- 6.e. Al dokumentation for luftfartøjets luftdygtighed skal opbevares, indtil de deri indeholdte oplysninger er erstattet af nye lige så omfattende og detaljerede oplysninger, dog mindst et år, hvor det drejer sig om detaljeret vedligeholdelsesdokumentation. Hvis et luftfartøj tages ud af drift permanent, skal den nævnte dokumentation opbevares i mindst 90 dage. Hvis et luftfartøj er leaset, skal al dokumentation for dets luftdygtighed opbevares i mindst leasingperiodens varighed.
- 6.f. Alle ændringer og reparationer skal opfylde de væsentlige krav vedrørende luftdygtighed. De data, der dokumenterer, at kravene vedrørende luftdygtighed er opfyldt, skal gemmes.
- 7. Besætningsmedlemmer
 - 7.a. Antallet af besætningsmedlemmer og besætningens sammensætning fastlægges under hensyn til
 - i) begrænsninger i luftfartøjets certificering, herunder i givet fald den relevante demonstration af nødevakuering
 - ii) luftfartøjets konfiguration ii)
 - iii) typen af operationer samt deres varighed.
 - 7.b. Kabinebesætningsmedlemmer skal
 - i) være uddannede og med regelmæssige mellemrum testes for at opnå og bibeholde den fornødne kompetence til at varetage de sikkerhedsmæssige opgaver, der er dem pålagt ii)
 - ii) jævnligt undersøges med henblik på en vurdering af, om de fysisk og psykisk er i stand til at varetage de sikkerhedsmæssige opgaver, der er dem pålagt. Det dokumenteres ved en passende vurdering baseret på bedste flyvemedicinske praksis.
 - 7.c. Luftfartøjschefen skal have myndighed til at give alle ordrer og træffe alle nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre luftfartøjets operation og sikkerhed og sikkerheden for personer og/eller ejendom, der befordres i luftfartøjet.
 - 7.d. I en nødsituation, som bringer luftfartøjets operation og sikkerhed og/eller sikkerheden for personer om bord i fare, skal luftfartøjschefen træffe de forholdsregler, han skønner nødvendige af hensyn til sikkerheden. Hvis en sådan forholdsregel indebærer en overtrædelse af lokale bestemmelser eller procedurer, er luftfartøjschefen forpligtet til omgående at underrette den relevante lokale myndighed.
 - 7.e. Der må ikke simuleres nødsituationer og unormale situationer, når der befordres passagerer eller fragt.

- 7.f. Intet besætningsmedlem må lade sin udførelse af opgaver/beslutningstagning svækkes i en sådan grad, at flyvesikkerheden bringes i fare på grund af virkningerne af træthed, overanstrengelse, søvnmangel, antal gennemfløjne sektorer, nattjeneste osv. Hvileperioder skal være tilstrækkeligt lange til, at besætningsmedlemmerne kan overvinde virkningerne af udførte arbejdsopgaver i den forudgående tjenesteperiode og være veludhvilede ved starten af den efterfølgende tjenesteperiode om bord.
- 7.g. Et besætningsmedlem må ikke varetage opgaver om bord på et luftfartøj, hvis vedkommende er påvirket af psykoaktive stoffer eller alkohol eller uegnet på grund af fysiske skader, træthed, medicinering, sygdom eller tilsvarende årsager.
8. Yderlige krav til erhvervsmæssige flyveoperationer og operation af komplekse motordrevne luftfartøjer.
- 8.a. Erhvervsmæssige flyveoperationer og operation af komplekse motordrevne luftfartøjer må ikke foretages, medmindre følgende betingelser er opfyldt:
- 8.a.1. operatøren skal direkte eller indirekte via kontrakter råde over de nødvendige ressourcer i forhold til operationernes omfang og rækkevidde. Sådanne ressourcer omfatter – men er ikke begrænset til – følgende: luftfartøjer, faciliteter, personale, udstyr, dokumentation for opgaver, ansvar og procedurer, adgang til relevante data og et journaliserings- og arkiveringssystem
- 8.a.2. operatøren må kun benytte tilstrækkeligt kvalificeret og uddannet personale og skal løbende gennemføre trænings- og testprogrammer for besætningsmedlemmer og andet relevant personale
- 8.a.3. operatøren skal udarbejde en "Minimum Equipment List" (MEL) eller et tilsvarende dokument under hensyn til følgende:
- i) dokumentet skal sikre operation af luftfartøjet under nærmere angivne forhold, når bestemte instrumenter, udstyr eller funktioner er ude af drift ved påbegyndelsen af flyvningen
 - ii) dokumentet skal udarbejdes for hvert enkelt luftfartøj under hensyn til operatørens relevante operations- og vedligeholdelsesbetingelser
 - iii) MEL skal være baseret på "Master Minimum Equipment List" (MMEL), hvis en sådan findes, og må ikke være mindre restriktiv end MMEL.
- 8.a.4. operatøren skal indføre og opretholde et administrativt system til at sikre, at disse væsentlige krav vedrørende flyveoperationer er opfyldt, og skal tilstræbe løbende at forbedre dette system
- 8.a.5. operatøren skal udarbejde og opretholde et havariforebyggelses- og sikkerhedsprogram, som anvendes af det administrative system til at opfylde målsætningen om løbende forbedring af sikkerheden ved flyveoperationer.
- 8.b. Erhvervsmæssige flyveoperationer og operation af komplekse motordrevne luftfartøjer må kun foregå i overensstemmelse med en operatørs driftshåndbog. Denne håndbog skal indeholde alle nødvendige instruktioner, informationer og procedurer for alle operatørens luftfartøjer i drift og for det operationelle personales

opgaver. Gældende begrænsninger for flyvetid, tjenesteperioder under flyvning og hvileperioder for besætningsmedlemmer skal angives. Driftshåndbogen med senere revisioner skal være i overensstemmelse med flyvehåndbogen og ændres i nødvendigt omfang.

- 8.c. Operatøren fastlægger de nødvendige procedurer for at minimere forstyrrende passageradfærds indvirkning på flyveoperationer.
- 8.d. Operatøren skal udarbejde og vedligeholde sikkerhedsprogrammer, der er tilpasset luftfartøjet og den pågældende type operation, herunder navnlig:
- i) sikkerheden ved flybesætningens afdeling i luftfartøjet
 - ii) checkliste for luftfartøjets eftersøgningsprocedure
 - iii) uddannelsesprogrammer
 - iv) beskyttelse af elektroniske systemer og computersystemer for at forhindre bevidst systeminterferens og -ødelæggelse ii)
 - v) Indberetning af ulovlig handling

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

- 8.e. Operatøren skal udpege en af piloterne i flybesætningen til luftfartøjschef.
- 8.f. Forebyggelse af træthed skal styres ved hjælp af et skifteholdssystem. I forbindelse med en flyvning eller en serie af flyvninger skal et sådant skifteholdssystem indrettes efter flyvetid, tjenesteperioder om bord, arbejdsopgaver og afpassede hvileperioder. Ved fastsættelse af begrænsninger inden for skifteholdssystemet skal der tages hensyn til alle relevante faktorer, der medvirker til træthed, f. eks. antallet af gennemfløjne sektorer, passage af tidszoner, søvnmangel, forstyrrelse af døgnrytmen, nattjeneste, placering, kumuleret tjenestetid i bestemte perioder, fordelingen af opgaver mellem besætningsmedlemmerne samt indsættelse af flere besætningsmedlemmer.
- 8.g. De i punkt 6.a, 6.d og 6.e omhandlede opgaver skal kontrolleres af en organisation med ansvar for den vedvarende sikring af luftdygtigheden, som ud over de i bilag I, punkt 3.a, anførte krav skal opfylde følgende betingelser:
- i) organisationen skal være kompetent til at forestå vedligeholdelse af materiel, dele og apparatur, som den er ansvarlig for, eller have indgået en kontrakt med en sådan kompetent organisation for det pågældende materiel, dele og apparatur ii)
 - ii) organisationen skal udarbejde en organisationshåndbog, der til brug og vejledning for det berørte personale indeholder en beskrivelse af alle organisationens procedurer for vedvarende luftdygtighed, herunder i givet fald en beskrivelse af administrative ordninger mellem organisationen og den godkendte vedligeholdelsesorganisation.

BILAG V

Krav til de kvalificerede organer, der er omhandlet i artikel 9a

1. Organet, dets direktør og det personale, som skal udføre certificeringen, må hverken direkte eller som bemyndigede repræsentanter være impliceret i konstruktion, fremstilling, markedsføring eller vedligeholdelse af materiel, dele, apparatur, komponenter eller systemer; de må heller ikke være impliceret i deres drift, tjenestelevering eller anvendelse. Dette udelukker ikke, at der kan udveksles tekniske oplysninger mellem de involverede organisationer og det kvalificerede organ.
2. Organet og certificeringspersonalet skal udføre certificeringen med den største faglige integritet og tekniske kompetence og må ikke være udsat for pression eller incitament, navnlig af økonomisk art, som kunne få indvirkning på deres vurdering eller på resultaterne af deres inspektioner, især fra personer eller grupper af personer, der har interesse i certificeringsresultaterne.
3. Organet skal råde over det nødvendige personale og besidde de nødvendige midler til på fyldestgørende måde at udføre de tekniske og administrative opgaver i forbindelse med udførelsen af certificeringen; det skal også have adgang til det udstyr, der er nødvendigt for at gennemføre ekstraordinære certificeringer.
4. Det personale, som skal udføre kontrollen:
 - en solid teknisk og faglig uddannelse
 - tilfredsstillende kendskab til forskrifterne for de certificeringsopgaver, det udfører, og tilstrækkelig erfaring med den form for opgaver
 - den fornødne rutine i at udarbejde erklæringer, protokoller og rapporter, der viser, at kontrollen er gennemført.
5. Der skal være sikkerhed for kontrolpersonalets uvildighed. Medarbejdernes aflønning må ikke være afhængig af, hvor mange kontroller de gennemfører, og heller ikke af resultaterne.
6. Organet skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre det civilretlige ansvar ifølge nationale retsregler dækkes af staten.
7. Organets personale har tavshedspligt om alle oplysninger, det får kendskab til under udførelsen af sine opgaver i henhold til denne forordning.”

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS BETEGNELSE

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur.

2. ABM/ABB-RAMME

0602 – Land-, sø- og lufttransport.

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B..A-poster)):

06 02 01 (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur)

3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkninger varighed:

Ubegrænset varighed (årligt bidrag)

3.3. Budgetoplysninger (indsæt om nødvendigt flere rækker):

Budgetpost	Udgiftstype		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlandene	Udgiftsområde i de finansielle overslag
060201	Ikke-oblig.	Opdelte ²⁵	NEJ	JA ²⁶	NEJ	Nr. 3

²⁵ Opdelte bevillinger

²⁶ Deltagelse af europæiske tredjelande, der er associeret til agenturet, herunder Schweiz, Norge og Island.

4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

4.1. Finansielle ressourcer

4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftstype	Punkt		År n	n +1	n 2	n +3	n +4	n + 5 og ff.	I alt
-------------	-------	--	------	------	-----	------	------	-----------------	-------

Driftsudgifter²⁷

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1	a	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919
Betalingsbevillinger (BB)		b	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919

Administrative udgifter inden for referencebeløbet²⁸

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4	c	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
--	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

SAMLET REFERENCEBELØB²⁹

Forpligtelsesbevillinger		a+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972
Betalingsbevillinger		b+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet³⁰

²⁷ Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

²⁸ Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

²⁹ Baseret på agenturets gennemsnitlige personaleudgifter i 2005, inklusive alle udgifter (løn og tillæg, tjenesterejser, udstyr og lokaler), dvs. 112 260 EUR pr. ansat, indekseret med 2 % om året og fratrasket bidrag fra europæiske tredjelande, der er associeret til agenturet (se tabellen på s. 3).

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB) ³¹	8.2.5	d	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119	0,679
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB) ³²	8.2.6	e	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327

Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a + c + d + e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978
BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b + c + d + e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978

Samfinansiering

Hvis forslaget indebærer samfinansiering med medlemsstaterne eller andre organer (oplys hvilke), angives der et skøn i tabellen nedenfor over beløbet for denne samfinansiering (der kan indsættes flere rækker, hvis der forventes samfinansiering med flere organer):

i mio. EUR (3 decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n 1	n 2	n 3	n +4	n + 5 og ff.	I alt
Europæiske tredjelande ³³	f	0,146	0,149	0,152	0,155	0,158	0,161	0,922

³⁰ Andre udgifter inden for kapitel xx 01 ud over artikel xx 01 04 og xx 01 05.

³¹ Se tabel 8.2.5.

³² Se tabel 8.2.6.

³³ Deltagelse af europæiske tredjelande, der er associeret til agenturet i medfør af artikel 55 i forordning (EF) nr. 1592/2002. Denne deltagelse skønnes til 7 % af agenturets budget, eksklusive indtægter fra afgifter.

FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c+d +e+f	3,155	3,218	3,282	3,347	3,414	3,483	19,899
---------------------------------	---------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- ☒ Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- ☐ Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- ☐ Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale³⁴ (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtssiden

- ☒ Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne
- ☐ Forslaget har finansielle virkninger - Virkningerne for indtægterne er som følger:

mio. EUR (1 decimal)

Budgetpost	Indtægter	Forud for foranstaltningen [År n-1]	Efter foranstaltningens iværksættelse					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ₃₅
	a) Indtægter i faste priser							
	b) Ændringer i indtægterne							

(Angiv hver relevant indtægtsbudgetpost og indsæt flere rækker i tabellen, hvis der er virkninger for flere budgetposter)

Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.

Denne tabel viser, hvilket personalebehov gennemførelsen af den foreslåede foranstaltning giver anledning til i Luftfartssikkerhedsagenturet (20 midlertidigt ansatte) og i Kommissionen (1 tjenestemand)

³⁴ Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

³⁵ Indsæt flere kolonner, hvis f.eks. aktionen varer længere end 6 år.

Årlige behov	År n	n 1	n 2	n 3	n +4	n + 5 og ff.
Personaleressourcer i alt	20	20	20	20	20	20

5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

Baggrunden for forslaget er beskrevet i begrundelsen. I denne del af finansieringsoversigten anføres følgende specifikke supplerende oplysninger:

5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

Det generelle sikkerhedsniveau på det indre luftfartsmarked skal øges, og konkurrencevilkårene for operatører skal harmoniseres yderligere.

5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagets sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Ved at indføre regler på EU-plan, der er obligatoriske og anvendes ensartet, kan man opnå den ønskede harmonisering.

5.3. Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen

Reglerne for flyveoperationer, pilotcertificering og sikkerhed i forbindelse med luftfartøjer fra tredjelande bør harmoniseres. En forbedring af luftfartssikkerheden vil være til gavn for alle borgere, uanset om de rejser med fly eller ej. Operatørerne vil nyde godt af harmoniserede konkurrencevilkår. Endvidere vil en gensidig anerkendelse af pilotcertifikater øge mobiliteten for piloter, og dermed gavne såvel disse som deres arbejdsgivere.

5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

Angiv nedenfor, hvilken eller hvilke metoder der er valgt til gennemførelse af foranstaltningen³⁶.

☐ X Central forvaltning

☒ Direkte af Kommissionen

³⁶ Hvis der angives flere metoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Relevante bemærkninger" i dette punkt.

- ☐ Indirekte ved delegation til:
 - ☐ Forvaltningsorganer
 - ☒ Organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen
 - ☐ Nationale offentlige organer eller public service-organer
- ☐ Fælles eller decentral forvaltning
 - ☐ med medlemsstaterne
 - ☐ med tredjelande
- ☐ Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)

Relevante bemærkninger:

Kommissionen og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur deltager i fællesskab i gennemførelsen af de foranstaltninger, som forordningen medfører.

6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

6.1. Overvågningssystem

Hvert år kontrolleres og evalueres Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagents arbejde som led i udarbejdelsen af den almindelige årsberetning for det forløbne år og arbejdsprogrammet for det efterfølgende år. Disse to dokumenter vedtages af agenturets bestyrelse og sendes til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen, Revisionsretten og medlemsstaterne.

6.2. Evaluering

6.2.1. Forudgående evaluering

I overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1592/2002 har Kommissionen bedt Luftfartssikkerhedsagenturet afgive en udtalelse om en eventuel udvidelse af anvendelsesområdet for denne retsakt til at omfatte flyveoperationer, pilotcertificering samt luftfartøjer fra tredjelande. Agenturet har i overensstemmelse med sine interne regler og international praksis på området foretaget en grundig høring af samtlige interesseparter og taget de indkomne bemærkninger i betragtning, før det afgav sin udtalelse. Den 27. april 2004 har agenturet således på sit internetsted (www.easa.eu.int) offentliggjort et høringsdokument om anvendelsesområde, grundprincipper og væsentlige krav, for så vidt angår piloters kvalifikationer, flyveoperationer og regler for luftfartøjer fra tredjelande, der anvendes af selskaber, som ikke er hjemmehørende i EU (NPA nr. 2/2004). Mellem den 30. april og den 31. juli 2004 modtog agenturet 1 695 kommentarer fra 93 privatpersoner, nationale

myndigheder, virksomheder og andre organisationer. Langt hovedparten af de hørte parter gik ind for at indføre fælles regler for flyveoperationer, pilotcertificering samt sikkerhed i forbindelse med luftfartøjer fra tredjelande. På grundlag af de indkomne kommentarer udarbejdede agenturet en analyse og sendte den 15. december 2004 Kommissionen en udtalelse (udtalelse nr. 3/2004).

Kommissionens tjenestegrene har undersøgt konsekvenserne af at udvide de fælles regler til at omfatte flyveoperationer, pilotcertifikater og sikkerhed i forbindelse med luftfartøjer fra tredjelande, med henblik på at vurdere, om en sådan udvidelse er relevant, og hvordan den bør gennemføres. Undersøgelsen har bekræftet Rådets og Parlamentets samt de berørte parter og agenturets opfattelse af, at anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1592/2002 bør udvides til at omfatte disse områder.

6.2.2. *Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)*

6.2.3. *Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed*

Hvert femte år gennemføres der en uafhængig ekstern evaluering af, hvor effektivt Luftfartssikkerhedsagenturet udfører sine opgaver, og hvilken betydning de fælles regler og agenturets arbejde har for luftfartssikkerheden som helhed.

7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Den administrerende direktør gennemfører agenturets budget. Hvert år forelægger den administrerende direktør et detaljeret regnskab for alle indtægter og udgifter i det foregående regnskabsår for Kommissionen, Revisionsretten og agenturets bestyrelse. Desuden har Kommissionens interne revisor samme beføjelser over for Luftfartssikkerhedsagenturet som over for Kommissionens tjenestegrene, og agenturet har en intern revisionsordning svarende til Kommissionens.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 af 25. maj 1999 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) samt den interinstitutionelle aftale af 25. maj 1999 om de interne undersøgelser, der foretages af OLAF, gælder uindskrænket for Luftfartssikkerhedsagenturet.

8. RESSOURCER

8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslagets mål

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

(Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output)	Type output	Gen. snit. omkostn.	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 ff.		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
OPERATIONELT MÅL NR. 1 ³⁷	Udarbejdelse af fælles regler for flyveoperationer, pilotcertifikater og sikkerhed i forbindelse med luftfartøjer fra tredjelande															
Foranstaltning 1.....	Lovgivning			1,168		1,191		1,215		1,240		1,264		1,290		7,368
Foranstaltning 2.....	Standardisering			1,197		1,221		1,245		1,270		1,295		1,321		7,548
Foranstaltning 3.....	Teknisk bistand			0,484		0,494		0,504		0,514		0,524		0,534		3,053
Subtotal mål nr. 1				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972
SAMLEDE OMKOSTNINGER				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972

³⁷

Som beskrevet under punkt 5.3.

8.2. Administrative udgifter

Disse udgifter dækkes af de midler, der årligt bevilges til den forvaltende tjenestegren i Kommissionen.

8.2.1. Personaleressourcer – antal og type

Stillingstyper		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjenestemænd ³⁸ (XX 01 01)	A*/ AD	1	1	1	1	1	1
(nye stillinger)	B*, C*/ AST						
Personale, der finansieres over art. XX 01 02 ³⁹							
Andet personale, der finansieres over art. XX 01 04/05 ⁴⁰							
I ALT							

8.2.2. Opgavebeskrivelse

Udarbejdelse af tekniske regler og lovgivning samt gennemførelse af lovgivningen, herunder teknisk og administrativ bistand og standardinspektioner.

8.2.3. Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

(Hvis der er tale om mere end en kilde, angives antal stillinger fra hver kilde)

- ☐ Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- ☐ Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n

³⁸ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

³⁹ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

⁴⁰ Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

- ☐X Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- ☐ Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- ☐ Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

8.2.4. *Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – Udgifter til administrativ forvaltning)*

i mio. EUR (3 decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
1. Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
Forvaltningsorganer ⁴¹							
Anden teknisk og administrativ bistand							
- intern							
- ekstern							
Teknisk og administrativ bistand i alt							

8.2.5. *Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (3 decimaler)

Arten af personaleressourcer	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (XX 01 01)	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119

⁴¹ Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjelpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)						
Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)						

Beregning – *Tjenestemænd og midlertidigt ansatte*

Der henvises om fornødent til punkt 8.2.1.

En tjenestemand: 108 000 EUR (2005), indekseret med 2 % om året

Beregning – *Personale, der finansieres over art. XX 01 02*

Der henvises om fornødent til punkt 8.2.1.

8.2.6. *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser							
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer							
XX 01 02 11 03 - Udvalg ⁴²	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer							
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer							
2. Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01							

⁴² Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe udvalget tilhører.

02 11)							
3. Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost)							
Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)							

Beregning – *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

Møder i det udvalg, der er nedsat ved artikel 54 i forordning 1592/2002: 2 årlige møder med deltagelse af 40 eksperter til en pris af 650 EUR pr. ekspert pr. møde (2005), indekseret med 2 % om året.