



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 15.11.2005
COM(2005) 579 definitief

2005/0228 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1592/2002 van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1. REGELGEVINGSKADER

Sinds Verordening (EG) nr. 1592/2002 in september 2002¹ in werking is getreden, is de Commissie als enige bevoegd inzake luchtwaardigheid en milieucompatibiliteit van luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken. Deze producten, onderdelen en uitrustingsstukken en de organisaties die zijn betrokken bij het ontwerp, de productie en het onderhoud moeten voortaan beantwoorden aan uniforme, door de Commissie vastgestelde regels².

Bij deze verordening wordt een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) opgericht, die de Commissie alle benodigde technische deskundigheid verstrekt en haar bijstaat, met name bij de uitoefening van haar wet- en regelgevende taken. Het Agentschap zet ook een systeem voor markttoezicht op, teneinde de toepassing van de Gemeenschapswetgeving te controleren, het effect van deze wetgeving te beoordelen en nuttige suggesties terzake te doen. De certificaten en goedkeuringen waaruit blijkt dat de producten en organisaties beantwoorden aan de gemeenschappelijke regels, worden afgegeven door EASA of door de bevoegde nationale instanties: EASA is bevoegd voor organisaties die in derde landen zijn gevestigd en voor het afgeven van typecertificaten voor producten; de nationale instanties geven, op basis van gemeenschappelijke regels, de individuele certificaten en goedkeuringen af voor de meeste organisaties die op hun grondgebied zijn gevestigd; deze afgifte wordt gecontroleerd door het Agentschap.

Het Agentschap is bevoegd voor alles wat onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 1592/2002 valt. Sinds de goedkeuring van deze verordening werd ervan uitgegaan dat de in artikel 2 vermelde doelstellingen, namelijk het garanderen van een hoog uniform niveau van milieubescherming en de totstandbrenging van billijke concurrentievoorwaarden voor luchtvaartexploitanten, om de belangrijkste te noemen, alleen konden worden bereikt door het toepassingsgebied van de verordening uit te breiden tot luchtvaartactiviteiten en tot de afgifte van vergunningen voor vliegtuigbemanningen. De wetgever heeft de Commissie overigens expliciet de opdracht gegeven om een voorstel te doen in die zin en om de reglementering van luchtvaartuigen van derde landen opnieuw te bezien³.

2. UITDAGINGEN

De Gezamenlijke Luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities, JAA)⁴ zijn al geruime tijd bezig met de opstelling van regels betreffende de exploitatie van luchtvaartuigen die

¹ Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PB L 240 van 7.9.2002, blz.1).

² Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 (PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6) en Verordening (EG) nr. 2042/2003 van 20 november 2003 (PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1), die respectievelijk betrekking hebben op de certificering en het onderhoud van luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken.

³ Artikel 7 en overweging 2 van Verordening (EG) nr. 1592/2002.

⁴ 37 Europese landen zijn lid van de Gezamenlijke Luchtvaartautoriteiten; samen stellen ze gemeenschappelijke regels inzake veiligheid van de luchtvaart op, de zogenaamde gezamenlijke luchtvaartvoorschriften (Joint Aviation Requirements, JAR).

gebruikt worden voor commercieel luchtvervoer⁵ of betreffende de afgifte van vergunningen aan bemanningen en de opleiding van bemanningen⁶; aangezien de toepassing van deze regels echter wordt overgelaten aan de lidstaten, worden op ze op zeer uiteenlopende wijze of zelfs helemaal niet ten uitvoer gelegd in de Gemeenschap. Het veiligheidsniveau is dus niet uniform in de Gemeenschap. De uiteenlopende nationale regels verstoren ook de goede werking van de interne markt.

De opname van de 'JAR-OPS'-regels in de communautaire wetgeving, via de aan de gang zijnde wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91⁷, betekent ontegensprekelijk een stap in de goede richting, maar volstaat niet om een voldoende hoog niveau van harmonisering te bereiken omdat het geen betrekking heeft op commercieel vervoer per vliegtuig. De overige types luchtvaartuigen, de overige commerciële luchtvaartactiviteiten, de niet-commerciële luchtvaartactiviteiten, de vergunningen voor vliegtuigbemanningen en de luchtvaartuigen van derde landen vallen niet onder deze gemeenschappelijke regels.

Het is nochtans nodig de veiligheid van luchtvaartuigen van derde landen die actief zijn in de Gemeenschap beter te garanderen. In de bijlagen bij het Verdrag van Chicago zijn minimumnormen opgesteld waaraan de luchtvaartuigen, luchtvaartexploitanten en bemanningen moeten voldoen om te worden toegelaten tot het internationale luchtverkeer. Het is in de eerste plaats het land van registratie dat verantwoordelijk is voor het toezicht op de naleving van deze verplichtingen, maar ook de overige verdragssluitende landen mogen de veiligheid controleren van toestellen die over hun grondgebied vliegen. In de Gemeenschap wordt in deze mogelijkheid voorzien door de zogenaamde "SAFA"-richtlijn⁸, waarin verwezen wordt naar de bijlagen 1, 6 en 8 van het Verdrag van Chicago. De controles die door de lidstaten in dit kader worden verricht, zijn echter uitsluitend gebaseerd op deze minimumnormen, die niet alle aspecten van de veiligheid van de luchtvaart omvatten.

3. ADVIES VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART EN RAADPLEGING VAN DE BELANGHEBBENDE PARTIJEN

Gezien deze context heeft de Commissie besloten gehoor te geven aan de vraag van de wetgever door voor te stellen de gemeenschappelijke veiligheidsregels uit te breiden tot luchtvaartactiviteiten, pilotenvergunningen en luchtvaartuigen van derde landen.

Krachtens artikel 14 van Verordening (EG) nr. 1592/2002 moet de Commissie hiertoe eerst advies vragen aan EASA. Alvorens advies uit te brengen is het Agentschap, gezien zijn interne regels⁹ en de internationale praktijken terzake, op zijn beurt verplicht alle belanghebbende partijen ten gronde te raadplegen en rekening te houden met de uitgebrachte commentaren. Zo heeft het op 27 april 2004 een raadplegingsdocument over de

⁵ JAR-OPS 1 en 3.

⁶ JAR-FCL en JAR-STD.

⁷ Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4) en document COM(2004) 73 van 10.2.2004.

⁸ Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap (PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76).

⁹ Besluit MB/7/03 van 27.6.2003 met betrekking tot procedures voor de opstelling van adviezen, certificeringsspecificaties en richtsnoeren, goedgekeurd overeenkomstig artikel 43 van Verordening (EG) nr. 1592/2002.

toepasselijkheid, de basisbeginselen en de essentiële voorschriften met betrekking tot de vaardigheden van piloten, de luchtvaartactiviteiten en de regelgeving inzake luchtvaartuigen uit derde landen die door niet-communautaire exploitanten worden gebruikt¹⁰, op zijn website¹¹ geplaatst. Tussen 30 april en 31 juli 2004 hebben 93 personen, nationale autoriteiten, ondernemingen of organisaties in totaal 1 695 keer commentaar geleverd op dit document. Het Agentschap heeft schriftelijk antwoord gegeven op deze commentaren en de belanghebbende partijen hebben opnieuw kunnen reageren op dit antwoord¹².

Op basis van de commentaren die tijdens deze raadplegingen zijn geleverd, heeft het Agentschap een analyse opgesteld en op 15 december 2004 een advies naar de Commissie gestuurd waarin wordt aangedrongen op een uitbreiding van de gemeenschappelijke regels tot de exploitatie van luchtvaartuigen, de kwalificaties van piloten en luchtvaartuigen uit derde landen¹³. Dit advies, dat op de website van het Agentschap kan worden geraadpleegd, weerspiegelt de meerderheid van de meningen die tijdens de raadpleging zijn uitgebracht en vormt een compromis waarover wellicht een ruime consensus kan worden bereikt.

4. EFFECTANALYSE

Alvorens een voorstel voor een verordening te doen, hebben de diensten van de Commissie een effectanalyse uitgevoerd. Met name de volgende twee opties zijn onderzocht:

- de door de wetgever voorgestelde optie om het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 1592/2002 - en dus ook de bevoegdheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart - uit te breiden;
- de optie om de regels die middels intergouvernementele samenwerking binnen de Gezamenlijke Luchtvaartautoriteiten zijn opgesteld, om te zetten in communautaire wetgeving aan de hand van Verordening (EEG) nr. 3922/91.

Uit dit onderzoek bleek duidelijk dat de veiligheid van de luchtvaart en de werking van de interne markt het meeste gebaat zijn door een volledige communautaire oplossing. Daarom is ervoor gekozen het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 1592/2002 uit te breiden.

5. REGELGEVINGSVOORSTEL

5.1. Instrument en methode

Het meest geschikte wetgevingsinstrument om de gemeenschappelijke regels uit te breiden tot luchtvaartactiviteiten, pilotenvergunningen en luchtvaartuigen van derde landen is de uitbreiding van het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 1592/2002 omdat dit eveneens inhoudt dat EASA, dat bij die Verordening is opgericht, nieuwe taken krijgt op de bovenvermelde gebieden, met name wat voorbereiding van de regelgeving en certificering betreft.

¹⁰ NPA nr. 2/2004.

¹¹ www.easa.eu.int.

¹² De commentaren en de namen van de auteurs kunnen worden geraadpleegd op de EASA-website.

¹³ Advies nr. 3/2004.

Om te voorkomen dat de betrokken partijen nodeloos worden gestoord en op kosten worden gejaagd, worden de gemeenschappelijke regels gebaseerd op de regels die tot dusver zijn vastgesteld door de Gezamenlijke Luchtvaartautoriteiten, zijnde de JAR-OPS, de JAR-FCL en de JAR-STD. Deze regels worden dus verplicht gesteld en worden op uniforme wijze ten uitvoer gelegd in de hele Gemeenschap. Bij de goedkeuring van Verordening (EG) nr. 1592/2002 is dezelfde methode gevolgd voor de regels inzake luchtwaardigheid.

5.2. Inhoud

5.2.1. Wijzigingen die zijn aangebracht aan het advies van het Agentschap

1. Het voorstel van de Commissie is gebaseerd op het advies dat door EASA is uitgebracht; de Commissie is op enkele punten evenwel afgeweken van dit advies om het veiligheidsniveau van de burgerluchtvaart in Europa te vrijwaren en nog verder te versterken. Overeenkomstig de bepalingen van artikel 12, lid 2, onder b), van Verordening (EG) nr. 1592/2002 zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd in overleg met het Agentschap:
 - de Commissie wilde in de eerste plaats het toepassingsgebied van de verordening versterken zodat ze betrekking heeft op alle luchtvaartuigen die, op welke manier dan ook, in de Gemeenschap worden gebruikt, binnen de grenzen van het Verdrag van Chicago. Artikel 4, lid 1, onder b) en c), is daarom ruimer opgevat dan voorgesteld in het advies van EASA;
 - het Agentschap stelde voor gemeenschappelijke veiligheidsvoorschriften op te stellen voor het cabinepersoneel; rekening houdende met de meerderheid van de commentaren die tijdens de raadpleging zijn gegeven, werd echter geen certificering van cabinepersoneel voorgesteld. EASA vestigde evenwel de aandacht van de Commissie op het feit dat dit de enige met veiligheids- of beveiligingstaken belaste personeelsleden zijn voor wie nog geen certificering bestaat, terwijl ze toch een cruciale rol spelen bij het garanderen van de veiligheid van de passagiers, zoals de voorspoedige afloop van het ongeval van 2 augustus 2005 te Toronto heeft aangetoond. De Commissie is van mening dat deze situatie in strijd is met de doelstellingen van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 1592/2002. In de lijn van de beweging die is ingezet met de aan de gang zijnde wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 stelt zij daarom voor het cabinepersoneel een attest te verstrekken [artikel 6 ter, lid 4] waaruit blijkt dat het voldoet aan de specifieke essentiële eisen die zijn vastgesteld in de nieuwe bijlage IV van Verordening (EG) nr. 1592/2002;
 - het is de Commissie duidelijk geworden dat het niet meer gepast is ultralichte toestellen systematisch vrij te stellen van de communautaire regels omdat de prestaties van bepaalde van deze toestellen tegenwoordig evenwaardig zijn aan die van lichte vliegtuigen. De Commissie vraagt daarom dat zo snel mogelijk wordt nagegaan of en in welke mate bepaalde van deze toestellen aan de gemeenschappelijk regels moeten worden onderworpen (overweging 4).

5.2.2. Uitbreiding van het toepassingsgebied van de verordening

2. Wat de luchtvaartactiviteiten, pilotenvergunningen en luchtvaartuigen van derde landen betreft, gaat de Commissie akkoord met de keuzes die door EASA zijn gemaakt; de krachtlijnen van de voorgestelde verordening kunnen als volgt worden samengevat:

– Luchtvaartactiviteiten:

Om de veiligheid van de burgers te vergroten, met name op de grond, en het vrije verkeer van diensten in de interne markt te vergemakkelijken, worden krachtens de voorgestelde verordening de gemeenschappelijke regels uitgebreid tot alle luchtvaartactiviteiten [artikel 4, lid 1, onder b)] en wordt de certificeringsverplichting uitgebreid tot alle commerciële exploitanten (artikel 6 ter, lid 2). De certificaten worden afgegeven door de lidstaten of, in voorkomend geval, door EASA (artikel 15 ter, lid 1); telkens wanneer het nodig is, kan EASA ook operationele richtlijnen uitvaardigen (artikel 15 ter, lid 2).

Voor niet commerciële luchtvaartactiviteiten worden de regels aangepast aan de complexiteit van de gebruikte luchtvaartuigen; voor dergelijke activiteiten hoeft geen certificaat te worden afgegeven, zoals nu reeds het geval is in de meeste lidstaten. Wanneer deze activiteiten worden uitgevoerd met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen [artikel 3, onder j)], moeten de betrokken exploitanten evenwel aantonen dat zij aan alle essentiële eisen met betrekking tot luchtvaartactiviteiten (artikel 6 ter, lid 3 en bijlage IV) kunnen voldoen.

– Pilotenvergunningen:

Krachtens de voorgestelde verordening moeten de meeste piloten die actief zijn in de Gemeenschap beschikken over een vergunning die is afgegeven op basis van gemeenschappelijke eisen ten aanzien van hun theoretische en praktische kennis en hun fysieke paraatheid [artikel 4, lid 1, onder a)]. De opleidingsorganisaties voor piloten, de centra en personeelsleden die de fysieke paraatheid van piloten testen en de synthetische vluchttrainingstoestellen moeten eveneens worden gecertificeerd op basis van gemeenschappelijke regels (artikel 6 bis, leden 1, 2, 3, 4 en 5). EASA ziet erop toe dat de nationale certificeringsorganisaties de gemeenschappelijke regels correct toepassen en certificeert de organisaties en synthetische vluchttrainingstoestellen in derde landen (artikel 15 bis).

Niet alle piloten moeten evenwel dezelfde regels naleven. Dit zou niet in verhouding staan tot het nagestreefde doel. Voor het commerciële luchtvervoer moeten de strengste eisen gelden, maar voor de andere luchtvaartsectoren moeten regels worden opgesteld die zijn aangepast aan de complexiteit van de gebruikte luchtvaartuigen en het luchtruim waarin ze worden gebruikt. Vooral aan de recreatieve luchtvaart moet meer aandacht worden besteed dan totnogtoe het geval was: de specifieke regels die door de JAA (JAR-FCL PPL) zijn opgesteld worden immers vaak als buitensporig ervaren. In de voorgestelde verordening wordt daarom een nieuwe categorie vergunningen ingevoerd, de "vergunning voor recreatieve piloot", die beter is afgestemd op deze categorie gebruikers van het luchtruim. Deze vergunning wordt, naar keuze van de aanvrager, afgeleverd door beoordelingsorganisaties die door het Agentschap of door de bevoegde nationale instantie zijn goedgekeurd [artikel 6 bis, lid 2, en artikel 15 bis, lid 1, onder b)]. Deze rol kan bijvoorbeeld worden waargenomen door de federaties voor recreatieve luchtvaart.

– Luchtvaartuigen van derde landen:

Om de veiligheid van de Europese burgers efficiënt te beschermen, op de grond of tijdens hun reis aan boord van een luchtvaartuig van een derde land, wordt in de verordening voorgesteld de gemeenschappelijke regels toe te passen op luchtvaartuigen van derde landen die actief zijn in de Gemeenschap, binnen de grenzen van het Verdrag van Chicago [artikel 5, lid 1, artikel 5, lid 4, onder j), artikel 5, lid 5, onder d), artikel 6 bis, lid 1, artikel 6 ter, lid 1]. Exploitanten

uit derde landen die commerciële luchtvaartactiviteiten uitoefenen in de Gemeenschap moeten aantonen dat ze aan de gemeenschappelijke regels voldoen middels een certificaat (artikel 6 ter, leden 2 en 6, en artikel 15 ter, lid 1).

5.2.3. *Andere wijzigingen die aan de verordening zijn aangebracht*

3. Aangezien Verordening (EG) nr. 1592/2002 in werking is getreden in september 2002 en de EASA op 28 september van het volgende jaar operationeel is geworden, was de Commissie van mening dat de sedert die data opgedane ervaring moest worden aangewend om de tekst waar nodig te verbeteren. Naast de uitbreiding van het toepassingsgebied van de verordening, moesten sommige bepalingen ook worden gewijzigd, zoals met name:
- De gekwalificeerde instanties waaraan certificeringstaken worden toevertrouwd door het Agentschap of door de nationale luchtvaartautoriteiten, in het geval deze door het Agentschap met deze taken zijn belast, moeten officieel worden erkend door het Agentschap, dat aldus garandeert dat deze instanties of autoriteiten bekwaam zijn om de taken in kwestie uit te voeren (artikel 9 bis).
 - Het beheer van de afwijkende maatregelen moest worden vereenvoudigd: voorzover mogelijk moet de Commissie alleen uitspraak doen over dergelijke maatregelen van de lidstaten als deze maatregelen niet in overeenstemming zijn met deze verordening en met de uitvoeringsvoorschriften (artikel 10).
 - De samenstelling van de raad van bestuur moet worden gewijzigd, met name om de transparantie te vergroten: waarnemers van de belanghebbende partijen moeten zitting hebben in de raad van bestuur. Het beheer van het Agentschap zou ook worden verbeterd door de instelling van een dagelijks bestuur dat strategische richtsnoeren moet vaststellen en de tenuitvoerlegging van de beslissingen van de raad van bestuur moet controleren (artikelen 25, 28 bis, 28 ter en 28 quater).
 - Overeenkomstig het advies van het Agentschap moet bovendien een efficiënt mechanisme worden opgezet voor de controle van alle luchtvaartuigen die in de Gemeenschap worden gebruikt, teneinde te garanderen dat alle gemeenschappelijke veiligheidsregels (artikel 7) ook daadwerkelijk worden nageleefd.

6. **CORRELATIE-TABEL TUSSEN DE NIEUWE EN DE OUDE ARTIKELNUMMERING EN OVERZICHT VAN DE AAN VERORDENING (EG) NR. 1592/2002 AANGEBRACHTE WIJZIGINGEN:**

Nieuwe nummering	Oude nummering	Aangebrachte wijzigingen
1	1	Ongewijzigd
2	2	De totstandbrenging van billijke concurrentievoorwaarden behoort eveneens tot de nagestreefde doelen: aan lid 2 wordt punt f) toegevoegd
3	3	De definitie van gekwalificeerde instantie in punt f) wordt gewijzigd en de nieuwe definities h) tot en met n) worden

		toegevoegd
4	4	Om de veiligheid van de burgers te garanderen worden alle in de Gemeenschap gebruikte luchtvaartuigen aan gemeenschappelijke regels onderworpen: - wijziging van lid 1, punten b) en c) - toevoeging van lid 1, punt d) - toevoeging van de leden 1 bis en 1 ter - nieuwe formulering van lid 2
5	5	Toevoeging van bepalingen inzake de certificering van producten die in de Gemeenschap zijn ontworpen en vervaardigd. Voor luchtvaartuigen die in een derde land zijn geregistreerd, moet worden aangetoond dat ze aan de essentiële eisen beantwoorden: - nieuwe formulering van lid 2 - invoeging van lid 2 bis - wijziging van lid 4, punten e) en f) - toevoeging van lid 4, punt j), en lid 5, punt d)
6	6	Ongewijzigd
6 bis	Nieuw	Pilotenvergunningen:
6 ter	Nieuw	Luchtvaartactiviteiten
7	7	Wijziging van het artikel: invoering van een mechanisme voor gezamenlijk toezicht op luchtvaartuigen
8	8	Toelichtingen die noodzakelijk zijn geworden door de toevoeging van de nieuwe artikelen 6 bis en 6 ter: - nieuwe formulering van lid 2 - toevoeging van lid 3
9	9	De regels voor de erkenning van certificaten van derde landen worden gepreciseerd: wijziging van lid 1
9 bis	Nieuw	Gekwalificeerde instanties
10	10	Dit artikel wordt gewijzigd om de tenuitvoerlegging van afwijkende maatregelen te vergemakkelijken
11	11	Wijziging van lid 4 in het licht van het nieuwe artikel 7

11 bis	Nieuw	Invoering van bepalingen betreffende de bescherming van informatiebronnen
12	12	Ongewijzigd
13	13	Nieuwe formulering van punt c) en toevoeging van punt d) omdat naar aanleiding van de normalisatie-inspecties geen besluiten maar verslagen worden opgesteld
14	14	Nieuwe formulering van lid 2, punt a)
15	15	Afgifte van vliegvergunningen door EASA, kwalificaties van de personeelsleden die belast zijn met de indienstname van producten na onderhoud en certificering van onderhoudsorganisaties door EASA: - nieuwe formulering van lid 1, punten e) en i) - toevoeging van lid 1, punten k) en l) - wijziging van lid 2, punt b), onder ii) - nieuwe formulering van lid 2, punt c)
15 bis	Nieuw	Certificering van personeelsleden
15 ter	Nieuw	Certificering van commerciële luchtvaartexploitanten
16	16	Nieuwe formulering
17	17	Ongewijzigd
18	18	De relatie tussen EASA en de buitenlandse instanties en organisaties moet verenigbaar zijn met het algemene buitenlandse beleid van de Gemeenschap: wijziging van lid 2
19	19	Ongewijzigd
20	20	Ongewijzigd
21	21	Ongewijzigd
22	22	Ongewijzigd
23	23	Ongewijzigd
24	24	Om transparantieredenen moet het advies van de Commissie over het werkprogramma van EASA publiek worden gemaakt [lid 2, onder c)]. Verduidelijking van lid 2, onder d): EASA kan de certificeringstaken zowel aan nationale luchtvaartautoriteiten als aan gekwalificeerde instanties toevertrouwen, zoals elders in de tekst is gepreciseerd. De raad van bestuur benoemt de leden van het

		dagelijks bestuur (lid 5)
25	25	De nieuwe regels voor de samenstelling van de raad van bestuur zijn gebaseerd op de relevante bepalingen van het ontwerp interinstitutioneel akkoord betreffende een kader voor Europese regelgevende agentschappen ¹⁴ : wijziging van lid 1 en toevoeging van lid 3
26	26	Wijziging van lid 2
27	27	Ongewijzigd
28	28	De nieuwe regels voor het stemrecht in de raad van bestuur zijn gebaseerd op de relevante bepalingen van het ontwerp interinstitutioneel akkoord betreffende een kader voor Europese regelgevende agentschappen: wijziging van lid 2
28 bis	Nieuw	Oprichting van een dagelijks bestuur
28 ter	Nieuw	Samenstelling van het dagelijks bestuur
28quater	Nieuw	Besluitvormingsprocedures van het dagelijks bestuur
29	29	Precisering van de functie van uitvoerend directeur: nieuwe formulering van lid 3
30	30	Wijziging van de procedures voor de selectie en de verlenging van de ambtstermijn van de uitvoerend directeur en de directeurs van EASA, overeenkomstig de bepalingen van het ontwerp interinstitutioneel akkoord betreffende een kader voor Europese regelgevende agentschappen: wijziging van de leden 1 en 4
31	31	Ongewijzigd
32	32	Ongewijzigd
33	33	Ongewijzigd
34	34	Ongewijzigd
35	35	Nieuwe formulering van lid 1
36	36	Ongewijzigd
37	37	Ongewijzigd
38	38	Ongewijzigd

¹⁴ COM(2005) 59 van 25.2.2005.

39	39	Ongewijzigd
40	40	Ongewijzigd
41	41	Nieuwe bepaling betreffende het inleiden van rechtszaken bij het Hof van Justitie: wijziging van de leden 1 en 2
42	42	Ongewijzigd
43	43	Ongewijzigd
44	44	Ongewijzigd
45	45	Nieuwe en duidelijkere formulering van lid 1
46	46	Onderzoeken bij gekwalificeerde instanties: nieuwe formulering van lid 1 en toevoeging van lid 1bis
46 bis	Nieuw	Precisering van de inhoud en vorm van het jaarlijks werkprogramma
46 ter	Nieuw	Precisering van de inhoud en vorm van het algemeen jaarverslag
47	47	Verwijzing naar Verordening (EG) nr. 45/2001 ¹⁵ en precisering van de toepassing van Verordening (EG) nr. 1049/2001: toevoeging van de leden 5 en 6
48	48	Aanpassing aan het financieel reglement van het Agentschap: nieuwe formulering van lid 1
49	49	Ongewijzigd
50	50	Ongewijzigd
51	51	Ongewijzigd
52	52	Ongewijzigd
53	53	In lid 4 worden de overgangsmaatregelen met betrekking tot de communautaire subsidie geschrapt
54	54	Ongewijzigd
55	55	Ongewijzigd

¹⁵ Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 8 van 12.1.2001, blz.1).

56	56	Lid 3 wordt geschrapt
57	57	Ongewijzigd (artikel 2 van het onderhavige voorstel bevat nieuwe bepalingen inzake intrekking)
58	58	Ongewijzigd (artikel 3 van het onderhavige voorstel bevat nieuwe bepalingen inzake de inwerkingtreding)
Bijlage I	Bijlage I	Ongewijzigd
Bijlage II	Bijlage II	Wijzigingen
Bijlage III	Nieuw	Essentiële eisen met betrekking tot pilotenvergunningen
Bijlage IV	Nieuw	Essentiële eisen met betrekking tot luchtvaartactiviteiten
Bijlage V	Nieuw	Criteria voor gekwalificeerde instanties

7. SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

De Europese landen werken al geruime tijd samen in het kader van de Gezamenlijke Luchtvaartautoriteiten om gemeenschappelijke regels voor de veiligheid van de luchtvaart op te stellen. Door de aard van deze regels zelf kunnen ze immers niet strikt nationaal zijn. Aangezien de toepassing van de regels echter wordt overgelaten aan de belanghebbende partijen, zijn de lidstaten snel overeengekomen dat een uniform en hoog veiligheidsniveau alleen bereikbaar is door middel van communautaire maatregelen.

Daarom zijn de bevoegdheden van de lidstaten op het vlak van luchtwaardigheid en milieucompatibiliteit van luchtvaartproducten krachtens de Verordeningen (EEG) nr. 3922/91 en (EG) nr. 1592/2002 geleidelijk aan de Gemeenschap overgedragen. Er zijn ook gemeenschappelijke regels opgesteld inzake bewijzen van bevoegdheid voor burgerluchtvaartpersoneel (Richtlijn 91/670/EEG) en veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen (Richtlijn 2004/36/EG).

Door de goedkeuring van Richtlijn 91/670/EEG had de wetgever de Commissie reeds de opdracht gegeven om maatregelen in te dienen waarbij geharmoniseerde eisen worden opgesteld voor vergunningen en opleidingsprogramma's. Een jaar later werd in Verordening (EEG) nr. 2407/92¹⁶ betreffende het verstrekken van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen een verordening van de Raad betreffende het bewijs luchtvaartexploitant aangekondigd. Door Verordening (EG) nr. 1592/2002 goed te keuren erkende de wetgever ook dat een optimaal en uniform veiligheidsniveau alleen kan worden bereikt door het toepassingsgebied van de verordening uit te breiden tot vergunningen voor luchtvaartactiviteiten en vliegtuigbemanningen; hij wenste ook dat deze tekst van toepassing zou zijn op luchtvaartuigen uit derde landen.

Hieruit bleek duidelijk dat het toegestaan was communautaire actie te ondernemen om het vooropgestelde doel te verwezenlijken, namelijk de vaststelling en toepassing van

¹⁶ Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen (PB L 240 van 24.8.1992).

gemeenschappelijke regels voor pilotenvergunningen, luchtvaartactiviteiten en luchtvaartuigen uit derde landen. De voorgestelde verordening gaat niet verder dan wat nodig is om dit doel te bereiken. Ze beantwoordt dus aan de bij artikel 5 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap vastgestelde beginselen van subsidiariteit en evenredigheid.

8. BEOORDELING

De maatregelen die in deze verordening en in de uitvoeringsvoorschriften zijn vervat zullen overeenkomstig artikel 51 van Verordening (EG) nr. 1592/2002 worden beoordeeld.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1592/2002 van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gelet op het voorstel van de Commissie¹⁷,

Gelet op het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹⁸,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's¹⁹,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag²⁰,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In overweging (2) van Verordening (EG) nr. 1592/2002 van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart²¹ is onder meer gespecificeerd dat passende essentiële eisen dienen te worden ontwikkeld voor de verlening van vergunningen voor activiteiten van luchtvaartuigen en vliegtuigbemanningen, en de toepassing van de verordening op luchtvaartuigen van derde landen. Bij artikel 7 van die verordening wordt de Commissie verzocht zo spoedig mogelijk bij het Europees Parlement en de Raad voorstellen in te dienen met betrekking tot de beginselen, de toepasselijkheid en de essentiële eisen voor de regulering van het personeel en de organisaties die bij de exploitatie van luchtvaartuigen zijn betrokken.
- (2) Overeenkomstig de normen die zijn vastgelegd in het Verdrag betreffende de burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 in Chicago is ondertekend ("het Verdrag van Chicago"), dient de Gemeenschap essentiële eisen vast te leggen die van

¹⁷ PB C [...], [...], blz. [...].

¹⁸ PB C [...], [...], blz. [...].

¹⁹ PB C [...], [...], blz. [...].

²⁰ PB C [...], [...], blz. [...].

²¹ PB L 240 van 7.9.2002, blz. 1.

toepassing zijn op personen en organisaties die bij de exploitatie van luchtvaartuigen zijn betrokken en op personen en producten die bij de opleiding en medische keuring van piloten zijn betrokken. De Commissie dient de bevoegdheid te krijgen om de noodzakelijke uitvoeringsvoorschriften op te stellen.

- (3) Europese burgers dienen te allen tijde een hoog en uniform niveau van bescherming te genieten. Luchtvaartuigen van derde landen die worden gebruikt voor luchtvaartactiviteiten naar, binnen of vanuit het grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is, dienen aan passend toezicht op communautair niveau te worden onderworpen, binnen de grenzen van het Verdrag van Chicago.
- (4) De gemeenschappelijke regels hoeven niet op alle luchtvaartuigen van toepassing te zijn; het is met name aangewezen eenvoudig ontworpen luchtvaartuigen, luchtvaartuigen die hoofdzakelijk lokaal worden geëxploiteerd, zelfgebouwde, bijzonder zeldzame of slechts in beperkte aantallen geproduceerde luchtvaartuigen niet aan deze regels te onderwerpen; dergelijke luchtvaartuigen blijven dus onder regelgevend toezicht van de lidstaten. Er moeten echter passende maatregelen worden genomen om het algemene veiligheidsniveau van de recreatieve luchtvaart te verbeteren.
- (5) Daarbij moet met name aandacht worden besteed aan vliegtuigen en helikopters met een laag maximumstartgewicht; aangezien de prestaties van deze luchtvaartuigen zodanig zijn toegenomen dat hun vliegbereik de hele Gemeenschap kan omvatten en aangezien ze industrieel worden vervaardigd, kunnen ze beter aan communautaire regelgeving worden onderworpen om het vereiste uniforme niveau van veiligheid en milieubescherming tot stand te brengen.
- (6) De werkingssfeer van de communautaire maatregelen moet duidelijk worden gedefinieerd zodat ondubbelzinnig kan worden vastgesteld welke personen, organisaties en producten aan deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften ervan zijn onderworpen. De werkingssfeer moet duidelijk worden gedefinieerd door te verwijzen naar een lijst luchtvaartuigen die zijn vrijgesteld van de toepassing van deze verordening.
- (7) Wanneer is vastgesteld dat luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, exploitanten van commercieel luchtvervoer, piloten en personen, producten en organisaties die betrokken zijn bij de opleiding en medische keuring van piloten voldoen aan de essentiële eisen die de Gemeenschap overeenkomstig de normen van het Verdrag van Chicago dient vast te leggen, moeten zij een certificaat of vergunning krijgen. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om de noodzakelijke uitvoeringsvoorschriften op te stellen.
- (8) Op passende wijze goedgekeurde beoordelingsorganen moeten de bevoegdheid krijgen om vergunningen af te geven aan recreatieve piloten.
- (9) Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart ("het Agentschap") moet de bevoegdheid krijgen om certificaten of vergunningen af te geven aan personen, organisaties en producten waarop deze verordening betrekking heeft, indien gecentraliseerd handelen efficiënter is dan certificering op lidstaatsniveau. Om dezelfde reden moet het Agentschap de toelating krijgen om de nodige maatregelen te nemen in verband met de exploitatie van luchtvaartuigen, de kwalificatie van bemanningen of de

veiligheid van luchtvaartuigen van derde landen, indien dit de beste manier is om de uniformiteit te garanderen en het functioneren van de interne markt te bevorderen.

- (10) Voor het effectief functioneren van een communautair veiligheidsplan voor de burgerluchtvaart op de terreinen waarop deze verordening betrekking heeft, dient de samenwerking tussen de Gemeenschap, de lidstaten en het Agentschap te worden versterkt zodat onveilige omstandigheden kunnen worden opgespoord en, voorzover nodig, de nodige corrigerende maatregelen kunnen worden genomen.
- (11) Het bevorderen van een cultuur van veiligheid en het correct functioneren van een regelgevingssysteem op de terreinen waarop deze verordening betrekking heeft, is alleen mogelijk wanneer incidenten en voorvallen spontaan worden gemeld door de getuigen ervan. Dergelijke meldingen worden gestimuleerd door de totstandkoming van een niet-punitieve omgeving; de lidstaten dienen passende maatregelen te nemen om te voorzien in de bescherming van dergelijke informatie en van degenen die deze informatie verstrekken.
- (12) In het belang van de transparantie moeten waarnemers van belanghebbende partijen vertegenwoordigd zijn in de raad van bestuur van het Agentschap. Om te garanderen dat het Agentschap goed wordt bestuurd, moet ook een dagelijks bestuur worden opgericht om strategische richtsnoeren vast te stellen en toezicht te houden op de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur.
- (13) In deze verordening wordt een passend en uitvoerig kader vastgesteld voor de definiëring en toepassing van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart. Daarom moeten Bijlage III van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart²² en de volledige Richtlijn 91/670/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de onderlinge erkenning van bewijzen van bevoegdheid voor burgerluchtvaartpersoneel²³ te gepasten tijde worden ingetrokken, onverminderd de afgifte van certificaten of vergunningen aan producten, personen en organisaties die reeds heeft plaatsgevonden overeenkomstig deze wetteksten.
- (14) De maatregelen van deze verordening zijn gebaseerd op het advies dat het Europees Agentschap voor de veiligheid in de luchtvaart²⁴ heeft verstrekt in overeenstemming met artikel 12, lid 2, onder b), en artikel 14, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1592/2002.
- (15) Verordening (EG) nr. 1592/2002 moet dan ook dienovereenkomstig worden gewijzigd,

²² PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4.

²³ PB L 373, 31.12.1991, blz. 21.

²⁴ Advies van het Europees Agentschap voor de veiligheid in de luchtvaart nr. 3/2004.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

WIJZIGINGEN VAN DE BASISVERORDENING

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 1592/2002 wordt als volgt gewijzigd:

(1) Het volgende punt wordt toegevoegd aan artikel 2, lid 2:

"f) het scheppen van gelijke kansen voor alle deelnemers aan de interne luchtvaartmarkt."

(2) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

(a) punt f) wordt als volgt gewijzigd:

"f) 'gekwalficeerde instantie': een officieel erkend orgaan dat onder het beheer en de verantwoordelijkheid van het Agentschap of van een nationale luchtvaartautoriteit certificeringstaken mag verrichten;"

(b) de volgende punten h) tot en met n) worden toegevoegd:

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

i) 'commerciële luchtvaartactiviteit': een tegen vergoeding uitgeoefende luchtvaartactiviteit op basis van een overeenkomst tussen een exploitant en een klant, waarbij de klant direct noch indirect eigenaar is van het luchtvaartuig dat voor de uitvoering van de overeenkomst wordt gebruikt en waarbij de exploitant direct noch indirect in dienst is van de klant;

j) 'complex motoraangedreven luchtvaartuig':

(i) een vliegtuig:

- met een maximaal goedgekeurd startgewicht van meer dan 5 700 kg of;
- met een maximaal goedgekeurde opstelling van passagierszitplaatsen voor meer dan 9 personen of;
- dat gecertificeerd is voor gebruik met een minimale bemanning van ten minste 2 piloten of;
- dat is uitgerust met (een) turbinastralmotor(en); of

(ii) een helikopter:

- met een maximaal goedgekeurd startgewicht van meer dan 3 175 kg of;
- met een maximaal goedgekeurde opstelling van passagierszitplaatsen voor meer dan 5 personen of;
- die gecertificeerd is voor gebruik met een minimale bemanning van ten minste 2 piloten; of

(iii) een luchtvaartuig met kantelrotor(en);

k) 'recreatieve luchtvaartactiviteit': iedere niet-commerciële luchtvaartactiviteit met een niet-complex motoraangedreven luchtvaartuig;

l) 'beoordelingsorgaan': een erkend orgaan dat gerechtigd is de conformiteit te beoordelen van rechts- of natuurlijke personen met de voorschriften die zijn vastgesteld om de naleving van de essentiële eisen van deze verordening te garanderen, en het bijbehorende certificaat af te geven;

m) 'synthetisch vluchttrainingstoestel': ieder type toestel waarin vliegomstandigheden op de grond worden nagebootst; hiertoe behoren vluchtsimulators, vluchttrainingstoestellen, vluchtnavigatie- en vluchtproceduretrainers en basisinstrumenttrainingstoestellen;

n) 'kwalificatie': een verklaring op een vergunning voor piloten, waarin wordt uiteengezet welke speciale voorwaarden, rechten of beperkingen op de vergunning van toepassing zijn."

(3) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

(i) punt b) wordt vervangen door:

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

(ii) punt c) wordt vervangen door:

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

(iii) het volgende punt d) wordt toegevoegd:

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

(iv) in de laatste zin van lid 1 worden de woorden "tenzij het wettelijk veiligheidstoezicht is gedelegeerd aan een derde land en de betrokken luchtvaartuigen niet worden gebruikt door een exploitant uit de Gemeenschap" geschrapt;

(b) het volgende lid 1 bis wordt ingelast:

"1 bis. Personeel betrokken bij exploitatie van de luchtvaartuigen die in lid 1, onder b) of c), worden vermeld, moeten voldoen aan deze verordening."

(c) het volgende lid 1 ter wordt ingelast:

"1 ter. Activiteiten van de luchtvaartuigen die worden vermeld in lid 1, onder b), c) of d), moeten voldoen aan deze verordening."

(d) lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

"2. De leden 1, 1 bis en 1 ter gelden niet voor de luchtvaartuigen waarnaar wordt verwezen in bijlage II."

(4) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

(i) in de inleidende zin worden de woorden "in een lidstaat geregistreerde luchtvaartuigen" vervangen door "de luchtvaartuigen waarnaar wordt verwezen in artikel 4, lid 1, onder b)";

(ii) in de eerste zin van punt d) worden de woorden "het ontwerp, de bouw en het onderhoud van producten" vervangen door "het onderhoud van producten";

(iii) het volgende punt dd) wordt ingevoegd:

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

(b) het volgende lid 2 bis wordt ingelast:

"2 bis. De in artikel 4, lid 1, onder a) genoemde luchtvaartuigen en de daarop gemonteerde producten, onderdelen en uitrustingsstukken moeten voldoen aan lid 2, onder a), b) en dd)."

(c) lid 4 wordt als volgt gewijzigd:

(i) aan punt e) worden de volgende punten (iv), (v) en (vi) toegevoegd:

"(iv) het minimum-opleidingsprogramma voor het verkrijgen van een certificaat voor vrijgave na onderhoud, teneinde te voldoen aan punt 2, onder e);

(v) het minimum-opleidingsprogramma voor het verkrijgen van een pilotenvergunning, teneinde te voldoen aan artikel 6 bis;

(vi) de lijst met de passende minimumuitrusting en aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor een bepaald type luchtvaartactiviteit, teneinde te voldoen aan artikel 6 ter."

(ii) punt f) wordt vervangen door:

"f) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, opschorting of intrekking van de goedkeuringen van organisaties die overeenkomstig lid 2, onder d), dd) en f), vereist zijn, en de voorwaarden waaronder die goedkeuringen niet gevraagd behoeven te worden;"

(iii) het volgende punt j) wordt toegevoegd:

"j) de wijze waarop dient te worden aangetoond dat luchtvaartuigen vermeld in artikel 4, lid 1, onder c) en d), overeenstemmen met de essentiële eisen."

(d) aan lid 5 wordt het volgende punt d) toegevoegd:

"d) die voorschriften aan luchtvaartuigen waarnaar verwezen wordt in artikel 4, lid 1, onder c) en d), geen eisen opleggen die onverenigbaar zijn met de ICAO-verplichtingen van lidstaten."

(5) De volgende artikelen 6 bis en 6 ter worden ingevoegd na artikel 6:

"Artikel 6 bis

Het verstrekken van vergunningen aan piloten

1. Piloten die betrokken zijn bij luchtvaartactiviteiten van luchtvaartuigen waarnaar wordt verwezen in artikel 4, lid 1, onder b) en c), alsmede organisaties, synthetische vluchttrainingstoestellen en personen die betrokken zijn bij de opleiding, toetsing, controle en medische keuring van piloten moeten voldoen aan de essentiële eisen die zijn vastgelegd in bijlage III.

2. Een piloot mag alleen een luchtvaartuig besturen wanneer hij/zij in het bezit is van een vergunning en een medisch certificaat dat toepasselijk is voor de desbetreffende exploitatiehandeling.

Een piloot krijgt een vergunning wanneer is aangetoond dat hij of zij voldoet aan de voorschriften die zijn opgesteld om overeenstemming te garanderen met de essentiële eisen in verband met theoretische kennis, praktische vaardigheden en talenkennis. Een dergelijke vergunning mag door een beoordelingsorgaan worden afgegeven indien de aan de vergunning verbonden rechten beperkt zijn tot recreatieve luchtvaartactiviteiten.

Een piloot krijgt een medisch certificaat wanneer is aangetoond dat hij/zij voldoet aan de voorschriften die zijn vastgelegd om overeenstemming te garanderen met de essentiële eisen in verband met medische geschiktheid. Dit medisch certificaat wordt afgegeven door een luchtvaartgeneeskundig keuringsarts of een luchtvaartgeneeskundig centrum; wanneer het piloten betreft die betrokken zijn bij recreatieve luchtvaartactiviteiten, mag het medisch certificaat door een huisarts worden afgegeven.

De rechten die aan de piloot worden verleend en het toepassingsgebied van de vergunning en het medische certificaat dienen op de betreffende documenten te worden gespecificeerd.

Aan de eisen van de tweede en derde alinea van dit punt kan worden voldaan door de aanvaarding van vergunningen en medische certificaten die zijn afgegeven door of namens een derde land, voorzover het piloten betreft die zijn betrokken bij luchtvaartactiviteiten van luchtvaartuigen waarnaar wordt verwezen in artikel 4, lid 1, onder c).

3. Het vermogen van beoordelingsorganen, opleidingsorganisaties voor piloten en organisaties verantwoordelijk voor de beoordeling van de medische geschiktheid van piloten, zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die verband houden met hun rechten op het vlak van de afgifte van vergunningen en medische certificaten dient te worden erkend door middel van het verlenen van een goedkeuring.

Goedkeuringen van organisaties worden verleend wanneer is aangetoond dat de organisatie voldoet aan de voorschriften die zijn vastgesteld om overeenstemming met de in bijlage III vastgestelde relevante essentiële eisen te waarborgen.

De rechten die middels de goedkeuring worden toegekend, dienen bij deze goedkeuring te worden gespecificeerd.

4. Voor een synthetisch vluchttrainingstoestel dat wordt gebruikt voor de opleiding van piloten dient een certificaat te worden verleend. Dit certificaat wordt verleend wanneer is aangetoond dat het toestel voldoet aan de voorschriften die zijn vastgesteld om overeenstemming met de in bijlage III vastgestelde relevante essentiële eisen te waarborgen.

5. Een persoon die verantwoordelijk is voor het aanbieden van opleidingen voor piloten of voor het beoordelen van hun bekwaamheid of medische geschiktheid moet in het bezit zijn van een passend certificaat.

Dit certificaat wordt verleend wanneer is aangetoond dat de aanvrager voldoet aan de voorschriften die zijn vastgesteld om overeenstemming met de in bijlage III vastgestelde relevante essentiële eisen te waarborgen.

De rechten die uit hoofde van het certificaat worden toegekend, dienen hierop te zijn gespecificeerd.

6. De Commissie stelt de uitvoeringsvoorschriften voor de toepassing van dit artikel vast volgens de procedure van artikel 54, lid 3, met in het bijzonder vermelding van:
 - a) de verschillende kwalificaties voor de vergunningen van piloten en de medische certificaten die geschikt zijn voor de verschillende soorten activiteiten die worden verricht;
 - b) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van vergunningen, kwalificaties voor vergunningen, medische certificaten, goedkeuringen voor organisaties, beoordelingsorganen en personeelscertificaten;
 - c) de rechten en verantwoordelijkheden van de houders van vergunningen, kwalificaties voor vergunningen, medische certificaten, goedkeuringen voor organisaties en personeelscertificaten.
7. Bij het vaststellen van de uitvoeringsvoorschriften waarnaar wordt verwezen in lid 6 draagt de Commissie er in het bijzonder zorg voor dat ze in overeenstemming zijn met de stand van de techniek en de beste praktijken op het gebied van opleiding van piloten en het mogelijk maken onmiddellijk te reageren op vastgestelde oorzaken van ongevallen en ernstige incidenten.

Artikel 6 ter Luchtvaartactiviteiten

1. De exploitatie van luchtvaartuigen waarnaar wordt verwezen in artikel 4, lid 1, onder b), c) en d), moet voldoen aan de essentiële eisen die zijn vastgelegd in bijlage IV.
2. Exploitanten die zijn betrokken bij commerciële luchtvaartactiviteiten dienen aan te tonen over het vermogen en de middelen te beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die verband houden met hun rechten.

Dit vermogen en deze middelen worden erkend door middel van de afgifte van een certificaat.

De rechten die aan de exploitant worden toegekend en de reikwijdte van de luchtvaartactiviteiten worden in het certificaat gespecificeerd.

Aan de in dit lid gestelde eis kan worden voldaan door de aanvaarding van certificaten die door of namens een derde land zijn afgegeven, indien het exploitanten betreft die betrokken zijn bij de exploitatie van luchtvaartuigen waarnaar wordt verwezen in artikel 4, lid 1, onder d).

3. Exploitanten die zijn betrokken bij de niet-commerciële exploitatie van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen moeten verklaren te beschikken over het vermogen en de middelen om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die verband houden met de exploitatie van het luchtvaartuig.
4. Het cabinepersoneel dat betrokken is bij de exploitatie van luchtvaartuigen waarnaar wordt verwezen in artikel 4, lid 1, onder b) en c), moet voldoen aan de essentiële eisen die zijn vastgelegd in bijlage IV. Ze moeten in het bezit zijn van een attest en een medisch certificaat dat toepasselijk is voor de desbetreffende exploitatiehandeling.
5. De Commissie stelt de uitvoeringsvoorschriften voor de toepassing van dit artikel vast volgens de procedure van artikel 54, lid 3, met in het bijzonder vermelding van:
 - a) de voorwaarden voor exploitatie van een luchtvaartuig in overeenstemming met de essentiële eisen die zijn vastgelegd in bijlage IV;
 - b) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van het certificaat van de exploitant als bedoeld in lid 2;
 - c) de rechten en verantwoordelijkheden van de houders van certificaten;
 - d) de voorwaarden en procedures voor toezicht op en inspectie van de in lid 3 bedoelde exploitanten;
 - e) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van het certificaat van het in lid 4 bedoelde cabinepersoneel;
 - f) de omstandigheden waarin de luchtvaartactiviteiten mogen worden verboden, beperkt of aan voorwaarden onderworpen, overeenkomstig artikel 15 ter, lid 2.
6. De in lid 5 bedoelde uitvoeringsvoorschriften moeten in overeenstemming zijn met de stand van de techniek en de beste praktijken op het gebied van luchtvaartactiviteiten.

In die uitvoeringsvoorschriften wordt ook rekening gehouden met de wereldwijde ervaring met vliegtuigonderhoud en de vooruitgang van wetenschap en techniek.

De uitvoeringsvoorschriften maken het mogelijk onmiddellijk te reageren op vastgestelde oorzaken van ongevallen en ernstige incidenten.

De uitvoeringsvoorschriften mogen aan luchtvaartuigen waarnaar verwezen wordt in artikel 4, lid 1, onder c) en d), geen eisen opleggen die onverenigbaar zijn met de ICAO-verplichtingen van lidstaten."

- (6) Artikel 7 wordt vervangen door:

*"Artikel 7
Gezamenlijk toezicht*

1. De lidstaten en het Agentschap zullen samenwerken om er aan de hand van een gepaste verzameling van gegevens, met inbegrip van platforminspecties, en de uitwisseling van die gegevens, zorg voor te dragen dat de bepalingen van deze verordening daadwerkelijk ten uitvoer worden gelegd.
2. De Commissie stelt, in overeenstemming met de procedure die is vastgelegd in artikel 54, lid 3, de regels op voor de tenuitvoerlegging van lid 1, waarbij met name het volgende wordt gespecificeerd:
 - (a) de voorwaarden voor het verzamelen, uitwisselen en verspreiden van gegevens;
 - (b) de voorwaarden voor het uitvoeren van platforminspecties, inclusief systematische platforminspecties;
 - (c) de voorwaarden voor het aan de grond houden van luchtvaartuigen die niet voldoen aan de eisen van deze verordening of van de uitvoeringsvoorschriften."

- (7) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

- (a) lid 2 wordt vervangen door:

"2. In afwachting van de vaststelling van de uitvoeringsvoorschriften zoals omschreven in artikel 5, lid 5 en artikel 6 bis, lid 6, en onverminderd artikel 2, lid 3, mogen certificaten die niet kunnen worden afgegeven in overeenstemming met deze verordening, worden afgegeven op grond van de toepasselijke nationale regelgeving."

- (b) het volgende lid 3 wordt toegevoegd:

"3. In afwachting van de vaststelling van de uitvoeringsvoorschriften zoals omschreven in artikel 6 bis, lid 5, mogen certificaten die niet kunnen worden afgegeven in overeenstemming met deze verordening, worden afgegeven op grond van de toepasselijke nationale regelgeving of, indien van toepassing, in overeenstemming met de relevante eisen van Verordening (EEG) nr. 3922/1991."

(8) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. In afwijking van de bepalingen van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften kan het Agentschap, op de gebieden waarop het bevoegd is, certificaten afgeven op basis van door luchtvaartautoriteiten van een derde land afgegeven certificaten, indien zulks geregeld is in erkenningsovereenkomsten tussen de Gemeenschap en dat derde land."

(9) Na artikel 9 wordt het volgende artikel 9 bis ingevoegd:

Artikel 9 bis
Gekwalificeerde instanties

1. Gekwalificeerde instanties die overeenkomstig de toepasselijke certificeringsprocedures specifieke certificeringstaken uitvoeren namens het Agentschap of namens de lidstaten, wanneer deze overeenkomstig de onderhavige verordening certificeringstaken uitvoeren, moeten voldoen aan de criteria die zijn vastgelegd in bijlage V en moeten aantonen dat ze over de vereiste organisatie en deskundigheid beschikken. Dit vermogen en deze middelen worden erkend door middel van de afgifte van een accreditatie door het Agentschap.
2. Met betrekking tot gekwalificeerde instanties doet het Agentschap het volgende:
 - a) het voert zelf of met behulp van de nationale luchtvaartautoriteiten inspecties en audits uit bij de instanties die het officieel erkent;
 - b) het draagt zorg voor de afgifte en de vernieuwing van de officiële erkenningen;
 - c) het kan de officiële erkenning van de relevante instantie wijzigen, beperken, opschorten of intrekken indien de voorwaarden op grond waarvan ze door het Agentschap is afgegeven niet langer zijn vervuld of indien de betrokken instantie de door deze verordening of door de uitvoeringsvoorschriften opgelegde verplichtingen niet nakomt."

(10) Artikel 10 wordt vervangen door:

"Artikel 10
Bepalingen inzake flexibiliteit

1. De bepalingen van deze verordening en van de uitvoeringsvoorschriften beletten een lidstaat niet onmiddellijk te reageren op een onvoorzien veiligheidsprobleem waarbij een aan de bepalingen van deze verordening onderworpen product, persoon of organisatie betrokken is.

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

2. Krachtens artikel 16, lid 3, mag het Agentschap binnen een maand nadat het overeenkomstig lid 1 van dit artikel in kennis is gesteld, bepalen of het veiligheidsprobleem kan worden opgelost in het kader van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften, voorzover de Commissie geen bezwaar heeft gemaakt binnen deze termijn. Het Agentschap neemt dan de passende beslissing en stelt de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis.

Als het Agentschap daarentegen tot de bevinding komt dat het veiligheidsprobleem het resultaat is van een tekortkoming in deze verordening of de uitvoeringsvoorschriften of een ontoereikend veiligheidsniveau dat voortvloeit uit de toepassing van deze verordening of de uitvoeringsvoorschriften, stelt het Agentschap een advies op over het feit of deze verordening of de uitvoeringsvoorschriften moeten worden gewijzigd en of de maatregelen worden ingetrokken of behouden. Overeenkomstig de procedure van artikel 54, lid 3, kan de Commissie een beslissing nemen op basis van dit advies. Als de maatregelen worden behouden, moeten ze door alle lidstaten worden toegepast en zijn ze onderhevig aan de bepalingen van artikel 8.

3. De lidstaten kunnen in geval van onvoorziene dringende operationele omstandigheden of operationele behoeften van beperkte duur vrijstelling verlenen ten aanzien van de in deze verordening en in de uitvoeringsvoorschriften vastgestelde essentiële eisen, mits de veiligheid daardoor niet in het gedrang komt. Het Agentschap, de Commissie en de andere lidstaten worden van deze vrijstellingen in kennis gesteld zodra die bij herhaling worden verleend of wanneer zij voor langer dan twee maanden worden verleend.
4. Overeenkomstig artikel 16, lid 3, bepaalt het Agentschap binnen een maand nadat het overeenkomstig lid 3 van dit artikel in kennis is gesteld of de uitzonderingen beantwoorden aan de algemene veiligheidsdoelstellingen van deze verordening of aan de andere regels van de communautaire wetgeving. Het Agentschap brengt advies uit aan de Commissie.

Op basis van dit advies en overeenkomstig de procedure van artikel 54, lid 4, kan de Commissie een beslissing nemen over de intrekking van deze uitzonderingen.

5. Indien met andere middelen een beschermingsniveau kan worden bereikt dat gelijkwaardig is aan het niveau dat door de toepassing van de uitvoeringsvoorschriften wordt bereikt, kunnen de lidstaten, zonder discriminatie op grond van nationaliteit, goedkeuring verlenen in afwijking van die uitvoeringsvoorschriften.

In dergelijke gevallen stelt de betrokken lidstaat het Agentschap en de Commissie in kennis van zijn voornemen een dergelijke goedkeuring te verlenen, waarbij het opgaat van de redenen waaruit blijkt dat het noodzakelijk is van de betrokken regel af te wijken en van de voorwaarden die

zijn vastgesteld om te garanderen dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt bereikt.

6. Overeenkomstig artikel 16, lid 3, brengt het Agentschap, binnen twee maanden nadat het overeenkomstig lid 5 van dit artikel in kennis is gesteld, een advies uit over het feit of de voorgestelde goedkeuring voldoet aan de voorwaarden van dat lid.

Binnen een maand nadat de Commissie het advies van het Agentschap heeft ontvangen, kan zij de procedure van artikel 54, lid 3, op gang brengen om te beslissen of de voorgestelde goedkeuring mag worden verleend of moet worden verworpen. Als de goedkeuring mag worden verleend, meldt de Commissie haar besluit aan alle lidstaten, die eveneens gerechtigd zijn die maatregel toe te passen. De bepalingen van artikel 8 zijn op betrokken maatregel van toepassing."

- (11) Aan artikel 11, lid 4, wordt de volgende zin toegevoegd:

"Met ingang van de datum waarop de uitvoeringsvoorschriften van artikel 7, lid 2, van kracht worden, moet dit veiligheidsoverzicht een analyse bevatten van alle informatie die overeenkomstig artikel 7 is ontvangen. Deze analyse moet eenvoudig en gemakkelijk te begrijpen zijn en er moet duidelijk uit blijken of luchtreizigers een verhoogd veiligheidsrisico lopen. De informatiebronnen mogen niet worden bekendgemaakt in deze analyse."

- (12) Na artikel 11 wordt het volgende artikel 11 bis ingevoegd:

*"Artikel 11 bis
Bescherming van informatiebronnen*

1. Wanneer informatie bedoeld in artikel 11 door een natuurlijk persoon op vrijwillige basis is verstrekt, wordt de informatiebron niet bekendgemaakt in de verslagen.
2. Onverminderd de toepasselijke voorschriften van het strafrecht ondernemen de lidstaten geen stappen in verband met onopzettelijke of onwillekeurige schendingen van de wet welke uitsluitend onder hun aandacht komen omdat ze in het kader van de toepassing van deze verordening of de uitvoeringsvoorschriften ervan zijn gemeld.

Dit geldt niet in gevallen van grove nalatigheid.

3. In overeenstemming met de procedures die zijn gedefinieerd in de nationale wetgeving en rechtspraak dragen de lidstaten er zorg voor dat werknemers die in het kader van de uitvoering van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften ervan informatie verschaffen, niet worden onderworpen aan een nadelige behandeling door hun werkgever, tenzij er sprake is van grove nalatigheid.
4. Dit artikel laat nationale voorschriften in verband met de toegang tot informatie door gerechtelijke instanties onverlet."

- (13) Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:
- (a) punt c) wordt vervangen door:

"c) het neemt de passende besluiten ter toepassing van de artikelen 9 bis, 15, 15 bis, 15 ter en 46;"
 - (b) het volgende punt d) wordt toegevoegd:

"d) het publiceert de verslagen naar aanleiding van normalisatie-inspecties die overeenkomstig artikel 16, lid 1, en artikel 45 worden uitgevoerd."
- (14) In artikel 14, lid 2, onder a), worden de woorden "met inbegrip van luchtwaardigheidscodes" geschrapt.
- (15) Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:
- (a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:
 - (i) de eerste zin wordt vervangen door:

"Met betrekking tot producten, onderdelen en uitrustingsstukken als bedoeld in artikel 4, lid 1, onder a) en b), verricht het Agentschap in voorkomend geval, overeenkomstig het bepaalde in het Verdrag van Chicago of de bijlagen daarbij, namens de lidstaten de taken van het land van ontwerp, vervaardiging of registratie, voorzover deze verband houden met de goedkeuring van ontwerpen."
 - (ii) punt e) wordt vervangen door:

"e) het Agentschap voert zelf of met behulp van de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties technische onderzoeken uit in verband met de certificering van producten, onderdelen en uitrustingsstukken;"
 - (iii) punt i) wordt vervangen door:

"i) het Agentschap wijzigt het desbetreffende certificaat, schort het op of trekt het in indien de voorwaarden op grond waarvan het door het Agentschap is afgegeven niet langer zijn vervuld of indien de rechtspersoon of natuurlijke persoon die houder is van het certificaat de door deze verordening of door de uitvoeringsvoorschriften opgelegde verplichtingen niet nakomt;"
 - (iv) de volgende punten k) en l) worden toegevoegd:

"k) voor ieder luchtvaartuig waarvoor een vliegvergunning voor één enkele vlucht is aangevraagd, stelt het Agentschap de toepasselijke beperkingen op;

- l) het Agentschap geeft vliegvergunningen af voor luchtvaartuigen indien dergelijke vergunningen vereist zijn voor de uitvoering van een reeks vluchten."
 - (b) lid 2 wordt als volgt gewijzigd:
 - (i) punt b), onder ii), wordt vervangen door:

"(ii) op het grondgebied van de lidstaten gelegen productieorganisaties, indien het daarom door de betrokken lidstaat wordt verzocht, of"
 - (ii) punt c) wordt vervangen door:

"c) het Agentschap wijzigt het desbetreffende organisatiecertificaat, schort het op of trekt het in indien de voorwaarden op grond waarvan het door het Agentschap is afgegeven niet langer zijn vervuld of indien de betrokken organisatie de door deze verordening of door de uitvoeringsvoorschriften opgelegde verplichtingen niet nakomt."
- (16) De volgende artikelen 15 bis en 15 ter worden ingevoegd na artikel 15:

*"Artikel 15 bis
Certificering van personeelsleden*

1. Met betrekking tot personeelsleden en organisaties als bedoeld in artikel 6 bis, lid 1, zal het Agentschap:
 - a) zelf of met behulp van nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties, inspecties en audits uitvoeren bij de organisaties en beoordelingsorganen die het certificeert;
 - b) zorg dragen voor de afgifte en de vernieuwing van de certificaten van:
 - (i) op het grondgebied van de lidstaten gelegen organisaties voor de opleiding van personeel en luchtvaartgeneeskundige centra, indien het daarom door de betrokken lidstaat wordt verzocht of
 - (ii) buiten het grondgebied van de lidstaten gelegen organisaties voor de opleiding van personeel en luchtvaartgeneeskundige centra; of
 - (iii) beoordelingsorganen, indien het daarom door de betrokken organen wordt verzocht;
 - c) het desbetreffende organisatiecertificaat wijzigen, beperken, opschorten of intrekken indien de voorwaarden op grond waarvan het door het Agentschap is afgegeven niet langer zijn vervuld of indien de rechtspersoon of natuurlijke persoon die houder is van het certificaat de door deze verordening of door de uitvoeringsvoorschriften opgelegde verplichtingen niet nakomt.

2. Met betrekking tot de in artikel 6 bis, lid 1, bedoelde synthetische vluchttrainingstoestellen zal het Agentschap:
 - a) zelf of met behulp van de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties technische inspecties uitvoeren van de toestellen die het certificeert;
 - b) zorg dragen voor de afgifte en de vernieuwing van de certificaten van:
 - (i) synthetische vluchttrainingstoestellen die worden gebruikt door opleidingsorganisaties die door het Agentschap zijn gecertificeerd; of
 - (ii) op het grondgebied van de lidstaten gesitueerde synthetische vluchttrainingstoestellen, indien het daarom door de betrokken lidstaat wordt verzocht; of
 - (iii) buiten het grondgebied van de lidstaten gesitueerde synthetische vluchttrainingstoestellen;
 - c) het desbetreffende certificaat wijzigen, beperken, opschorten of intrekken indien de voorwaarden op grond waarvan het door het Agentschap is afgegeven niet langer zijn vervuld of indien de rechtspersoon of natuurlijke persoon die houder is van het certificaat de door deze verordening of door de uitvoeringsvoorschriften opgelegde verplichtingen niet nakomt.

Artikel 15 ter
Certificering van commerciële luchtvaartexploitanten

1. Met betrekking tot exploitanten die betrokken zijn bij commerciële luchtvaartactiviteiten zal het Agentschap:
 - a) zelf of met behulp van nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties, inspecties en audits uitvoeren bij de exploitanten die het certificeert;
 - b) zorg dragen voor de afgifte en de vernieuwing van de certificaten van:
 - (i) op het grondgebied van de lidstaten gesitueerde exploitanten, indien het daarom door de betrokken lidstaat wordt verzocht; of
 - (ii) buiten het grondgebied van de lidstaten gesitueerde exploitanten, tenzij een lidstaat de functies en taken uitoefent van het land dat de exploitatievergunning aan deze exploitanten heeft verleend;
 - c) het desbetreffende certificaat van de exploitant wijzigen, beperken, opschorten of intrekken indien de voorwaarden op grond waarvan het door het Agentschap is afgegeven niet langer zijn vervuld of indien de betrokken organisatie de door deze verordening of de uitvoeringsvoorschriften opgelegde verplichtingen niet nakomt.

2. Het Agentschap kan door middel van een operationele richtlijn verordenen dat een luchtvaartactiviteit wordt verboden, beperkt of aan bepaalde voorwaarden onderworpen in het belang van de exploitatieveiligheid.
3. Met betrekking tot de vliegtijdbeperking zal het Agentschap:
 - a) de toepasselijke certificeringsspecificaties afgeven om te garanderen dat de essentiële eisen en, voorzover van toepassing, de uitvoeringsvoorschriften worden nageleefd. Wat het commerciële vliegtuigvervoer betreft zal het Agentschap, in afwachting van de goedkeuring van de in artikel 6ter, lid 5, bedoelde uitvoeringsvoorschriften, met name de toepasselijke certificeringsspecificaties afgeven om te garanderen dat deel Q van bijlage III van Verordening (EEG) nr. 3922/1991 wordt nageleefd;
 - b) afzonderlijke vliegtijdspecificatieschema's van exploitanten goedkeuren indien deze niet volgens een toepasselijke certificeringsspecificatie kunnen worden goedgekeurd."

(17) Artikel 16, leden 1 en 2, worden vervangen door:

- "1. Het Agentschap voert normalisatie-inspecties uit op de door artikel 1, lid 1, bestreken gebieden om toezicht te houden op de toepassing van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften door de nationale bevoegde autoriteiten, en brengt verslag uit aan de Commissie.
2. Het Agentschap voert technisch onderzoek uit om toezicht te houden op de toepassing van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften, waarbij het uitgaat van de in artikel 2 vastgestelde doelstellingen."

(18) Aan artikel 18, lid 2, wordt de volgende alinea toegevoegd:

"Deze werkafspraken moeten beantwoorden aan de Gemeenschapswetgeving en rekening houden met het beleid van de Commissie ten aanzien van derde landen. Ze moeten vooraf door de Commissie worden goedgekeurd."

(19) Artikel 24 wordt als volgt gewijzigd:

(a) Lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

(i) punt b) wordt vervangen door:

"b) keurt het algemene jaarverslag over de activiteiten van het Agentschap goed en zendt het uiterlijk op 15 juni toe aan het Europees Parlement, de Raad, de Commissie, de Rekenkamer en de lidstaten; elk jaar stuurt de raad van bestuur namens het Agentschap alle informatie over het resultaat van de beoordelingsprocedures naar de begrotingsautoriteit;"

(ii) de volgende zin wordt toegevoegd aan punt c):

"het advies van de Commissie wordt bij het goedgekeurde werkprogramma van het Agentschap gevoegd;"

(iii) punt d) wordt vervangen door:

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

(b) het volgende lid 5 wordt toegevoegd:

"5. De raad van bestuur stelt de leden van het dagelijks bestuur aan overeenkomstig artikel 28 ter."

(20) Artikel 25 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. De raad van bestuur bestaat uit één vertegenwoordiger van elke lidstaat en één vertegenwoordiger van de Commissie. De Raad benoemt een vertegenwoordiger van elke lidstaat en een plaatsvervanger die dat lid bij afwezigheid vertegenwoordigt. Ook de Commissie benoemt een vertegenwoordiger en een plaatsvervanger. De duur van de ambtstermijn bedraagt vijf jaar. Deze ambtstermijn kan eenmaal worden verlengd."

(b) het volgende lid 3 wordt toegevoegd:

"3. Om de transparantie te garanderen zetelen vier vertegenwoordigers van belanghebbende partijen als waarnemers in de raad van bestuur. Ze worden door de Commissie gekozen uit een lijst die door het in artikel 24, lid 4, vermelde adviesorgaan is opgesteld en vertegenwoordigen zoveel mogelijk de verschillende partijen van dit adviesorgaan. De duur van de ambtstermijn bedraagt dertig maanden. Deze ambtstermijn kan eenmaal worden verlengd."

(21) In artikel 26, lid 2, wordt de laatste zin vervangen door:

"Deze ambtstermijn kan eenmaal worden verlengd."

(22) Artikel 28, lid 2, wordt vervangen door:

"2. Elk door de Raad benoemd lid heeft één stem. De vertegenwoordiger van de Commissie heeft evenveel stemmen als de door de Raad benoemde leden samen. De vertegenwoordigers van belanghebbende partijen en de uitvoerend directeur van het Agentschap hebben geen stemrecht. Bij afwezigheid van een lid is zijn plaatsvervanger gerechtigd zijn stemrecht uit te oefenen."

- (23) De volgende artikelen 28 bis tot en met 28 quater worden ingevoegd na artikel 28:

*"Artikel 28 bis
Bevoegdheden van de raad van bestuur"*

1. Het Agentschap heeft een raad van bestuur.
2. Onverminderd de bevoegdheden van de raad van bestuur en de functies en bevoegdheden van de uitvoerend directeur, heeft het dagelijks bestuur de volgende bevoegdheden:
 - a) het opstellen van het reglement van orde;
 - b) de goedkeuring van de strategische richtsnoeren betreffende de in artikel 12 vermelde taken van het Agentschap en betreffende de organisatie en werking van het Agentschap;
 - c) de voorbereiding van en het toezicht op de uitvoering van de beslissingen van de raad van bestuur;
 - d) het toezicht op de tenuitvoerlegging van de door de raad van bestuur goedgekeurde begroting.

*Artikel 28 ter
Samenstelling van het dagelijks bestuur*

1. Het dagelijks bestuur bestaat uit:
 - a) drie leden die door de raad van bestuur zijn gekozen uit de door de Raad benoemde leden van het Agentschap;
 - b) drie door de Commissie benoemde leden;
 - c) twee waarnemers die uit en door de vertegenwoordigers van belanghebbende partijen in de raad van bestuur zijn gekozen.
2. De ambtstermijn van de leden en waarnemers die zetelen in de raad van bestuur loopt af wanneer hun respectieve lidmaatschap van de raad van bestuur ten einde loopt. Onverminderd deze bepaling bedraagt de duur van de ambtstermijn dertig maanden. De ambtstermijn kan één keer worden verlengd.
3. Het dagelijks bestuur kiest uit zijn midden een voorzitter en een vice-voorzitter. De vice-voorzitter vervangt ambtshalve de voorzitter wanneer deze is verhinderd zijn taken te verrichten. De ambtstermijn van de voorzitter en de vice-voorzitter loopt af wanneer hun respectieve lidmaatschap van de raad van bestuur eindigt.

Artikel 28 quater
Vergaderingen van het dagelijks bestuur

1. Het dagelijks bestuur komt bijeen op convocatie van de voorzitter.
2. Het dagelijks bestuur komt bijeen op initiatief van de voorzitter of op verzoek van ten minste een derde van zijn leden.
3. Het dagelijks bestuur kan elkeen wiens advies dienstig kan zijn, uitnodigen om als waarnemer de vergaderingen bij te wonen.
4. De leden van het dagelijks bestuur kunnen zich laten bijstaan door adviseurs of deskundigen, overeenkomstig de wijze die in het reglement van orde is vastgesteld.
5. De vergaderfaciliteiten en secretariaatsaken voor het dagelijks bestuur worden verzorgd door het Agentschap.
6. Het dagelijks bestuur beslist bij meerderheid van stemmen.
7. Elk lid van het dagelijks bestuur beschikt over een stem. De in artikel 28 ter, lid 1, onder c), vermelde vertegenwoordigers van belanghebbende partijen en de in de leden 3 en 4 van dat zelfde artikel vermelde waarnemers, adviseurs of deskundigen hebben geen stemrecht.
8. In het reglement van orde worden de nadere bijzonderheden van de stemprocedure vastgesteld en in het bijzonder onder welke voorwaarden een lid namens een ander lid kan handelen, alsmede de quorumvoorschriften, indien van toepassing."

(24) Artikel 29, lid 3, wordt als volgt gewijzigd:

(a) punt a) wordt vervangen door:

"a) hij keurt de in artikel 13 omschreven maatregelen van het Agentschap goed binnen de grenzen die in deze verordening, de uitvoeringsvoorschriften en het toepasselijk recht zijn vastgesteld;"

(b) punt b) wordt vervangen door:

"b) hij organiseert inspecties en onderzoeken zoals bepaald in de artikelen 45 en 46;"

(c) de volgende punten k) en l) worden toegevoegd:

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

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

(25) Artikel 30 wordt als volgt gewijzigd:

(a) De volgende zin wordt aan lid 1 toegevoegd:

"Vóór de benoeming kan de door de raad van bestuur gekozen kandidaat worden verzocht een verklaring tegenover de bevoegde commissie(s) van het Europees Parlement af te leggen en de vragen van de commissieleden te beantwoorden."

(b) Lid 4 wordt vervangen door:

"4. De ambtstermijn van de uitvoerend directeur en de directeurs bedraagt vijf jaar. Op basis van een voorstel van de Commissie en na evaluatie kunnen deze ambtstermijnen eenmalig met ten hoogste vijf jaar worden verlengd. In de evaluatie zal de Commissie met name de volgende punten beoordelen:

- de in de eerste ambtstermijn term behaalde resultaten en de wijze waarop die zijn bereikt;
- de taken en verplichtingen van het Agentschap voor de komende jaren."

(26) Artikel 35, lid 1, wordt vervangen door:

"1. Tegen besluiten van het Agentschap die overeenkomstig de artikelen 9 bis, 15, 15 bis, 15 ter, 46 of 53 zijn genomen, kan beroep worden ingesteld."

(27) Artikel 41 wordt als volgt gewijzigd:

(a) Lid 1 wordt vervangen door:

"1. Bij het Hof van Justitie kunnen rechtszaken worden ingeleid wegens nalatigheid, wegens schade die door het Agentschap is veroorzaakt bij de uitvoering van zijn activiteiten of met het oog op de annulering van door het Agentschap uitgevoerde besluiten die verbindend zijn voor derde partijen."

(b) Lid 2 wordt vervangen door:

"2. Rechtszaken met het oog op de annulering van besluiten van het Agentschap die overeenkomstig de artikelen 9 bis, 15, 15 bis, 15 ter, 46 of 53 zijn genomen, kunnen pas bij het Hof van Justitie worden ingeleid nadat eerst alle mogelijkheden zijn uitgeput om bij het Agentschap zelf beroep aan te tekenen."

(28) Het inleidende zinsdeel van artikel 45, lid 1, wordt vervangen door:

"1. Onverminderd de door het Verdrag aan de Commissie toegekende uitvoeringsbevoegdheden verleent het Agentschap de Commissie bijstand bij het toezicht op de toepassing van deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften ervan door normalisatie-inspecties van de bevoegde

instanties van de lidstaten te verrichten, zoals gespecificeerd in artikel 16, lid 1. Te dien einde zijn de op grond van deze verordening gemachtigde ambtenaren bevoegd om, in overleg met de nationale autoriteiten en overeenkomstig de wetgeving van de betrokken lidstaat:"

(29) Artikel 46 wordt als volgt gewijzigd:

(a) de eerste zin van lid 1 wordt vervangen door:

"Voor de toepassing van de artikelen 15, 15 bis en 15 ter kan het Agentschap zelf het in artikel 16, lid 2, gespecificeerde onderzoek bij ondernemingen verrichten of dat door de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties laten doen."

(b) het volgende lid 1 bis wordt ingevoegd:

"1 bis. Voor de toepassing van artikel 9 bis kan het Agentschap zelf het in artikel 16, lid 2, gespecificeerde onderzoek bij ondernemingen verrichten of dat door de nationale luchtvaartautoriteiten laten doen."

(30) De volgende artikelen 46 bis en 46 ter worden ingevoegd na artikel 46:

*"Artikel 46 bis
Jaarlijks werkprogramma*

Het jaarlijks werkprogramma moet beantwoorden aan de in deze verordening vastgestelde doelstellingen, opdracht en taken van het Agentschap.

Het jaarlijks werkprogramma moet worden gepresenteerd volgens de methode die door de Commissie is ontwikkeld in het kader van activiteitsgestuurd management.

*Artikel 46 ter
Algemeen jaarverslag*

In het algemeen jaarverslag wordt beschreven hoe het Agentschap zijn jaarlijks werkprogramma heeft uitgevoerd.

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

(31) Aan artikel 47 worden de volgende leden 5 en 6 toegevoegd:

"5. Tegen de beslissingen van het Agentschap uit hoofde van artikel 8 van Verordening (EG) nr. 1049/2001 kan een klacht worden ingediend bij de Ombudsman of een beroep worden ingeleid bij het Hof van Justitie, respectievelijk op grond van de artikelen 195 en 230 van het EG-Verdrag.

6. Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens* is van toepassing op de informatie die het Agentschap overeenkomstig de onderhavige verordening verzamelt."

*PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1."

- (32) Artikel 48, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

- (a) Lid 1 wordt vervangen door:

"1. De ontvangsten van het Agentschap bestaan uit:

- a) een bijdrage van de Gemeenschap;
- b) een bijdrage van de Europese derde landen waarmee de Gemeenschap de in artikel 55 bedoelde overeenkomsten heeft gesloten;
- c) de tarieven die worden betaald door aanvragers en houders van door het Agentschap afgegeven certificaten en goedkeuringen;
- d) vergoedingen voor publicaties, opleiding en andere door het Agentschap geleverde diensten.

Het Agentschap kan ook financiële bijdragen ontvangen van lidstaten, derde landen of andere entiteiten."

- (33) Artikel 53, lid 4, tweede alinea, wordt geschrapt.

- (34) Artikel 56, lid 3, wordt geschrapt.

- (35) Bijlage II wordt vervangen door de tekst van de bijlage bij de onderhavige verordening.

- (36) De in de bijlage bij de onderhavige verordening vastgestelde bijlagen III, IV en V worden toegevoegd.

HOOFDSTUK II

SLOTBEPALINGEN

Artikel 2 *Intrekking*

1. Richtlijn 91/670/EEG wordt ingetrokken met ingang van de dag waarop de in artikel 6 bis, lid 6, bedoelde uitvoeringsvoorschriften in werking treden.
2. Bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 wordt geschrapt met ingang van de dag waarop de in artikel 6 ter, lid 5, bedoelde uitvoeringsvoorschriften in werking treden.
3. De bepalingen van artikel 8 van de onderhavige verordening zijn van toepassing op producten, onderdelen, uitrustingsstukken, organisaties en personen waarvan de certificering is uitgevoerd of erkend overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 91/670/EEG van de Raad en bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91.

Artikel 3 *Inwerkingtreding*

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

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

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE

- (1) Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

"BIJLAGE II

Luchtvaartuigen bedoeld in artikel 4, lid 2

Artikel 4, lid 1, 1 bis en 1 ter, zijn niet van toepassing op luchtvaartuigen die onder één of meer van de hieronder beschreven categorieën vallen:

- (a) historische luchtvaartuigen die aan de volgende criteria voldoen:

- (i) niet-complexe luchtvaartuigen waarvan:

- het oorspronkelijke ontwerp van vóór 1 januari 1955 dateert en
- de productie vóór 1 januari 1975 is stopgezet.

of

- (ii) luchtvaartuigen met een duidelijk historisch belang, dat verband houdt met:

- de deelname aan een opmerkelijke historische gebeurtenis; of
- een belangrijke stap in de ontwikkeling van de luchtvaart; of
- een belangrijke rol in de strijdkrachten van een lidstaat.

- (b) luchtvaartuigen die specifiek ontworpen of gewijzigd zijn voor onderzoek, experimentele of wetenschappelijke doeleinden en die naar verwachting in zeer kleine hoeveelheden zullen worden geproduceerd;

- (c) luchtvaartuigen waarvan ten minste 51% door een amateur of een non-profitorganisatie van amateurs voor eigen doeleinden en zonder enig commercieel doel wordt gebouwd;

- (d) luchtvaartuigen die in dienst van strijdkrachten zijn gebruikt, tenzij het een type luchtvaartuig betreft waarvoor het Agentschap een ontwerpnorm heeft vastgesteld;

- (e) vliegtuigen, helikopters en paramotors met niet meer dan twee zitplaatsen en met een door de lidstaat geregistreerd maximum startgewicht (Maximum Take Off Mass, MTOM), van niet meer dan:

- (i) 300 kg voor een eenzitslandvliegtuig/-helikopter; of

- (ii) 450 kg voor een tweezitslandvliegtuig/-helikopter; of

- (iii) 330 kg voor een eenzitsamfibie- of -drijfvliegtuig/-helikopter; of

- (iv) 495 kg voor een tweezitsamfibie- of -drijfvliegtuig/-helikopter, op voorwaarde dat, indien het luchtvaartuig zowel dienst doet als drijf- en als landvliegtuig/-helikopter, het onder beide MTOM-grenzen valt, al naar hetgeen van toepassing is;
 - (v) 472,5 kg voor een tweezitslandvliegtuig dat is uitgerust met een op het luchtframe gemonteerd Total Recovery Parachute System;
 - (vi) 315 kg voor een eenzitslandvliegtuig dat is uitgerust met een op het luchtframe gemonteerd Total Recovery Parachute System
- en waarvan, in het geval van vliegtuigen, de overtreksnelheid of de minimale constante vliegsnelheid in landingsconfiguratie niet hoger is dan 35 knopen gekalibreerde luchtsnelheid (Calibrated Air Speed (CAS));
- (f) een- en tweezitsgyrocopters met een maximaal startgewicht dat niet hoger is dan 560 kg;
 - (g) zweefvliegtuigen met een maximaal leeggewicht van minder dan 80 kg (voor één persoon) of 100 kg (voor twee personen), daaronder begrepen die welke met een aanloop in de lucht worden gebracht;
 - (h) replica's van luchtvaartuigen die voldoen aan de criteria onder a) of d) hierboven, waarvan het structureel ontwerp gelijk is aan het oorspronkelijk luchtvaartuig;
 - (i) onbemande luchtvaartuigen met een operationele massa van minder dan 150 kg;
 - (j) elk ander luchtvaartuig met een maximaal leeggewicht, inclusief brandstof, van minder dan 70 kg."
- (2) De volgende bijlagen III, IV en V worden toegevoegd:

"BIJLAGE III

Essentiële eisen voor de afgifte van vergunningen aan piloten, zoals vermeld in artikel 6 bis

- 1. Opleiding
 - 1.a. Algemeen
 - 1.a.1. Een persoon die wordt opgeleid om een luchtvaartuig te besturen moet in leerkundig, lichamelijk en mentaal opzicht voldoende zijn ontwikkeld om de relevante theoretische kennis en praktische vaardigheden te kunnen opdoen, vasthouden en aantonen.
 - 1.b. Theoretische kennis
 - 1.b.1. Een piloot moet een kennisniveau bereiken en handhaven dat toepasselijk is voor de in het luchtvaartuig uit te voeren taken en dat in juiste verhouding staat tot de risico's die in verband worden gebracht met het soort activiteit. Dergelijke kennis omvat ten minste het volgende:

- (i) luchtvaartwetgeving;
- (ii) algemene kennis inzake luchtvaartuigen;
- (iii) technische zaken die verband houden met de betreffende categorie van luchtvaartuigen;
- (iv) vluchtprestaties en -planning;
- (v) menselijke prestaties en beperkingen;
- (vi) meteorologie;
- (vii) navigatie;
- (viii) operationele procedures, inclusief middelenbeheer;
- (ix) vluchtbeginselen; en
- (x) communicatie.

1.c. Aantonen en onderhouden van theoretische kennis

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

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

1.d. Praktische vaardigheden

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

- (i) activiteiten vóór en tijdens de vlucht, waaronder bepaling van prestaties van het luchtvaartuig, bepaling van massa en zwaartepunt, inspectie en onderhoud van het luchtvaartuig, brandstofplanning, weerkundige beoordeling, routeplanning, luchtruimbepalingen en beschikbaarheid van start- en landingsbanen;
- (ii) bewegingen op het vliegveld en in het vliegveldcircuit;
- (iii) maatregelen en procedures ter voorkoming van botsingen;
- (iv) controle van het luchtvaartuig door middel van externe visuele referentie;

- (v) vliegmanoeuvres, ook in kritieke situaties, en bijbehorende herstelmanoeuvres, voorzover technisch uitvoerbaar;
- (vi) normale en zijwindse start en landing;
- (vii) vliegen op uitsluitend instrumenten, al naar gelang van het soort activiteit;
- (viii) operationele procedures, waaronder teamvaardigheden en middelenbeheer, al naar gelang het soort luchtvaartactiviteit, d.w.z. met één- of meerpersoonsbemanning;
- (ix) navigatie en toepassing van luchtvaartvoorschriften en bijbehorende procedures, met gebruik van, voorzover van toepassing, visuele referentie of navigatiehulpmiddelen;
- (x) abnormale en noodhandelingen, ook naar aanleiding van gesimuleerde defecten aan de apparatuur van het luchtvaartuig;
- (xi) samenwerking met luchtverkeersdiensten en naleving van communicatieprocedures;
- (xii) aspecten die specifiek zijn voor het type luchtvaartuig of de klasse luchtvaartuigen; en
- (xiii) aanvullende praktische vaardigheidstraining die vereist kan zijn om de risico's in verband met specifieke activiteiten te verkleinen.

1.e. Aantonen en onderhouden van praktische vaardigheden

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

- (i) het luchtvaartuig te bedienen binnen zijn beperkingen;
- (ii) alle manoeuvres soepel en nauwkeurig uit te voeren;
- (iii) blijk geven van goed inzicht en vliegenierschap;
- (iv) luchtvaartkundige kennis toe te passen; en
- (v) te allen tijde controle over het luchtvaartuig uit te oefenen zodanig dat de succesvolle uitkomst van een procedure of manoeuvre is gegarandeerd.

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

1.f. Talenkennis

Uitgezonderd gevallen waarbij het desbetreffende veiligheidsrisico op andere manieren kan worden verminderd, moet een piloot een bewezen vaardigheid hebben in de Engelse taal, en in staat zijn:

- (i) documenten met weerinformatie te begrijpen;
- (ii) luchtvaartkundige routekaarten, SID's en STAR's, alsmede bijbehorende luchtvaartkundige informatiedocumenten te gebruiken; en
- (iii) tijdens alle fasen van de vlucht, ook tijdens de voorbereiding, in het Engels te communiceren met andere vluchtbemanningen en luchtnavigatiediensten.

1.g. Synthetische vluchttrainingstoestellen

Indien een synthetisch vluchttrainingstoestel (FSTD) wordt gebruikt voor opleidingsdoeleinden, of om aan te tonen dat een piloot een praktische vaardigheid heeft verworven of behouden, moet het betreffende toestel gekwalificeerd zijn voor een bepaald prestatieniveau op de gebieden die relevant zijn voor de uitvoering van de betreffende taak. Met name de nabootsing van de configuratie, besturingseigenschappen, prestaties van het luchtvaartuig en het gedrag van het boordsysteem moet op doeltreffende wijze overeenkomen met die van het luchtvaartuig.

1.h. Trainingscursus

1.h.1. Training moeten worden verricht door middel van een trainingscursus.

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

- (i) voor ieder type cursus moet een syllabus worden opgesteld; en
- (ii) de trainingscursus moet zijn onderverdeeld in theoretische kennis en praktische vlieg instructie (o.a. met een synthetisch vluchttrainingstoestel), voorzover van toepassing.

1.i. Instructeurs

1.i.1. Theoretische instructie.

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

- (i) beschikken over de toepasselijke kennis op het terrein waarvoor zij instructie geven; en
- (ii) in staat zijn toepasselijke instructietechnieken te gebruiken.

1.i.2. Vlieg instructie en instructie voor synthetische vluchttrainingstoestellen.

Vlieg instructie en instructie voor synthetische vluchttrainingstoestellen moet worden gegeven door toepasselijk gekwalificeerde instructeurs, die over de volgende kwalificaties beschikken:

- (i) zij moeten voldoen aan de eisen op het vlak van theoretische kennis en ervaring die toepasselijk zijn voor de instructies die worden gegeven;
- (ii) zij moeten in staat zijn toepasselijke instructietechnieken te gebruiken;
- (iii) zij moeten geoefend zijn in de instructietechnieken voor de vliegmanoeuvres en -procedures waarop de verlening van vlieg instructie gericht is;
- (iv) zij moeten hebben aangetoond over het vermogen te beschikken instructie te geven op de terreinen waarvoor vlieg instructie gegeven moet worden, zoals instructie met betrekking tot de handelingen en procedures vóór de vlucht, na de vlucht en op de grond; en
- (v) zij moeten regelmatig opfrustrainingen krijgen om ervoor te zorgen dat de instructienormen worden gehandhaafd en geactualiseerd.

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

1.j. Examinatoren

1.j.1. Personen die verantwoordelijk zijn voor de beoordeling van de bekwaamheid van piloten moeten:

- (i) voldoen of hebben voldaan aan de eisen die worden gesteld aan vlieg instructeurs;
- (ii) het vermogen hebben om de prestaties van een piloot te beoordelen en vluchttests en -controles uit te voeren.

2. Opleidingsorganisaties

2.a. Eisen voor opleidingsorganisaties

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

- (i) de organisatie moet beschikken over alle middelen die nodig zijn voor het verantwoordelijkheidsterrein dat in verband wordt gebracht met hun activiteit. Hiertoe worden onder meer, maar niet uitsluitend, gerekend: faciliteiten, personeel, uitrusting, instrumenten en materiaal, documentatie voor taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en administratie;
- (ii) de organisatie moet een beheersysteem met betrekking tot veiligheid en de opleidingsnormen toepassen en handhaven, en streven naar constante verbetering van dit systeem; en
- (iii) de organisatie moet naar behoeven regelingen met andere relevante organisaties treffen om ervoor te zorgen dat voortdurend aan de bovenstaande eisen wordt voldaan.

3. Medische geschiktheid

3.a. Medische criteria

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

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

- (i) uitvoeren van de taken die nodig zijn om een luchtvaartuig te besturen; of
- (ii) op ieder willekeurig moment uitvoeren van aan de piloot toegewezen taken; of
- (iii) op nauwkeurige wijze waarnemen van zijn of haar omgeving.

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

3.b. Luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen

- 3.b.1 Een luchtvaartgeneeskundig keuringsarts moet:

- (i) over toepasselijke kwalificaties en vergunningen beschikken voor de geneeskundepraktijk;
- (ii) onderwijs in de luchtvaartgeneeskunde hebben genoten en opfriscursussen in de luchtvaartgeneeskunde hebben gevolgd om te waarborgen dat de arts de normen voor beoordeling handhaaft;
- (iii) praktijkkennis en -ervaring hebben opgedaan omtrent de omstandigheden waarin piloten hun activiteiten uitoefenen.

3.c Luchtvaartgeneeskundige centra

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

- (i) het centrum moet beschikken over alle middelen die nodig zijn voor het verantwoordelijkheidsterrein dat in verband wordt gebracht met hun bevoegdheden. Hiertoe worden onder meer, maar niet uitsluitend, gerekend: faciliteiten, personeel, uitrusting, instrumenten en materiaal, documentatie voor taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en administratie;

- (ii) het centrum moet een beheersysteem met betrekking tot veiligheid en de normen voor medische beoordelingen toepassen en handhaven, en streven naar constante verbetering van dit systeem;
- (iii) het centrum moet naar behoeven regelingen met andere relevante organisaties treffen om ervoor te zorgen dat voortdurend aan deze eisen wordt voldaan.

BIJLAGE IV

Essentiële eisen voor de in artikel 6 ter vermelde luchtvaartactiviteiten

1. Algemeen

- 1.a. Een vlucht mag niet worden uitgevoerd indien de bemanningsleden en, voorzover van toepassing, ieder overig operationeel personeelslid dat betrokken is bij de voorbereiding en uitvoering niet bekend zijn met de voor de uitoefening van hun taken relevante wetten, bepalingen en procedures die van toepassing zijn in het luchtruim waarin zal worden gevlogen, op de vliegvelden waarvan gebruik zal worden gemaakt, en op de luchtnavigatiefaciliteiten die hiermee verband houden.
- 1.b. Een vlucht moet op zodanige wijze worden uitgevoerd dat de operationele procedures vermeld in het vluchthandboek of, eventueel, het operationeel handboek, voor de voorbereiding en uitvoering van de vlucht worden opgevolgd. Om een en ander eenvoudiger te laten verlopen dient er een systeem van controlelijsten beschikbaar te zijn voor gebruik, voorzover van toepassing, door bemanningsleden in alle operationele fasen van het luchtvaartuig in normale, abnormale en noodomstandigheden en -situaties. Voor iedere noodsituatie die zich redelijkerwijs zou kunnen voordoen moeten procedures worden vastgelegd.
- 1.c. Vóór iedere vlucht moeten de taken en verantwoordelijkheden van ieder bemanningslid worden bepaald. De gezagvoerder moet verantwoordelijk zijn voor de bediening en de veiligheid van het luchtvaartuig en voor de veiligheid van alle bemanningsleden, passagiers en vracht aan boord.
- 1.d. Artikelen of stoffen die mogelijk een significant risico voor de gezondheid, veiligheid, eigendommen of het milieu opleveren, zoals gevaarlijke goederen, wapens en munitie, mogen door geen enkel luchtvaartuig worden vervoerd, tenzij er specifieke veiligheidsprocedures en -instructies worden toegepast om de bijbehorende risico's te verminderen.
- 1.e. Alle noodzakelijke gegevens, documenten, verslagen and informatie waarin naleving van de voorwaarden vermeld onder punt 5.c wordt aangetoond, moeten voor iedere vlucht worden bewaard en beschikbaar blijven voor een minimumperiode die in overeenstemming is met het soort luchtvaartactiviteit.

2. Vluchtvoorbereiding

- 2.a. Er mag pas worden aangevangen met een vlucht nadat op iedere redelijk toepasbare wijze is gecontroleerd dat aan alle volgende voorwaarden is voldaan:
 - 2.a.1. Er dienen adequate voorzieningen welke rechtstreeks noodzakelijk zijn voor de vlucht en voor een veilige bediening van het luchtvaartuig, waaronder communicatievoorzieningen en navigatiehulpmiddelen, beschikbaar te zijn bij de uitvoering van de vlucht, waarvoor ook rekening moet worden gehouden met beschikbare AIS-gegevens.
 - 2.a.2. De bemanning moet bekend zijn met, en de passagiers moeten op de hoogte worden gesteld van, de locatie en het gebruik van relevante noodapparatuur. Bemanning en

passagiers dienen de beschikking te hebben over afdoende aanvullende gegevens in verband met noodprocedures en gebruik van veiligheidsuitrusting in de cabine, waarbij gebruik wordt gemaakt van gespecificeerde informatie.

- 2.a.3. De gezagvoerder moet ervan overtuigd zijn dat aan de volgende voorwaarden is voldaan:
- (i) het luchtvaartuig is luchtwaardig zoals vermeld in punt 6;
 - (ii) het luchtvaartuig is, voorzover vereist, op de juiste wijze geregistreerd en de toepasselijke certificaten die hiermee verband houden bevinden zich aan boord van het luchtvaartuig;
 - (iii) de instrumenten en uitrusting vermeld in punt 5, welke vereist zijn voor de uitvoering van de vlucht, zijn in het luchtvaartuig geïnstalleerd en operationeel, tenzij de betreffende eis teniet is gedaan door de van toepassing zijnde MUL of een gelijkwaardig document;
 - (iv) het gewicht en de locatie van het zwaartepunt van het luchtvaartuig zijn zodanig dat de vlucht kan worden uitgevoerd binnen de in de luchtwaardigheidsdocumentatie voorgeschreven limieten;
 - (v) alle handbagage, ruimbagage en vracht is op passende wijze geladen en vastgezet; en
 - (vi) de bedieningsbeperkingen als vermeld in punt 4 zullen op geen enkel moment tijdens de vlucht worden overschreden.
- 2.a.4. De vluchtbemanning moet informatie tot haar beschikking hebben inzake de meteorologische omstandigheden bij de vertrekplaats, de bestemming en, waar van toepassing, alternatieve vliegvelden, evenals de omstandigheden onderweg. Er moet aandacht worden geschonken aan mogelijk gevaarlijke atmosferische omstandigheden.
- 2.a.5. Ingeval bekend is of verwacht wordt dat er tijdens de vlucht ijsafzetting zal optreden, moet het luchtvaartuig gecertificeerd, uitgerust en/of behandeld zijn om onder dergelijke omstandigheden veilig te kunnen functioneren.
- 2.a.6. Voor vluchten waarbij op basis van zichtvliegvoorschriften wordt gevlogen moeten de meteorologische omstandigheden op de vliegroute zodanig zijn dat de zichtvliegvoorschriften nageleefd kunnen worden. Voor vluchten waarbij op basis van instrumentvliegvoorschriften wordt gevlogen moet van tevoren een bestemmingsvliegveld en, waar van toepassing, (een) alternatie(f)(ve) vliegveld(en) waar het luchtvaartuig kan landen, worden gekozen, met name rekening houdend met de voorspelde meteorologische omstandigheden, de beschikbaarheid van luchtnavigatie-uitrusting, de beschikbaarheid van grondfaciliteiten, en de procedures voor instrumentvluchten die zijn goedgekeurd door de staat waarin het bestemmings-en/of alternatieve vliegveld is gelegen.
- 2.a.7 De hoeveelheid brandstof en olie aan boord moet voldoende zijn om te garanderen dat de voorgenomen vlucht veilig kan worden voltooid, rekening houdend met de meteorologische omstandigheden, iedere mogelijke factor die de prestaties van het

luchtvaartuig kan beïnvloeden en eventuele vertragingen die kunnen optreden tijdens de vlucht. Daarnaast moet er een reservevoorraad worden gevoerd om eventualiteiten het hoofd te kunnen bieden. Indien relevant moeten er procedures voor brandstofbeheer tijdens de vlucht worden vastgelegd.

3. Vluchtoperaties

- 3.a. Met betrekking tot vluchtoperaties moet aan alle volgende voorwaarden worden voldaan:
 - 3.a.1. Afhankelijk van het soort luchtvaartuig waar het om gaat, moet ieder bemanningslid tijdens start en landing en wanneer de gezagvoerder dit noodzakelijk acht in het belang van de veiligheid, gezeten zijn op de aan zijn of haar functie verbonden plaats en moet hij of zij gebruik maken van het aanwezige beveiligingssysteem, afhankelijk van het soort luchtvaartuig waar het om gaat.
 - 3.a.2. Alle vluchtbemanningsleden die cockpitdienst hebben moeten met vastgegespte veiligheidsgordels op hun post zijn en blijven, tenzij zij tijdens de vlucht hun post voor fysiologische of operationele doeleinden moeten verlaten.
 - 3.a.3. Rekening houdend met het soort luchtvaartuig waar het om gaat, moet de gezagvoerder tijdens start en landing, tijdens het taxiën en wanneer hij dit nodig acht in het belang van de veiligheid, ervoor zorgen dat iedere passagier een zit- of ligplaats bezet en de veiligheidsgordel op de juiste manier heeft bevestigd.
 - 3.a.4. Een vlucht moet op zodanige wijze worden uitgevoerd dat er tijdens ieder moment van de vlucht een gepaste afstand tot andere luchtvaartuigen in acht wordt genomen en obstakels doeltreffend worden vermeden. Een dergelijke afstand moet ten minste voldoen aan de hiervoor geldende eisen in de toepasselijke luchtverkeersregels.
 - 3.a.5. Een vlucht mag alleen worden voortgezet indien de omstandigheden zoals deze bekend zijn, ten minste gelijkwaardig blijven aan de omstandigheden vermeld onder punt 2. Daarnaast mag bij een vlucht op basis van instrumentvliegvoorschriften de afdaling in de richting van een vliegveld alleen dan onder een bepaalde vastgelegde hoogte of voorbij een bepaalde positie worden voortgezet, wanneer aan bepaalde voorgeschreven criteria met betrekking tot het zicht is voldaan.
 - 3.a.6. In een noodtoestand moet de gezagvoerder ervoor zorgen dat alle passagiers instructies krijgen voor het uitvoeren van de noodhandelingen die onder de geldende omstandigheden geboden zijn.
 - 3.a.7. De gezagvoerder moet alle nodige maatregelen nemen om de gevolgen voor de vlucht van storend gedrag van passagiers tot een minimum te beperken.
 - 3.a.8. Een luchtvaartuig mag uitsluitend worden getaxied in de verkeerszone van een vliegveld, of de rotor mag uitsluitend op motorkracht worden ingeschakeld, indien de persoon die het luchtvaartuig bedient hiervoor over de passende kwalificaties beschikt.
 - 3.a.9. Indien relevant, moeten de toepasselijke in-flight brandstofbeheerprocedures worden toegepast.

4. Prestaties en bedieningsbeperkingen van het luchtvaartuig
 - 4.a. Een luchtvaartuig moet worden bediend in overeenstemming met de luchtwaardigheidsdocumenten en alle bijbehorende operationele procedures en beperkingen zoals vermeld in het goedgekeurde vluchthandboek of gelijkwaardige documentatie, al naar gelang van de situatie. De bemanning moet het vluchthandboek of de gelijkwaardige documentatie tot haar beschikking hebben en deze moeten voor ieder luchtvaartuig geactualiseerd zijn.
 - 4.b. Het luchtvaartuig moet in overeenstemming met de toepasselijke milieudocumentatie worden bediend.
 - 4.c. Een vlucht mag uitsluitend worden aangevangen of voortgezet indien de voorziene prestaties van het luchtvaartuig, alle factoren die een wezenlijke invloed hebben op het prestatieniveau van het luchtvaartuig in aanmerking genomen, toelaten dat alle fasen van de vlucht kunnen worden uitgevoerd met inachtneming van de toepasselijke afstanden/ruimtes en obstakelvermijding bij het voorziene operationeel gewicht. Prestatiefactoren welke van invloed zijn op de start, vlucht en benadering/landing zijn, met name:
 - (i) operationele procedures;
 - (ii) drukhoogte van het vliegveld;
 - (iii) temperatuur;
 - (iv) wind;
 - (v) omvang, helling en staat van de start-/landingszone; en
 - (vi) de staat van het luchtframe, de krachtbron en de systemen, rekening houdend met mogelijke slijtage/verval.
 - 4.c.1. Met dergelijke factoren moet rekening worden gehouden, hetzij rechtstreeks als operationele parameters, hetzij onrechtstreeks door middel van toeslagen of marges, die kunnen worden vermeld in de programmering van prestatiegegevens, al naar gelang van het soort operatie.
5. Instrumenten, gegevens en uitrusting
 - 5.a. Een luchtvaartuig moet zijn uitgerust met alle navigatie-, communicatie- en overige uitrusting die nodig is voor de voorgenomen vlucht, rekening houdend met de luchtverkeersreglementen en -regels die van toepassing zijn tijdens iedere fase van de vlucht.
 - 5.b. Voorzover relevant moet een luchtvaartuig voorzien zijn van alle nodige medische, veiligheids-, evacuatie- en overlevingsuitrusting, al naar gelang van de risico's die in verband worden gebracht met het gebied waarin geopereerd wordt, de routes die gevlogen worden, de vluchthoogte en de duur van de vlucht.
 - 5.c. Alle noodzakelijke gegevens voor de uitvoering van de vlucht door de bemanning moeten zijn geactualiseerd en beschikbaar zijn aan boord van het luchtvaartuig,

rekening houdend met de toepasselijke luchtverkeersbepalingen en -regels, vluchthoogten en gebieden waarin geopereerd wordt.

6. Blijvende luchtwaardigheid

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

- (i) het in luchtwaardige toestand verkeert;
- (ii) de operationele en nooduitrusting die nodig zijn voor de voorgenomen vlucht in bruikbare toestand verkeren;
- (iii) het luchtwaardigheidsbewijs van het luchtvaartuig geldig is; en
- (iv) het onderhoud dat aan het luchtvaartuig is uitgevoerd in overeenstemming is met het onderhoudsprogramma.

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

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

6.d. Het luchtvaartuig mag uitsluitend worden gebruikt indien het is onderhouden en vrijgegeven voor zijn taak door personen of organisaties die hiervoor gekwalificeerd zijn. Bij het aftekenen en vrijgeven voor taken van een luchtvaartuig moeten met name de belangrijkste gegevens omtrent het uitgevoerde onderhoud worden gespecificeerd.

6.e. Alle gegevens die de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig aantonen moeten worden bewaard tot de betreffende informatie wordt vervangen door nieuwe, qua reikwijdte en detailniveau gelijkwaardige informatie. Gedetailleerde onderhoudsgegevens moeten echter minimaal één jaar worden bewaard. Indien een luchtvaartuig permanent uit de vlucht wordt genomen geldt hiervoor een minimumperiode van 90 dagen. Indien het om een geleased luchtvaartuig gaat, moeten alle gegevens die de luchtwaardigheid aantonen ten minste gedurende de volledige leaseperiode worden bewaard.

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

7. Bemanningsleden

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

- (i) de in de certificering vastgelegde beperkingen van het luchtvaartuig, met inbegrip van, indien van toepassing, de relevante noodevacuatiedemonstratie;
- (ii) de configuratie van het luchtvaartuig; en

- (iii) het soort en de duur van de luchtvaartactiviteiten.
- 7.b. Cabinepersoneelsleden moeten:
 - (i) worden opgeleid en met regelmatige tussenpozen gecontroleerd om een adequaat bekwaamheidsniveau te bereiken en te handhaven teneinde de hun toegewezen veiligheidstaken te kunnen vervullen; en
 - (ii) met regelmatige tussenpozen worden beoordeeld op hun medische geschiktheid om de hun toegewezen veiligheidstaken op veilige wijze te kunnen uitoefenen. De overeenstemming met deze eis moet worden aangetoond aan de hand van passende beoordelingen op basis van beste praktijken op luchtvaartgeneeskundig gebied.
- 7.c. De gezagvoerder moet over de autoriteit beschikken om ieder nodig bevel te geven en iedere gepaste maatregel te nemen teneinde de exploitatie van het luchtvaartuig veilig te stellen en de veiligheid van het luchtvaartuig en van de personen en/of eigendommen die erin worden vervoerd te garanderen.
- 7.d. In een noodsituatie, waarin de exploitatie of de veiligheid van het luchtvaartuig en/of de personen aan boord in gevaar komen, moet de gezagvoerder alle maatregelen nemen die hij/zij in het belang van de veiligheid noodzakelijk acht. Indien een dergelijke maatregel een schending van de plaatselijke regelgeving of procedures inhoudt, is het de verantwoordelijkheid van de piloot om de bevoegde plaatselijke autoriteit hiervan onverwijld op de hoogte te brengen.
- 7.e. Nood- en abnormale situaties mogen niet worden nagebootst wanneer het luchtvaartuig passagiers of vracht vervoert.
- 7.f. Geen enkel bemanningslid mag laten gebeuren dat zijn of haar bekwaamheid tot het uitvoeren van zijn of haar taken of het nemen van beslissingen, als gevolg van (chronische) vermoeidheid, slaapttekort, het aantal uitgevoerde vluchten, nachtdiensten, etc, dermate afneemt dat de veiligheid van de vlucht in gevaar komt. De rustperiodes moeten de bemanningsleden voldoende tijd verschaffen om de effecten van de voorafgaande dienst teniet te doen en goed uitgerust aan de volgende vluchtdienstperiode te kunnen beginnen.
- 7.g. Een bemanningslid mag aan boord geen toegewezen taken uitoefenen wanneer hij of zij onder invloed is van psychoactieve stoffen of alcohol, of wanneer hij of zij niet bekwaam kan worden geacht als gevolg van letsel, vermoeidheid, medicatie, ziekte of andere soortgelijke oorzaken.
- 8. Aanvullende eisen voor commerciële exploitatie en voor het gebruik van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen.
 - 8.a. De commerciële exploitatie en het gebruik van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen mag uitsluitend plaatsvinden indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
 - 8.a.1. de exploitant moet rechtstreeks of onrechtstreeks door middel van contracten beschikken over de middelen die met het oog op de schaal en het bestek van de activiteiten noodzakelijk zijn. Hiertoe worden onder meer, maar niet uitsluitend,

gerekend: luchtvaartuigen, faciliteiten, personeel, uitrusting, documentatie met betrekking tot de opdracht, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en administratie.

- 8.a.2. de exploitant mag uitsluitend gebruik maken van toepasselijk gekwalificeerd en opgeleid personeel en moet voor de bemanningsleden en ander relevant personeel opleidings- en controleprogramma's toepassen en handhaven.
- 8.a.3. de exploitant moet een minimumuitrustingslijst (MUL) of soortgelijk document opstellen, rekening houdend met de volgende zaken:
 - (i) de bediening van het luchtvaartuig, onder gespecificeerde omstandigheden, met specifieke instrumenten, uitrustingsstukken of functies welke bij aanvang van de vlucht niet-operationeel zijn;
 - (ii) het document moet voor ieder afzonderlijk luchtvaartuig worden opgesteld, rekening houdend met de relevante operationele en onderhoudsvoorwaarden van de exploitant; en
 - (iii) de MUL moet gebaseerd zijn op de basis-minimumuitrustingslijst, indien beschikbaar, en mag niet minder restrictief zijn dan de standaard minimumuitrustingslijst;
- 8.a.4. de exploitant moet een beheersysteem invoeren en handhaven om naleving van deze essentiële eisen voor luchtvaartactiviteiten te waarborgen en voortdurend streven naar verbetering van dit systeem; en
- 8.a.5. de exploitant moet een programma voor ongevallenpreventie en veiligheid opstellen en handhaven, waaronder ook een programma voor incidentenmelding. Het programma moet binnen het beheersysteem worden gebruikt om bij te dragen aan de doelstelling van constante verbetering van de veiligheid van de activiteiten.
- 8.b. Exploitatie van luchtvaartuigen voor commerciële doeleinden en het gebruik van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen mogen uitsluitend plaatsvinden in overeenstemming met een operationeel handboek van de exploitant. Een dergelijk handboek moet alle nodige instructies, informatie en procedures voor alle gebruikte luchtvaartuigen bevatten die het operationeel personeel nodig heeft om zijn taken te kunnen uitoefenen. Beperkingen met betrekking tot vluchttijden, vluchtdiensttijden en rusttijden voor bemanningsleden dienen hierin te zijn vastgelegd. Het operationeel handboek en eventuele herzieningen ervan moeten in overeenstemming zijn met het goedgekeurde vluchthandboek en indien nodig worden aangepast.
- 8.c. De exploitant moet, voorzover van toepassing, procedures opstellen om de gevolgen voor de veiligheid van de vlucht van storend gedrag van passagiers tot een minimum te beperken.
- 8.d. De exploitant moet beveiligingsprogramma's ontwikkelen en handhaven welke zijn aangepast aan het luchtvaartuig en aan het soort luchtvaartactiviteit en welke met name moeten voorzien in de volgende elementen:
 - (i) beveiliging van de ruimte waar de vluchtbemanning zich bevindt;

- (ii) controlelijst inzake de procedures voor het doorzoeken van luchtvaartuigen;
- (iii) trainingsprogramma's;
- (iv) bescherming van elektronische en computersystemen tegen opzettelijke systeemverstoring en -corruptie; en
- (v) melding van gevallen van onwettige verstoring.

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

- 8.e. De exploitant moet onder de vluchtbemanning één piloot aanwijzen als gezagvoerder.
- 8.f. De voorkoming van vermoeidheid moet worden geregeld door middel van een roostersysteem. Voor een vlucht, of een reeks vluchten, dient een dergelijk roostersysteem rekening te houden met vluchttijd, vluchtdiensttijden, de diverse taken, en aangepaste rusttijden. Bij vaststelling van de beperkingen binnen het roostersysteem moet rekening worden gehouden met alle relevante factoren die bijdragen aan vermoeidheid zoals, met name, het aantal uitgevoerde vluchten, het reizen tussen verschillende tijdzones, slaapttekort, ontregeling van het dagritme, nachtdiensten, positie, totale (cumulatieve) diensttijd gedurende bepaalde perioden, verdeling van toegewezen taken onder bemanningsleden, en het al dan niet voeren van een uitgebreide bemanning.
- 8.g. De taken vermeld in punt 6.a en beschreven in de punten 6.d en 6.e moeten worden gecontroleerd door een organisatie die verantwoordelijk is voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid en die naast de eisen vermeld onder punt 3.a van bijlage I moet voldoen aan de volgende voorwaarden:
 - (i) de organisatie moet gekwalificeerd zijn voor het onderhoud van producten, onderdelen en uitrustingsstukken die onder haar verantwoordelijkheid vallen, dan wel een overeenkomst inzake deze producten, onderdelen en uitrustingsstukken hebben gesloten met een hiervoor gekwalificeerde organisatie; en
 - (ii) de organisatie moet een organisatiehandboek opstellen dat ten behoeve van het gebruik door en begeleiding van betrokken personeel is voorzien van een beschrijving van alle procedures van de organisatie met betrekking tot blijvende luchtwaardigheid, waaronder ook, indien van toepassing, een beschrijving van de administratieve regelingen tussen de organisatie en de goedgekeurde onderhoudsorganisatie.

BIJLAGE V

Criteria voor de in artikel 9 bis vermelde gekwalificeerde instanties

1. De instantie, de directeur ervan en het met de uitvoering van de controles belaste personeel mogen niet worden betrokken bij het ontwerp, de constructie, de verkoop of het onderhoud van de producten, delen, uitrustingsstukken, onderdelen of systemen, noch bij de exploitatie, de dienstverlening of het gebruik. Uitwisseling van technische informatie tussen de betrokken organisaties en de gekwalificeerde instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.
2. De instantie en het personeel dat met de certificatietaken is belast, moeten hun taken met de grootste beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uitvoeren; zij dienen vrij te zijn van elke pressie en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun beoordeling of de uitkomst van hun onderzoeken kan beïnvloeden, inzonderheid door personen of groepen die bij de resultaten van de certificatiwerkzaamheden belang hebben.
3. De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en de nodige middelen te bezitten om de met de uitvoering van het certificatieproces verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het nodige materiaal voor bijzondere controles.
4. Het met het onderzoek belaste personeel moet:
 - een goede technische en beroepsopleiding hebben genoten;
 - voldoende kennis bezitten van de voorschriften betreffende de certificatietaken die het verricht en voldoende ervaring met die taken hebben;
 - de vereiste bekwaamheid bezitten om op grond van de verrichte onderzoeken de verklaringen, processen-verbaal en rapporten op te stellen.
5. De onafhankelijkheid van het personeel dat met het onderzoek is belast, moet gewaarborgd zijn. De bezoldiging van dat personeel mag niet afhangen van het aantal onderzoeken dat het verricht, noch van de resultaten van die onderzoeken.
6. De instantie moet een aansprakelijkheidsverzekering afsluiten, tenzij haar aansprakelijkheid door een lidstaat wordt gedragen overeenkomstig het nationale recht van die lidstaat.
7. De personeelsleden van de instantie dienen het beroepsgeheim te bewaren ten aanzien van alle informatie die hen ter kennis komt tijdens de uitvoering van hun taken uit hoofde van deze verordening."

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. BENAMING VAN HET VOORSTEL:

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1592/2002 van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. ABM/ABB-KADER (BEHEER/VASTSTELLING VAN DE BEGROTING PER ACTIVITEIT)

0602 – Vervoer over land, door de lucht en ter zee.

3. BEGROTINGSONDERDELEN

3.1. Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen)) inclusief omschrijving:

06 02 01 (Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart)

3.2. Duur van de actie en van de financiële gevolgen:

Onbeperkte duur (jaarlijkse bijdrage)

3.3. Begrotingskenmerken (voeg zo nodig rijen toe):

Begrotings onderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat- lidstaten	Rubriek financiële vooruitzichten
060201	Niet verplicht	GK ²⁵	NEE	JA ²⁶	NEE	Nr. 3

²⁵ Gesplitste kredieten.

²⁶ Deelname van Europese derde landen die deelnemen aan de werkzaamheden van het Agentschap, waaronder Zwitserland, Noorwegen en IJsland.

4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

4.1. Financiële middelen

4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt nr.		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.	Totaal
---------------	----------	--	--------	-------	-------	-------	-------	---------------	--------

Beleidsuitgaven²⁷

Vastleggingskredieten (VK)	8.1	a	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919
Betalingskredieten (BK)		b	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919

Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag²⁸

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4	c	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TOTAAL REFERENTIEBEDRAG²⁹

Vastleggingskredieten		a+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972
Betalingskredieten		b+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972

Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen³⁰

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK) ³¹	8.2.5	d	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119	0,679
--	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

²⁷ Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

²⁸ Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

²⁹ Op basis van de gemiddelde kosten van het EASA-personeel in 2005, alle uitgaven inbegrepen (salarissen en aanvullende uitgaven, dienstreizen, uitrusting en verblijf), d.w.z. 112 260 euro per agent, geïndexeerd aan 2% per jaar, met aftrek van de bijdrage van de Europese derde landen die deelnemen aan de werkzaamheden van het Agentschap (zie tabel op blz. 3).

³⁰ Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

³¹ Zie tabel 8.2.5.

Andere niet in het referentiebedrag administratieve uitgaven (NGK) ³²	8.2.6	e	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
--	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Totale indicatieve kosten van de maatregel

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c+d+e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c+d+e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978

Medefinanciering

Indien het voorstel door lidstaten of uit andere bronnen (geef aan welke) wordt medefinancierd, geef dan een raming daarvan in de onderstaande tabel (voeg extra rijen toe indien de medefinanciering uit meer dan een bron afkomstig is):

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 e.v.	Totaal
Europese derde landen ³³	f	0,146	0,149	0,152	0,155	0,158	0,161	0,922
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c+d+e+f	3,155	3,218	3,282	3,347	3,414	3,483	19,899

4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering

- ☒ Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.
- ☐ Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.
- ☐ Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord³⁴ (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

- ☒ Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten

³² Zie tabel 8.2.6.

³³ Deelname van Europese derde landen die deelnemen aan de werkzaamheden van het Agentschap, overeenkomstig artikel 55 van Verordening 1592/2002. Deze deelname wordt geraamd op 7% van de begroting van het Agentschap, exclusief bijdragen.

³⁴ Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

☐ Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

in miljoen euro (tot op een decimaal)

Begrotingsonderdeel	Ontvangsten	Vóór de Actie [Année n-1]	Situatie na de actie					
			[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁵
	a) <i>Ontvangsten in absolute bedragen</i>							
	b) <i>Verskil in ontvangsten</i>	Δ						

(Vermeld elk betrokken begrotingsonderdeel; voeg extra rijen toe wanneer er gevolgen zijn voor meer dan een begrotingsonderdeel.)

Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.

In deze tabel wordt gedetailleerd opgave gedaan van de behoeften van EASA (20 tijdelijke werknemers) en van de Commissie (1 ambtenaar) die de tenuitvoerlegging van de voorgestelde actie met zich meebrengt.

Jaarlijkse behoeften	Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 e.v.
Totale personele middelen in VTE	20	20	20	20	20	20

5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN

Gegevens over de context van het voorstel moeten in de toelichting worden verstrekt. Geef in dit deel van het financieel memorandum de volgende aanvullende informatie:

5.1. Behoeftte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien

Het algemene veiligheidsniveau van de interne markt voor luchtvervoer moet worden verbeterd en de harmonisering van de concurrentievoorwaarden tussen de exploitanten moet worden voortgezet.

³⁵ Voeg zo nodig extra kolommen toe (wanneer de duur van de actie langer is dan 6 jaar).

5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie

De invoering van gemeenschappelijke, verplichte en uniform toepasselijke regels maakt de gewenste harmonisering mogelijk.

5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM

De regelgeving met betrekking tot luchtvaartactiviteiten, pilotenvergunningen en veiligheid van luchtvaartuigen van derde landen moet worden geharmoniseerd. Elke burger zal baat vinden bij de verbetering van de veiligheid van het luchtvervoer, ongeacht of hij zich aan boord van een vliegtuig of op de grond bevindt. De exploitanten zullen profijt trekken van de harmonisering van de concurrentievoorwaarden. De automatische erkenning van de vergunningen van vliegtuigbemanningen zal een positieve invloed hebben op de mobiliteit van deze personen en voordelen opleveren voor hun werkgevers.

5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

Voor de uitvoering van de actie gekozen methode(n)³⁶.

☐X Gecentraliseerd beheer

☒ rechtstreeks door de Commissie

☐ gedelegeerd aan:

☐ uitvoerende agentschappen,

☒ door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement,

☐ nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbardienstverleningstaak.

☐ Gedeeld of gedecentraliseerd beheer

☐ met lidstaten

☐ met derde landen

☐ Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)

Opmerkingen:

³⁶ Verstrek, indien meer dan een methode wordt aangekruist, extra informatie onder Opmerkingen.

De Commissie en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart zullen gezamenlijk bijdragen tot de tenuitvoerlegging van de in deze verordening vervatte maatregelen.

6. TOEZICHT EN EVALUATIE

6.1. Toezicht

Elk jaar vindt een controle en evaluatie van de werkzaamheden van EASA plaats aan de hand van het algemene jaarprogramma (voor het voorbije jaar) en het werkprogramma voor het komende jaar. Deze twee documenten worden door de raad van bestuur van het Agentschap goedgekeurd en ingediend bij het Europees Parlement, de Raad, de Commissie, de Rekenkamer en de lidstaten.

6.2. Evaluatie

6.2.1. Evaluatie vooraf

Overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1592/2002 heeft de Commissie EASA om advies gevraagd over de uitbreiding van het toepassingsgebied van deze tekst tot luchtvaartactiviteiten, de afgifte van vergunningen voor vliegtuigbemanningen en de veiligheid van luchtvaartuigen van derde landen. Alvorens advies uit te brengen heeft het Agentschap, overeenkomstig zijn interne regels en de internationale praktijken terzake, alle betrokken partijen ten gronde geraadpleegd en rekening gehouden met de ontvangen commentaren. Op 27 april 2004 heeft het Agentschap op zijn website (www.easa.eu.int) een raadplegingsdocument gepubliceerd over de toepasselijkheid, de basisbeginselen en de essentiële eisen met betrekking tot de bevoegdheden van piloten, de luchtvaartactiviteiten en de regels aangaande luchtvaartuigen van derde landen die door niet-communautaire exploitanten worden gebruikt (NPA nr. 2/2004). Tussen 30 april en 31 juli 2004 hebben 93 particulieren, nationale autoriteiten, ondernemingen of organisaties in totaal 1 695 keer commentaar geleverd op dit document. De overgrote meerderheid van de geraadpleegde partijen toonde zich voorstander van de invoering van gemeenschappelijke regels met betrekking tot luchtvaartactiviteiten, vergunningen voor vliegtuigbemanningen en de veiligheid van luchtvaartuigen van derde landen. Op basis van deze commentaren heeft EASA op 15 december 2004 een analyse overgemaakt aan de Commissie (advies nr. 3/2004).

De diensten van de Europese Commissie hebben bestudeerd welk effect de uitbreiding van de gemeenschappelijke regels tot luchtvaartactiviteiten, pilotenvergunningen en de veiligheid van luchtvaartuigen van derde landen zou hebben teneinde na te gaan of deze uitbreiding relevant is en op welke manier ze moet worden uitgevoerd. Deze studie bevestigde het standpunt van de wetgever, de belanghebbende partijen en EASA ten gunste van de uitbreiding van het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 1592/2002 tot bovengenoemde domeinen.

6.2.2. *Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)*

6.2.3. *Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties*

Om de vijf jaar wordt aan de hand van een onafhankelijke externe beoordeling nagegaan in welke mate EASA zijn opdracht vervult en welk effect de gemeenschappelijke regels en de werkzaamheden van het Agentschap hebben op het algemene veiligheidsniveau van de luchtvaart.

7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

De uitvoerend directeur legt de begroting van het Agentschap ten uitvoer. Elk jaar dient hij bij de Commissie, de Rekenkamer en de raad van bestuur van Agentschap gedetailleerde rekeningen (inkomsten en uitgaven) in met betrekking tot het voorbije jaar. Overigens heeft de interne auditor van de Commissie ten aanzien van EASA dezelfde bevoegdheden als ten aanzien van de diensten van de Commissie; het Agentschap beschikt trouwens over een intern auditsysteem dat vergelijkbaar is met dat van de Commissie.

Verordening (EG) nr. 1073/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende onderzoeken door het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) en het interinstitutioneel akkoord van 25 mei 1999 betreffende interne onderzoeken van OLAF zijn zonder beperking van toepassing op EASA.

8. MIDDELEN

8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

(Vermeld de doelstellingen, en outputs)	Soort output	Gem. kosten	Jaar n		Jaar n+1		Jaar n+2		Jaar n+3		Jaar n+4		Jaar n+5 e.v.		TOTAAL	
			Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten
OPERATIONELE DOELSTELLING NR. 1 ³⁷ ...	Opstelling van gemeenschappelijke regels met betrekking tot luchtvaartactiviteiten, pilotenvergunningen en de veiligheid van luchtvaartuigen van derde landen															
Actie 1.....	Regelgeving		1,168		1,191		1,215		1,240		1,264		1,290			7,368
Actie 2.....	Normalisering		1,197		1,221		1,245		1,270		1,295		1,321			7,548
Actie 3.....	Technische bijstand		0,484		0,494		0,504		0,514		0,524		0,534			3,053
Subtotaal doelstelling 1				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972
TOTALE KOSTEN				2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146		17,972

³⁷ Zoals beschreven in punt 5.3.

8.2. Administratieve uitgaven

Deze uitgaven worden gedekt door de kredieten die jaarlijks worden toegekend aan de beheersdienst van de Commissie.

8.2.1. Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE)					
		Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5
Ambtenaar ³⁸ (XX 01 01)	A*/ AD	1	1	1	1	1	1
(nieuwe post)	B*, C*/ AST						
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel ³⁹							
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd personeel ⁴⁰	ander						
TOTAAL							

8.2.2. Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien

Vorbereiding van de technische regels en de regelgeving en uitvoering van deze regelgeving, inclusief technische en administratieve bijstand en normalisatie-inspecties.

8.2.3. Herkomst van het (statutaire) personeel

(Wanneer meer dan een bron wordt vermeld, geef dan het aantal posten per bron)

- ☐ Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma
- ☐ Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n
- ☒ Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd

³⁸ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

³⁹ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

⁴⁰ Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

- ☐ Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)
- ☐ Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

8.2.4. *Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
1 Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
Uitvoerende agentschappen ⁴¹							
Andere technische en administratieve bijstand							
- intern							
- extern							
Totaal Technische en administratieve bijstand							

8.2.5. *Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort personeel	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.
Ambtenaren en tijdelijk personeel (XX 01 01)	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.) (vermeld begrotingsonderdeel)						
Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen						

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

Verwijs zo nodig naar punt 8.2.1

⁴¹ Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

Eén ambtenaar tegen 108 000 euro (2005), geïndexeerd indexé aan 2% per jaar

Berekening – ***Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel***

Verwijs zo nodig naar punt 8.2.1

8.2.6. *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen							
XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen							
XX 01 02 11 03 - Comités ⁴²	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen							
XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen							
2 Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)							
3 Andere uitgaven van administratieve aard (vermeld welke en verwijs naar het begrotingsonderdeel)							
Totaal Andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen							

Berekening - ***Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen***

Vergadering van het bij artikel 54 van Verordening 1592/2002 opgerichte comité, waarbij wordt uitgegaan van 2 vergaderingen per jaar en 40 deskundigen, tegen 650 euro per vergadering en per deskundige (2005), geïndexeerd aan 2% per jaar.

⁴² Vermeld het soort comité en de groep waartoe het behoort.