

NL

NL

NL

Voorstel voor een

## VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot

**wijziging van Verordening (EG) nr. 1592/2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, teneinde de werkingssfeer van deze verordening uit te breiden tot de regulering van vliegbewegingen, verlening van vergunningen aan piloten en luchtvaartuigen uit derde landen**

(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, inzonderheid op artikel 80, lid 2,

Gelet op het voorstel van de Commissie<sup>1</sup>,

Gelet op het advies van het Economisch en Sociaal Comité<sup>2</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's<sup>3</sup>,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>4</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de tweede overweging van de considerans van Verordening (EG) nr. 1592/2002<sup>5</sup> wordt onder andere gesteld dat er passende essentiële eisen dienen te worden ontwikkeld voor de verlening van vergunningen voor luchtvaartuigen en vliegtuigbemanningen en de toepassing van de verordening op luchtvaartuigen van derde landen; artikel 7 van dezelfde verordening eist van de Commissie zo spoedig mogelijk voorstellen in te dienen bij het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de beginselen, de toepasselijkheid en de essentiële eisen voor de regulering van het personeel en de organisaties die zijn betrokken bij de exploitatie van luchtvaartuigen.
- (2) De werkingssfeer van de communautaire maatregelen zal duidelijk worden gedefinieerd zodat personen, organisaties en producten die onderwerp zijn van deze

---

<sup>1</sup> Nog te publiceren

<sup>2</sup> Nog te publiceren

<sup>3</sup> Nog te publiceren

<sup>4</sup> Nog te publiceren

<sup>5</sup> PB L 240, 7.9.2002, blz. 1.

verordening en van de maatregelen die worden genomen voor de tenuitvoerlegging ervan op ondubbelzinnige wijze kunnen worden geïdentificeerd; een dergelijke werkingssfeer kan het best worden gedefinieerd door middel van verwijzing naar een lijst van luchtvaartuigen waarvan de exploitatie is uitgesloten van communautaire maatregelen; de lijst van uitgesloten luchtvaartuigen zoals vastgelegd in bijlage II bij Verordening (EG) nr. 1592/2002 dient met dit doel te worden gebruikt, wijzigingen om de tekst begrijpelijker te maken voorbehouden.

- (3) Europese burgers dienen te allen tijde een hoog en uniform niveau van bescherming te genieten; luchtvaartuigen van derde landen welke worden gebruikt voor vliegbewegingen naar, vanuit of in het grondgebied waar het Verdrag van kracht is, dienen aan passend toezicht op communautair niveau te worden onderworpen.
- (4) De Gemeenschap dient, overeenkomstig de normen die zijn vastgelegd in het Verdrag van Chicago, essentiële eisen vast te leggen die van toepassing zijn op personen en organisaties die betrokken zijn bij de exploitatie van luchtvaartuigen, evenals op personen en producten die zijn betrokken bij de opleiding en medische keuring van piloten; dergelijke eisen dienen, wanneer van toepassing, ook te worden ontwikkeld voor de regulering van boordwerktuigkundigen. De Commissie moet worden gemachtigd de noodzakelijke uitvoeringsvoorschriften te ontwikkelen.
- (5) Voor het effectief functioneren van de veiligheid in de communautaire burgerluchtvaart op de terreinen waarop deze verordening betrekking heeft, dient de samenwerking tussen de Gemeenschap, de lidstaten en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart te worden bevorderd zodat onveilige omstandigheden worden opgespoord en, indien van toepassing, de nodige corrigerende maatregelen worden genomen.
- (6) Voor de bevordering van een cultuur van veiligheid en van het correct functioneren van een regelgevingsstelsel op de terreinen waarop deze verordening betrekking heeft, moeten incidenten en voorvallen spontaan worden gemeld door de getuigen ervan; dergelijke meldingen zouden worden gestimuleerd door de totstandkoming van een niet-punitieve omgeving; er dienen passende maatregelen te worden genomen op lidstaatniveau om te voorzien in de bescherming van dergelijke informatie en van degenen die deze informatie melden.
- (7) Overeenkomstig de beginselen van goed bestuur dienen passend geaccrediteerde evaluatieorganen de bevoegdheid te krijgen om vergunningen te verstrekken aan piloten die betrokken zijn bij recreatieve vliegbewegingen.
- (8) Teneinde de Gemeenschap op gepaste wijze te kunnen bijstaan, moet het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart zelf gemachtigd zijn certificaten af te geven aan personen, organisaties en producten waarop deze verordening betrekking heeft, indien gecentraliseerd handelen efficiënter is dan certificering op lidstaatniveau; het Agentschap dient om dezelfde reden de mogelijkheid te hebben besluiten te nemen in verband met het gebruik van luchtvaartuigen, de kwalificatie van bemanningen en de veiligheid van luchtvaartuigen van derde landen, indien dit de beste methode is om de uniformiteit te garanderen en het functioneren van de interne markt te bevorderen; aan het Agentschap dient de noodzakelijke autoriteit te worden toegekend om deze taken te vervullen.

- (9) Er dienen wijzigingen te worden aangebracht in verschillende artikelen in Verordening (EG) nr. 1592/2002 teneinde personen waarop de regelgeving van toepassing is te voorzien van de nodige rechtsmiddelen wanneer het Agentschap krachtens deze verordening gerechtigd is besluiten te nemen die gevolgen voor hen hebben; er dienen nieuwe definities te worden geïntroduceerd om het begrip van de artikelen die aan de verordening worden toegevoegd te bevorderen.
- (10) Overeenkomstig de beginselen van subsidiariteit en proportionaliteit, zoals vastgelegd in artikel 5 van het Verdrag, kunnen de doelstellingen van de voorgestelde maatregelen, namelijk de totstandkoming en uniforme toepassing van gemeenschappelijke regels voor de regulering van de verlening van vergunningen aan vluchtbemanningen, vliegbewegingen en luchtvaartuigen uit derde landen, niet in afdoende mate worden bereikt door de lidstaten, en kunnen deze derhalve, vanwege de Europese draagwijdte van deze verordening, beter worden verwezenlijkt door de Gemeenschap. Deze verordening beperkt zich tot het minimale dat nodig is voor het bereiken van deze doelstellingen en gaat niet verder dan wat hiervoor noodzakelijk is.
- (11) In deze verordening wordt een passend en alomvattend kader vastgelegd voor het toezicht op luchtvaartuigen uit derde landen welke worden gebruikt voor vliegbewegingen naar, vanuit of in het grondgebied waar het Verdrag van kracht is. Richtlijn 2004/36/EG<sup>6</sup> over de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen dient derhalve te zijner tijd te worden herroepen.
- (12) De maatregelen die in deze verordening zijn vervat zijn gebaseerd op het advies dat is uitgevaardigd door het Europees Agentschap voor de veiligheid in de luchtvaart<sup>7</sup> in overeenstemming met artikel 12, lid 2, ad b) en artikel 14, lid 1 van Verordening (EG) nr. 1592/2002.
- (13) Verordening (EG) nr. 1592/2002 moet dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

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

1. Aan artikel 3 worden de volgende punten (h) tot en met (n) toegevoegd:

- “(h) “exploitant”: rechtspersoon of natuurlijk persoon die een of meer luchtvaartuigen exploiteert of voornemens is te exploiteren.
- (i) “commerciële vliegbeweging”: 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 gebruikt wordt en waarbij de exploitant direct noch indirect in dienst is van de klant.
- (j) “complexe motoraangedreven luchtvaartuigen”:

---

<sup>6</sup> PB L 143, 30.4.2004, blz. 76.

<sup>7</sup> Advies van het Europees Agentschap voor de veiligheid in de luchtvaart 3/2004, XXXX

- (i) een vliegtuig:
    - met een maximaal gecertificeerd startgewicht van meer dan 5700 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 3175 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 vliegbeweging”: iedere niet-commerciële vliegbeweging met een niet-complex motoraangedreven luchtvaartuig.
- (l) “beoordelingsorgaan”: een organisatie die gerechtigd is de conformiteit te beoordelen van rechts- of natuurlijke personen met de voorschriften die zijn vastgesteld om de naleving van de essentiële eisen te garanderen, en het bijbehorende certificaat af te geven.
- (m) “synthetisch vluchttrainingstoestel”: ieder toestel waarin vliegomstandigheden op de grond worden nagebootst; hiertoe behoren vluchtsimulators, vluchttrainingstoestellen, vluchtnavigatie- en -proceduretrainers en basisinstrumenttrainingstoestellen.
- (n) “kwalificatie”: een verklaring op een vergunning voor piloten, waarin de speciale voorwaarden, rechten of beperkingen welke op de vergunning van toepassing zijn, worden uiteengezet.”

2. Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

- (a) de punten (b) en (c) van lid 1 komen te luiden:
- “(b) geregistreerd in een lidstaat, tenzij het wettelijk veiligheidstoezicht is gedelegeerd aan een derde land en de betrokken luchtvaartuigen niet worden gebruikt door een exploitant uit de Gemeenschap, of
  - (c) geregistreerd in een derde land en gebruikt op het grondgebied van een lidstaat door een exploitant die in de Gemeenschap is gevestigd of aldaar verblijf houdt;”
- (b) aan lid 1 in wordt het volgende punt (d) toegevoegd:

“(d) geregistreerd in een derde land en gebruikt door een exploitant uit een derde land op het grondgebied van een lidstaat.”

(c) de laatste volzin van lid 1 komt als volgt te luiden:

“moeten voldoen aan deze verordening.”

(d) de leden 2 en 3 komen als volgt te luiden:

“2. Personeel betrokken bij vliegbewegingen van de luchtvaartuigen die worden vermeld in lid 1, punt b) en c) moeten voldoen aan deze verordening.

3. Vliegbewegingen van de luchtvaartuigen die worden vermeld in lid 1 b), c) en d) moeten voldoen aan deze verordening.”

(e) het volgende lid 4 wordt toegevoegd:

“4. De leden 1, 2 en 3 gelden niet voor de luchtvaartuigen waarnaar wordt verwezen in bijlage II.”

(f) lid 3 wordt lid 5.

3. Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

(a) lid 2 komt als volgt te luiden:

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

(b) punt d) van lid 2 komt als volgt te luiden:

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

(c) aan lid 2 wordt het volgende punt e) toegevoegd:

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

- (d) de punten e) en f) van lid 2 worden de punten f) en g);
  - (e) het volgende lid 3 wordt toegevoegd:

“3. De in artikel 4, lid 1, punt a) genoemde luchtvaartuigen en de daarop gemonteerde producten, onderdelen en uitrustingsstukken moeten voldoen aan lid 2, punten a) b) en e).”
  - (f) de eerste volzin van lid 3 komt als volgt te luiden:

“In afwijking van de leden 1, 2 en 3:”
  - (g) aan lid 4 wordt het volgende punt j) toegevoegd:

“(j) de wijze waarop luchtvaartuigen vermeld in artikel 4, lid 1, punt c) en d) overeenstemming met de essentiële eisen dienen aan te tonen.”
  - (h) de eerste volzin van lid 5 komt als volgt te luiden:

“Bij de vaststelling van de in lid 5 bedoelde uitvoeringsvoorschriften draagt de Commissie er in het bijzonder zorg voor dat:”
  - (i) aan lid 5 wordt het volgende punt d) toegevoegd:

“(d) er aan de in artikel 4, lid 1, punt c) en d) genoemde luchtvaartuigen eisen worden gesteld die onverenigbaar zijn met de ICAO-verplichtingen van lidstaten.”
  - (j) de leden 3, 4, en 5 worden de leden 4, 5 en 6.
4. Artikel 7 komt als volgt te luiden:

#### *“Artikel 7*

#### **Verlening van vergunningen aan vluchtbemanning**

1. Vluchtbemanningen die betrokken zijn bij vliegbewegingen die worden beschreven in artikel 4, lid 1, punt b) en c), alsmede organisaties, synthetische vluchttrainingstoestellen en personen die betrokken zijn bij de opleiding, toetsing, controle en medische keuring van dergelijke bemanning moeten voldoen aan de essentiële eisen die zijn vastgelegd in bijlage III.
2. Een piloot mag alleen dan een luchtvaartuig besturen indien hij/zij in het bezit is van een vergunning en een medisch certificaat dat toepasselijk is voor de handeling in kwestie:
  - (a) een piloot zal een vergunning worden verleend indien 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 vliegbewegingen.

- (b) een piloot zal een medisch certificaat worden verleend indien 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. Een dergelijk medisch certificaat dient te worden afgegeven door een luchtvaartgeneeskundig keuringsarts of een luchtvaartgeneeskundig centrum, tenzij het piloten betreft die betrokken zijn bij recreatieve vliegbewegingen, in welk geval het medisch certificaat door een huisarts kan worden afgegeven.
- (c) de rechten die aan de piloot worden verleend en het geldigheidsgebied van de vergunning en het medische certificaat dienen op de betreffende documenten te worden gespecificeerd;
- (d) aan de hierboven in punt a) en b) genoemde eis kan worden voldaan door de aanvaarding van vergunningen en medische certificaten die zijn afgegeven door of namens een derde land, voorzover het vluchtbemanningen betreft die zijn betrokken bij vliegbewegingen van luchtvaartuigen waarnaar wordt verwezen in artikel 4, lid 1, punt 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:

- (a) goedkeuringen van organisaties worden verleend indien is aangetoond dat de organisatie voldoet aan de voorschriften die zijn vastgesteld om overeenstemming met de bijbehorende essentiële eisen te waarborgen;
- (b) 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. Een dergelijk certificaat wordt afgegeven indien is aangetoond dat het betreffende toestel voldoet aan de voorschriften die zijn opgesteld om overeenstemming met de bijbehorende essentiële eisen te waarborgen.

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

- (a) dit certificaat wordt afgegeven indien is aangetoond dat de kandidaat voldoet aan de voorschriften die zijn opgesteld om overeenstemming met de bijbehorende essentiële eisen te waarborgen;
- (b) de rechten die uit hoofde van het certificaat worden toegekend dienen hierop te zijn gespecificeerd;

6. De Commissie stelt, overeenkomstig de procedure die is vastgelegd in artikel 54, lid 3, de voorschriften voor de tenuitvoerlegging van dit artikel vast, waarbij met name het volgende wordt gespecificeerd:



- (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 de vaststelling van de uitvoeringsvoorschriften waarnaar verwezen wordt in lid 6 draagt de Commissie er in het bijzonder zorg voor dat:

- (a) die voorschriften in overeenstemming zijn met de stand van de techniek en de beste praktijken op het gebied van opleiding van vluchtbemanningen;
- (b) die voorschriften het mogelijk maken onmiddellijk te reageren op vastgestelde oorzaken van ongevallen en ernstige incidenten.”

5. Het volgende artikel 7 bis wordt toegevoegd:

*“Artikel 7 bis*

### **Vliegbewegingen**

1. Vliegbewegingen van luchtvaartuigen waarnaar wordt verwezen in artikel 4, lid 1, punt b), c) en d) moeten voldoen aan de essentiële eisen die zijn vastgelegd in bijlage IV.

2. Exploitanten die zijn betrokken bij commerciële vliegbewegingen 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;

- (a) dit vermogen en deze middelen worden erkend door middel van de afgifte van een certificaat;
- (b) de rechten die aan de exploitant worden toegekend en de reikwijdte van diens vliegbewegingen worden in het certificaat gespecificeerd.
- (c) aan de in dit lid gestelde eis kan, indien van toepassing, 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, punt d).

3. Exploitanten die zijn betrokken bij de niet-commerciële exploitatie van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen verklaren te beschikken over het vermogen en de middelen zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die verband houden met de exploitatie van het luchtvaartuig.

4. De Commissie stelt, overeenkomstig artikel 54, lid 3, de voorschriften voor de tenuitvoerlegging van dit artikel op, waarbij met name het volgende wordt gespecificeerd:

- (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 exploitanten en van de houders van certificaten.

5. Bij de vaststelling van de uitvoeringsvoorschriften waarnaar verwezen wordt in lid 4 draagt de Commissie er in het bijzonder zorg voor dat:

- (a) die voorschriften in overeenstemming zijn met de stand van de techniek en de beste praktijken op het gebied van vliegbewegingen;
- (b) in die voorschriften rekening wordt gehouden met de wereldwijde ervaring met vliegtuigonderhoud en de vooruitgang van wetenschap en techniek;
- (c) die voorschriften het mogelijk maken onmiddellijk te reageren op vastgestelde oorzaken van ongevallen en ernstige incidenten;
- (d) die voorschriften aan luchtvaartuigen waarnaar verwezen wordt in artikel 4, lid 1, punt c) en d) geen eisen opleggen die onverenigbaar zijn met de ICAO-verplichtingen van lidstaten.”

6. Het volgende artikel 7 ter wordt toegevoegd:

*“Artikel 7 ter*

#### **Boordwerktuigkundige**

Met betrekking tot de beginselen, de toepasselijkheid en de essentiële eisen inzake de verlening van vergunningen aan boordwerktuigkundigen, dient de Commissie zo spoedig mogelijk voorstellen terzake in bij het Europees Parlement en de Raad.”

7. Het volgende artikel 7 quater wordt toegevoegd:

*“Artikel 7 quater*

#### **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 gebracht.

2. De Commissie stelt, in overeenstemming met de procedure die is vastgelegd in artikel 54, lid 3, de regels voor de tenuitvoerlegging van dit artikel op, waarbij met name het volgende wordt gespecificeerd:

- (a) de voorwaarden voor het verzamelen en uitwisselen van gegevens;
- (b) de voorwaarden voor de uitvoering van platforminspecties;
- (c) de voorwaarden waaronder een luchtvaartuig dat niet voldoet aan deze verordening en haar uitvoeringsvoorschriften aan de grond wordt gehouden.”

8. Artikel 8, lid 2 komt als volgt te luiden:

“2. In afwachting van de vaststelling van de uitvoeringsvoorschriften zoals omschreven in artikel 5, lid 4, artikel 7, lid 5, en artikel 7 bis, lid 3, en onverminderd artikel 57, lid 2, mogen certificaten die niet kunnen worden afgegeven in overeenstemming met deze verordening, worden afgegeven op grond van de toepasselijke nationale regelgeving.”

9. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

- (a) lid 5 komt als volgt te luiden:

“5. Indien met andere middelen een beschermingsniveau kan worden bereikt dat gelijkwaardig is aan het niveau dat wordt bereikt door de toepassing van de ter toepassing van de artikelen 5, 6, 7 en 7 bis vastgestelde uitvoeringsvoorschriften, kunnen de lidstaten, zonder discriminatie op grond van nationaliteit goedkeuring verlenen in afwijking van die uitvoeringsvoorschriften. In deze gevallen stelt de betrokken lidstaat de Commissie in kennis van zijn voornemen een dergelijke goedkeuring te verlenen onder opgave van de redenen waaruit de noodzaak tot afwijking van de betrokken regel blijkt en van de voorwaarden die zijn vastgesteld om te waarborgen dat een gelijkwaardig beschermingsniveau wordt bereikt.”

- (b) een nieuw lid 7 wordt toegevoegd:

“7. Het agentschap kan in overeenstemming met de leden 3 en 5 tevens vrijstellingen of goedkeuringen verlenen indien het optreedt als bevoegde autoriteit. In deze gevallen stelt het agentschap de lidstaten en de Commissie hiervan op de hoogte en wordt het in de leden 4 en 6 genoemde besluit volgens de procedure van artikel 54, lid 3, genomen.”

10. Het volgende artikel 11 bis wordt toegevoegd:

*“Artikel 11 bis*

**Bescherming van veiligheidsinformatie**

1. Wanneer informatie bedoeld in artikel 11 door een natuurlijk persoon op vrijwillige basis is geleverd, worden de betreffende meldingen geanonimiseerd voor wat betreft de informatiebron.

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, tenzij er sprake is van grove nalatigheid.

3. In overeenstemming met de procedures die zijn gedefinieerd in de nationale wetten en praktijken 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.”

11. Artikel 13, punt c) komt als volgt te luiden:

“c) het neemt de passende besluiten ter toepassing van de artikelen 15, 15 bis, 15 ter, 45 en 46.”

12. Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

(a) de eerste volzin van lid 1 komt als volgt te luiden:

“Met betrekking tot producten, onderdelen en uitrustingsstukken als bedoeld in artikel 4, lid 1, punt 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. Daartoe doet het met name het volgende:”

(b) aan lid 1 worden de volgende punten k) en l) 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.”

(c) een nieuw lid 3 wordt toegevoegd:

“3. Met betrekking tot luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 4, lid 1, punt b), definieert het agentschap, waar van toepassing, opleidingseisen voor de toekenning van kwalificaties die worden toegevoegd aan het personeelscertificaat van personen die verantwoordelijk zijn voor de vrijgave van producten, onderdelen of uitrustingsstukken na onderhoud”

13. Het volgende artikel 15 bis wordt toegevoegd:

*“Artikel 15 bis*

### **Certificering van personeel**

1. Met betrekking tot luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 4, lid 1, punt a), b) en c), definieert het agentschap, waar van toepassing, opleidingseisen voor de toekenning van individuele kwalificaties die vereist zijn voor de bediening van deze luchtvaartuigen.

2. Met betrekking tot personeel als bedoeld in artikel 4, lid 2 en organisaties 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 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;
  - (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 is afgegeven niet langer vervuld zijn of indien de rechtspersoon of natuurlijke persoon die houder is van het certificaat de door deze verordening of door de voor de toepassing daarvan vastgestelde uitvoeringsvoorschriften opgelegde verplichtingen niet nakomt.

3 Met betrekking tot 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) zorgdragen voor de afgifte en de vernieuwing van certificaten van:
  - (i) op het grondgebied van de lidstaten gesitueerde synthetische vluchttrainingstoestellen, indien het daarom door de betrokken lidstaat wordt verzocht of
  - (ii) synthetische vluchttrainingstoestellen die worden gebruikt door opleidingsorganisaties die door het agentschap zijn gecertificeerd of buiten het grondgebied van de lidstaten gelegen zijn;
- (c) het desbetreffende certificaat wijzigen, beperken, opschorten of intrekken indien de voorwaarden op grond waarvan het is afgegeven niet langer vervuld zijn of indien de rechtspersoon of natuurlijke persoon die houder is van het certificaat de door deze verordening of door de voor de toepassing daarvan vastgestelde uitvoeringsvoorschriften opgelegde verplichtingen niet nakomt.”

14. Het volgende artikel 15 ter wordt toegevoegd:

*“Artikel 15 ter*

### **Vliegbewegingen**

1. Met betrekking tot luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 4, lid 1, punt a) en b) stelt het agentschap, waar van toepassing, een zogenaamde basis-minimumuitrustingslijst vast, waarin de uitrustingsstukken zijn opgenomen die vereist zijn voor ieder soort luchtvaartuig dat mogelijk tijdelijk niet operationeel is maar waarvoor een aanvaardbaar veiligheidsniveau wordt gehandhaafd.

2. Met betrekking tot exploitanten die betrokken zijn bij commerciële vliegbewegingen 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 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;
- (c) het desbetreffende certificaat wijzigen, beperken, opschorten of intrekken indien de voorwaarden op grond waarvan het is afgegeven niet langer vervuld zijn of indien de betrokken organisatie de door deze verordening of door de voor de toepassing daarvan vastgestelde uitvoeringsvoorschriften opgelegde verplichtingen niet nakomt.

3. Het agentschap kan door middel van een operationele richtlijn verordenen dat een vliegbeweging wordt verboden, beperkt of onderworpen aan bepaalde voorwaarden in het belang van de veiligheid van vliegbewegingen.

4. Met betrekking tot de vliegtijdbeperking zal het agentschap:

- (a) de toepasselijke certificeringsspecificaties vaststellen en deze bekendmaken, teneinde overeenstemming met de essentiële eisen te waarborgen.
- (b) afzonderlijke vliegtijdspecificatieschema's van exploitanten goedkeuren indien deze niet volgens een toepasselijke certificeringsspecificatie kunnen worden goedgekeurd.”

15. Artikel 29, lid 3, punt a) komt als volgt te luiden:

“(a) hij keurt de in de artikelen 13, 15, 15 bis en 15 ter omschreven maatregelen van het agentschap goed binnen de grenzen die in deze verordening en de voor de toepassing daarvan vastgestelde voorschriften en in enig toepasselijk recht zijn voorgeschreven;”

16. Artikel 35, lid 1 komt als volgt te luiden:

“1. Beroep kan worden ingesteld tegen besluiten van het agentschap ingevolge de artikelen 15, 15 bis, 15 ter, 46 of 53.”

17. De eerste volzin van artikel 46, lid 1 komt als volgt te luiden:

“1. Voor de toepassing van de artikelen 15, 15 bis en 15 ter kan het agentschap het nodige onderzoek bij ondernemingen verrichten of dat door de nationale

luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties laten doen. Het onderzoek wordt verricht overeenkomstig de wettelijke bepalingen van de lidstaten waar het moet worden uitgevoerd. Te dien einde zijn de krachtens deze verordening gemachtigde personen bevoegd:”

18. Aan artikel 57 wordt het volgende lid 3 toegevoegd:

“3. Richtlijn 2004/36/EG wordt per ..... ingetrokken”

19. De tweede alinea van artikel 58 komt als volgt te luiden:

“De artikelen 5, 6, 7, 7 bis, 7 ter en 7 quater zijn van toepassing vanaf de data bepaald in de uitvoeringsvoorschriften.”

#### *Artikel 2*

Bijlage II bij Verordening (EG) nr. 1592/2002 wordt gewijzigd door bijlage I bij deze verordening.

#### *Artikel 3*

Aan Verordening (EG) nr. 1592/2002 wordt een nieuwe bijlage III toegevoegd, zoals bedoeld in de tekst van bijlage II bij deze verordening.

#### *Artikel 4*

Aan Verordening (EG) nr. 1592/2002 wordt een nieuwe bijlage IV toegevoegd, zoals bedoeld in de tekst van bijlage III bij deze verordening.

#### *Artikel 5*

#### **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, XX XX XXX

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*

*Bijlage I*

*“Bijlage II*

**Luchtvaartuigen bedoeld in artikel 4, lid 4**

Artikel 4, lid 1, 2 en 3 zijn niet van toepassing op luchtvaartuigen die onder één of meer van de in deze bijlage beschreven categorieën vallen:

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

- (i) niet-complex luchtvaartuig waarvan:
  - het oorspronkelijke ontwerp van vóór 1 januari 1955 dateert en
  - de productie vóór 1 januari 1975 is stopgezet.

of

- (ii) luchtvaartuig met een duidelijk historisch belang, dat verband houdt met:
  - de deelneming 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
- (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.”

*Bijlage II*

*“Bijlage III*

**Essentiële eisen voor de verlening van vergunningen aan piloten**

1. Opleiding
  - 1.a. Algemeen
    - 1.a.1. Een persoon die wordt opgeleid om een luchtvaartuig te besturen moet in leerkundig, lichamenlijk 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. Overeenstemming met deze eis moet worden aangetoond aan de hand van regelmatige evaluaties, examens, tests of controles. De regelmaat waarmee deze

examens, tests of controles worden uitgevoerd moet in gepaste verhouding staan tot het risiconiveau dat in verband wordt gebracht met 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 vliegbeweging, 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 apparatuur van luchtvaartuig;
- (xi) samenwerking met luchtverkeersdiensten en naleving van communicatieprocedures;
- (xii) aspecten met betrekking tot het type luchtvaartuig of de specifieke klasse; 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) goed inzicht en vliegenierschap uit te oefenen;
- (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 gegarandeerd wordt.

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 dat in verband wordt gebracht met 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 vlieginstructie (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 ontvangen 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 normen van de opleiding 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 waar het om gaat en met eventueel negatieve gevolgen op mentaal en lichamelijk vlak 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;
- (ii) op ieder willekeurig moment uitvoeren van aan de piloot toegewezen taken;
- (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 genoten hebben en opfriscursussen in de luchtvaartgeneeskunde gevolgd hebben 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 III*

### *“Bijlage IV*

## **Essentiële eisen voor vliegbewegingen**

1. Algemeen
  - 1.a. Een vlucht mag niet worden uitgevoerd indien de bemanningsleden en, voorzover van toepassing, ieder overig operationeel personeel 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 gemaakt zal worden, 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 vervoerd worden, 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 2.c wordt aangetoond, moeten voor iedere vlucht worden bewaard en voor een minimumperiode die in overeenstemming is met het soort vliegbeweging, beschikbaar blijven.
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 documentatie inzake luchtwaardigheid 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 luchtvaartnavigatie-uitrusting, de beschikbaarheid van grondfaciliteiten, en de procedures voor instrumentvluchten die zijn goedgekeurd door de staat waarin het bestemmings- en/of alternatieve vliegveld gelegen is.
- 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 bevestigd heeft.

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 worden geïnstrueerd tot 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 documenten inzake zijn luchtwaardigheid 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 zijn voorzien 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 moet 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 luchtvaartuig 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 luchtvaartuig gaat dat geleased is, 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 vliegbewegingen.

### 7.b. Cabinepersoneelsleden moeten:

- (i) worden opgeleid en met regelmatige tussenpozen gecontroleerd om een adequaat bekwaamheidsniveau te bereiken en 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 het gebruik van het luchtvaartuig veilig te stellen en de veiligheid van het luchtvaartuig en van de personen en/of eigendommen die erin vervoerd worden te garanderen.
- 7.d. In een noodsituatie, waarin het gebruik van het luchtvaartuig 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 exploitatie voor commerciële doeleinden en voor het gebruik van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen.
- 8.a. Exploitatie voor commerciële doeleinden 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 voor taken, 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 inhoud van het document moet voorzien in 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 vliegbewegingen 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 vliegbeweging en welke met name moeten voorzien in de volgende elementen:
- (i) beveiliging van de ruimte waar de vluchtbemanning zich bevindt;
  - (ii) controlelijst inzake de controleprocedures voor luchtvaartuigen;
  - (iii) trainingsprogramma's;

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