

De vertaling van deze pagina is automatisch geproduceerd met behulp van machinevertaling [\[Link\]](#). Machinevertalingen kunnen fouten bevatten die de duidelijkheid en nauwkeurigheid van de informatie kunnen schaden; de Ombudsman kan niet aansprakelijk worden gehouden voor eventuele afwijkingen. Voor de grootste mate van betrouwbaarheid en rechtszekerheid wordt verwezen naar de bronversie in het Engels (klik op de link hierboven). Meer informatie vindt u in ons [taal- en vertaalbeleid \[Link\]](#).

Besluit in zaak 407/2010/BEH - Beweringen ten aanzien van een voorgestelde luchtwaardigheidsrichtlijn

Besluiten

Zaak 407/2010/BEH - Geopend op 24/03/2010 - Besluit over 23/11/2010 - Betrokken instelling Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (Opgelost door de instelling) |

Klager is een Duits bedrijf in de luchtvaartsector dat zich onder meer bezighoudt met de reparatie en controle van veiligheidsgordels en vrachtnetten. Om ervoor te zorgen dat vliegtuigen luchtwaardig blijven, stelt het EASA luchtwaardigheidsrichtlijnen vast waaraan exploitanten van luchtvaartuigen moeten voldoen. In januari 2010 heeft het EASA een voorstel voor een luchtwaardigheidsrichtlijn gepubliceerd ('PAD') en alle betrokken partijen uitgenodigd hun opmerkingen in te dienen. In deze PAD, die hoofdzakelijk betrekking heeft op veiligheidsgordels en rompriemsystemen, staat dat het EASA erop was gewezen dat bepaalde onderhoudsbedrijven veiligheidsgordels en rompriemsystemen in strijd met de toepasselijke regelgeving onderhouden of repareren. In de PAD wordt onder meer uitgegaan van een verbod op het installeren van uitrusting die niet voldoet aan de richtlijn, op het moment dat deze in werking treedt. In februari 2010 wendde klager, die in de PAD uitdrukkelijk werd genoemd, zich tot de Ombudsman. Hij beweerde dat het EASA door zijn besluit de PAD vast te stellen wederrechtelijk, onrechtvaardig en willekeurig heeft gehandeld. Klager voerde ter ondersteuning van zijn bewering het volgende aan: het EASA zou Duitse bedrijven benadelen; zijn motivatie zou incorrect en ongefundeerd zijn; bovendien bestond het vermoeden dat het besluit tot stand was gekomen op basis van succesvol lobbyen. Klager eiste dat het EASA de PAD introk of anderszins klager zou vrijstellen van toepassing van de PAD. Op 24 maart 2010 stelde de Ombudsman een onderzoek in naar de bewering en eis van klager.

Het EASA voerde aan dat het bij de vaststelling van de PAD de standaardprocedure had gevolgd, wat onder meer inhield dat belanghebbenden werden uitgenodigd opmerkingen ten aanzien van de PAD in te dienen. Het EASA zou daarom niet wederrechtelijk, onrechtvaardig en willekeurig hebben gehandeld. Het EASA verklaarde verder dat het de PAD in april 2010 had



ingetrokken, en was van mening dat daarmee de eis van klager was ingewilligd. In een telefoongesprek met de diensten van de Ombudsman bevestigde de vertegenwoordiger van klager dat de zaak volgens hem naar tevredenheid van klager was afgehandeld.

Gezien de intrekking van de PAD door het EASA en gelet op het feit dat klager van mening was dat de zaak naar tevredenheid was afgehandeld, oordeelde de Ombudsman dat het EASA de zaak had afgehandeld en sloot hij de zaak.

De achtergrond van de klacht

1. Klager is een onderneming die actief is in de luchtvaartsector. Een van zijn activiteiten is het repareren en controleren van veiligheidsgordels en vrachtnetten, overeenkomstig een certificaat van vrijgave dat is afgegeven door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en goedgekeurd is door de Duitse luchtvaartautoriteit, het Luftfahrtbundesamt (hierna: „LBA”). Haar klacht heeft betrekking op een kennisgeving van een voorstel tot vaststelling van een luchtwaardigheidsrichtlijn („PAD”) die van toepassing is op bepaalde luchtvaartproducten.

2. De luchtwaardigheidsrichtlijnen („AD’s”) worden door het EASA vastgesteld op grond van Verordening (EG) nr. 216/2008 [1] . Overeenkomstig deel M.A.301 van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 2042/2003 [2] moet de permanente luchtwaardigheid van een luchtvaartuig worden gewaarborgd door aan alle toepasselijke AD’s te voldoen. Bijgevolg mogen luchtvaartuigen waarop een AD van toepassing is, alleen worden geëxploiteerd in overeenstemming met de vereisten van dat AD, tenzij anders bepaald door het EASA, of worden overeengekomen met de bevoegde autoriteit van de staat waar het luchtvaartuig is geregistreerd.

3. Op 13 januari 2010 heeft het EASA PAD 10-010 („de PAD”) gepubliceerd en alle belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen vóór 10 februari 2010 in te dienen. De PAD is van toepassing op „[a] l veiligheidsgordels en rompbeveiligingssystemen, alle onderdeelnummers, geïnstalleerd op elk luchtvaartuig, indien onderhouden of gerepareerd” en betreft een aantal fabrikanten waaraan een vergunning is verleend (E)TSO [3] .

4. De achtergrond van de PAD was dat het EASA zich ervan bewust werd dat sommige organisaties die veiligheidsgordels en rompbeveiligingssystemen onderhouden of repareren, geen goedgekeurde onderhoudsgegevens hadden [4] . Volgens de PAD was dit in strijd met artikel 145.A.45 van deel 145 van bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2042/2003. Het niet bewaren van dergelijke gegevens kan ertoe leiden dat (E)TSO-goedkeuring zijn geldigheid verliest en de installatie van bepaalde producten in vliegtuigen wordt verboden, aangezien onjuist onderhoud of reparatie van veiligheidsgordels tot systeemstoringen kan leiden en de veiligheid tijdens turbulentie of noodlanding in gevaar kan brengen.

5. De PAD bepaalt dat uiterlijk drie maanden na de datum van afgifte van het AD een inspectie moet worden uitgevoerd om na te gaan of veiligheidsgordels en rompbeveiligingssystemen



overeenkomstig de toepasselijke voorschriften worden onderhouden of gerepareerd. Deze bepaling was van toepassing op de apparatuur van de klager. De PAD voorziet ook in de mogelijkheid om relevante systemen te vervangen door bruikbare onderdelen. Bovendien moet na de ingangsdatum van het AD alle geïnstalleerde apparatuur voldoen aan de eisen van genoemd AD.

6. Op 1 februari 2010 heeft klager, die uitdrukkelijk in de PAD wordt vermeld, zich tot de Ombudsman gewend en een aantal bezwaren aangevoerd. De argumenten die zij heeft ingediend, zijn terug te vinden in een ongedateerde brief getiteld " *Opmerkingen van Deutscher Aero Club aan EASA PAD nr.: 10-010* ". Een kopie van de brief is bij de klacht gevoegd.

Onderwerp van het onderzoek

7. In zijn klacht bij de Ombudsman heeft klager de volgende bewering en bewering ingediend:

Bij het uitvaardigen van de PAD heeft het EASA onrechtmatig, oneerlijk en willekeurig gehandeld. Tot staving van zijn bewering voert klager aan dat het EASA Duitse ondernemingen heeft benadeeld; de door haar gehanteerde redenering was onjuist en ongegrond; en er was een vermoeden dat de beslissing het resultaat was van succesvol lobbyen [5] .

Het EASA moet de PAD intrekken of, als alternatief, de klager vrijstellen van de aanvraag van de PAD.

8. Artikel 2, lid 4, van zijn Statuut schrijft voor dat klachten bij de Ombudsman moeten worden voorafgegaan door passende voorafgaande benaderingen. In zijn brief waarin het EASA om advies verzocht (zie paragraaf 14 hieronder), merkte de Ombudsman op dat klager geen contact leek te hebben opgenomen met het EASA. Aangezien de opmerkingen van „Deutscher Aero Club”, die bij naam naar de klager verwijzen, de inhoudelijke bezwaren van klager in zijn onderhavige klacht lijken uiteen te zetten, was de Ombudsman echter van oordeel dat aan deze voorwaarde was voldaan. In dezelfde brief merkte de Ombudsman verder op dat de aandacht van het EASA niet was gevestigd op alle argumenten van klager ter ondersteuning van zijn bewering voordat hij de klacht van klager ontving. De Ombudsman achtte het echter passend dat het EASA de mogelijkheid moet krijgen om een advies over de klacht in zijn geheel te geven, in plaats van de klager te verplichten contact op te nemen met het EASA met betrekking tot een aantal van deze argumenten.

9. In zijn advies (zie paragraaf 14 hieronder) was het EASA van mening dat de voorwaarde van artikel 2, lid 4, van het Statuut van de Ombudsman „ *niet volledig was vervuld* ” in de zaak van klager. Ter ondersteuning van zijn standpunt wees zij erop dat klager het EASA niet in de gelegenheid heeft gesteld op zijn opmerkingen te reageren. Klager wendde zich tot de Ombudsman vóór 12 april 2010, de datum waarop het EASA zijn antwoord op de opmerkingen over de PAD heeft gepubliceerd. Het EASA voerde voorts aan dat klager geen gebruik heeft gemaakt van de klachtenprocedure waarin zijn Code of Good Administrative Practice („EASA's Code”) [6] voorziet. Volgens het EASA is de raadpleging met betrekking tot een PAD bedoeld



om zowel adressaten als mogelijk betrokken partijen de mogelijkheid te geven opmerkingen te maken. Het komt echter niet in de plaats van de klachtenprocedure. Gezien het feit dat klager de klachtenprocedure waarin de code van het EASA voorziet, niet heeft gevolgd, was het EASA van mening dat het niet de mogelijkheid had om de bewering van klager te behandelen voordat laatstgenoemde zijn klacht bij de Ombudsman indiende. Volgens het EASA heeft klager dus geen passende administratieve benaderingen gevolgd, zoals vereist door artikel 2, lid 4, van het Statuut van de Ombudsman, alvorens zich tot de Ombudsman te wenden.

10. De Ombudsman begrijpt dat het EASA bezwaar maakt tegen twee kwesties: (i) het tijdstip van de klacht bij de Ombudsman, die voorafging aan de publicatie van het antwoord van het EASA op de ontvangen opmerkingen over de PAD, en ii) het feit dat klager geen gebruik heeft gemaakt van de klachtenprocedure, zoals bepaald in de EASA-code.

11. Wat de **eerste kwestie** betreft, is de Ombudsman van mening dat artikel 2, lid 4, van zijn Statuut impliciet vereist dat een orgaan voldoende tijd krijgt om te reageren op een klacht die onder zijn aandacht is gebracht voordat hij een relevante klacht kan behandelen. Aangezien de in de PAD vermelde uiterste datum voor raadpleging 10 februari 2010 was, kon worden aangevoerd dat het EASA geen standpunt hoefde in te nemen over de door klager aan de orde gestelde klacht vóór het verstrijken van die termijn. In zijn klacht maakte klager echter niet alleen bezwaar tegen de inhoud van de PAD, maar voerde hij ook aan dat de afgifte van de PAD zelf wanbeheer vormde. Met het oog hierop en onder voorbehoud van het voorbehoud in de brief van de Ombudsman aan het EASA (zie punt 8 hierboven), is de Ombudsman van oordeel dat met betrekking tot het tijdstip van de klacht is voldaan aan de voorwaarden van artikel 2, lid 4, van zijn Statuut.

12. Wat het **tweede punt** betreft, neemt de Ombudsman nota van de klachtenprocedure als bedoeld in artikel 27 van de code van het EASA. Volgens die procedure kan elke vermeende schending van de regels en beginselen van de EASA-code het voorwerp zijn van een klacht waarop het EASA binnen twee maanden na ontvangst moet antwoorden. Binnen een maand na ontvangst van het antwoord van het EASA kan een klager een verzoek tot herziening indienen bij de uitvoerend directeur van het EASA. De uitvoerend directeur antwoordt binnen een maand na ontvangst van een dergelijk verzoek. In artikel 27, lid 6, van het wetboek is bepaald dat „[m]embers van het publiek ook het recht [hebben] om die klachten in te dienen bij de Europese Ombudsman [...]”. De Code erkent dus uitdrukkelijk dat klagers een keuze hebben tussen het indienen van hun klacht bij het EASA of bij de Ombudsman.

13. Gelet op het voorgaande blijft de Ombudsman bij zijn standpunt dat de onderhavige klacht ontvankelijk is.

Het onderzoek

14. De klacht werd voor advies doorgestuurd naar de uitvoerend directeur van het EASA. Het advies van het EASA werd uiterlijk op 31 augustus 2010 aan klager toegezonden met een uitnodiging om opmerkingen in te dienen. Op die datum of daarna zijn geen opmerkingen



ontvangen. In een telefoongesprek met de diensten van de Ombudsman op 1 oktober 2010 heeft de vertegenwoordiger van klager zich uitgesproken over het advies van het EASA.

Analyse en conclusies van de Ombudsman

Inleidende opmerkingen

15. Gezien hun feitelijke verband is het passend om de bewering en de bewering van klager samen te onderzoeken.

A. De bewering en de vordering van klager

Aan de Ombudsman voorgelegde argumenten

16. In zijn klacht heeft klager in wezen de volgende argumenten aangevoerd ter onderbouwing van zijn bewering en bewering:

- Producten die overeenkomstig de nationale voorschriften worden onderhouden en gerepareerd tot 1 april 2009, de datum waarop Verordening (EG) nr. 2042/2003 volledig in Duitsland in werking is getreden, moeten van de PAD worden vrijgesteld;
- Het EASA heeft zijn bewering, dat volgens klager ongerechtvaardigd en arbitrair is, niet onderbouwd dat het niet over goedgekeurde onderhoudsgegevens beschikt. Klager verklaarde dat hij in het bezit is van een geldig officieel certificaat van vrijgave EASA-formulier 1, goedgekeurd door de LBA, evenals een goedkeuringscertificaat overeenkomstig deel 145. Bovendien zijn er nooit klachten geweest over de kwaliteit van de betrokken producten en zouden de beweringen van het EASA door een onafhankelijke deskundige moeten worden bevestigd;
- De PAD heeft uitsluitend betrekking op Duitse onderhoudsbedrijven en discrimineert hen daarom. In andere lidstaten gevestigde relevante ondernemingen die mogelijk niet over goedgekeurde onderhoudsgegevens beschikken, zijn niet opgenomen in de PAD;
- De PAD zou een belangrijke economische impact hebben op Duitse marktdeelnemers en zou leiden tot een mogelijk verlies van maximaal 1 miljoen euro en veel banen.

Tegen deze achtergrond voerde de klager aan dat het EASA bij zijn besluit om de PAD uit te vaardigen onrechtmatig, oneerlijk en willekeurig heeft gehandeld. De klager voerde aan dat het EASA de PAD moest intrekken of, als alternatief, zou moeten vrijstellen van de aanvraag van de PAD.

17. In zijn advies verklaarde het EASA dat het door de uitvaardiging van de PAD de standaardprocedure had gevolgd, waaronder het voorleggen van de PAD aan belanghebbenden voor opmerkingen. Het EASA kon dus niet worden geacht onrechtmatig, oneerlijk of willekeurig te hebben gehandeld. Het EASA heeft er ook op gewezen dat de PAD



geen bindend besluit vormt. De beoogde geadresseerden waren derhalve niet verplicht zich daaraan te houden. Ook zijn er geen verplichtingen ontstaan voor andere betrokken partijen. Het doel van de raadplegingsprocedure was het EASA in staat te stellen terdege rekening te houden met de standpunten van de betrokken externe partijen en zijn aanpak dienovereenkomstig te wijzigen, indien zij gerechtvaardigd wordt geacht.

18. Het EASA heeft voorts verklaard dat het de PAD heeft ingetrokken door middel van de „terugtrekkingsverklaring van *PAD 10-010*”, d.d. 12 april 2010. De PAD is vervangen door een „Veiligheidsinformatiebulletin” waarin het illegale karakter van bepaald onderhoud wordt benadrukt. Het EASA concludeerde dat het van oordeel was dat de intrekking van de PAD aan het verzoek van klager voldeed.

19. In een telefoongesprek met de diensten van de Ombudsman op 1 oktober 2010 verklaarde de vertegenwoordiger van klager dat hij van mening was dat de zaak tot tevredenheid van klager was opgelost.

Beoordeling van de Ombudsman

20. De Ombudsman is van mening dat het EASA, door de PAD in te trekken, aan de eis van klager heeft voldaan. Gezien de intrekking van de PAD en rekening houdend met het standpunt van klager dat de zaak aldus tot zijn tevredenheid is opgelost, is de Ombudsman van mening dat het EASA de zaak heeft opgelost.

B. Conclusies

Op basis van zijn onderzoek naar deze klacht sluit de Ombudsman de klacht af met de volgende conclusie:

Het EASA heeft de zaak tot tevredenheid van klager afgehandeld.

De klager en het EASA zullen van dit besluit in kennis worden gesteld.

P. Nikiforos Diamandouros

Gedaan te Straatsburg op 23 november 2010

[1] Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en tot intrekking van richtlijn 91/670/EEG van de Raad, verordening (EG) nr. 1592/2002 en richtlijn 2004/36/EG (PB 2008, L 79, blz. 1).



[2] Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken en betreffende de goedkeuring van bij deze taken betrokken organisaties en personeel (PB 2003, L 315, blz. 1).

[3] (E)TSO staat voor European Technical Standard Order.

[4] Artikel 145.A.45, onder b), van deel 145 (bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2042/2003) bevat de volgende definitie van onderhoudsgegevens: „ *Voor de toepassing van dit deel zijn de toepasselijke onderhoudsgegevens een van de volgende:*

- 1. Alle toepasselijke eisen, procedures, operationele richtlijnen of informatie die zijn afgegeven door de autoriteit die verantwoordelijk is voor het toezicht op het luchtvaartuig of onderdeel;*
- 2. Alle toepasselijke luchtwaardigheidsrichtlijnen die zijn uitgevaardigd door de autoriteit die verantwoordelijk is voor het toezicht op het luchtvaartuig of onderdeel;*
- 3. Instructies voor permanente luchtwaardigheid, afgegeven door houders van typecertificaten, houders van aanvullende typecertificaten, elke andere organisatie die verplicht is dergelijke gegevens door deel 21 te publiceren, en in het geval van luchtvaartuigen of onderdelen uit derde landen de luchtwaardigheidsgegevens die zijn voorgeschreven door de autoriteit die verantwoordelijk is voor het toezicht op het luchtvaartuig of onderdeel;*
- 4. Alle toepasselijke normen, zoals, maar niet beperkt tot, onderhoudsstandaardpraktijken die door het Agentschap zijn erkend als een goede norm voor onderhoud;*
- 5. Alle toepasselijke gegevens die zijn verstrekt overeenkomstig punt d). ”*

[5] De Ombudsman begrijpt dat klager, door te verwijzen naar lobbyen, suggereert dat het EASA verkeerd heeft gehandeld, op initiatief van een derde partij die mogelijk belang heeft bij de PAD.

[6] Zie voor de tekst van de code van het EASA:

[http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2009/ED%20Decision%202009_078_E%](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2009/ED%20Decision%202009_078_E%20)
[Link]