

**ADVIES VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE
LUCHTVAART
Nr. 01/2005**

over de acceptatie van leveranciers van navigatiedatabanken

voortvloeiend uit de Notice of Proposed Amendment (NPA) nr. 3/2004 over richtsnoeren voor de certificering van productieorganisaties (richtsnoeren voor deel 21)

Inleiding

De toepassing van P-RNAV wordt door het Agentschap als een prioriteit beschouwd en het stelt alles in het werk om deze maatregel toe te passen waardoor ons luchtvervoer doeltreffender zal worden. Omdat daarvoor een betere controle op de gegevens in de navigatiedatabanken van luchtvaartuigen nodig is, heeft het Agentschap besloten de JAA-activiteit op dit terrein voort te zetten. NPA 3/2004, die op 27 mei 2004 met het oog op raadpleging is gepubliceerd, was het resultaat van deze activiteit. Uit een grondige juridische analyse van de optie die de JAA op dit gebied hadden gekozen, bleek echter dat de huidige verordening, waarin de bevoegdheden van de Gemeenschap op het vlak van de veiligheid van de burgerluchtvaart zijn vastgelegd, niet de juiste basis verschaft om regels op te stellen voor de productie van navigatiedatabanken.

Omdat vanwege deze conclusie het beoogde voorstel onuitvoerbaar werd, moest er een redelijk alternatief worden gevonden om de toepassing van P-RNAV niettemin mogelijk te maken en zo soepel mogelijk te laten verlopen.

Reacties op NPA-commentaar

Tijdens de raadplegingsperiode werden 90 opmerkingen ontvangen van 19 indieners.

In de toelichting bij NPA 3/2004 werden reeds de juridische problemen vermeld die zich voordoen bij het gebruik van goedkeuringen van productieorganisaties om de integriteit van de navigatiedatabank te controleren, en in die toelichting werd uitdrukkelijk gevraagd om opmerkingen over deze kwestie te maken.

Uit het geleverde commentaar bleek dat de indieners van de opmerkingen niet dezelfde visie hadden. Globaal waren er evenveel indieners voor als tegen het gebruik van de goedkeuringen van productieorganisaties. Op al deze opmerkingen werd gereageerd in overeenstemming met het hierboven beschreven beleid van het Agentschap. Zij reiken het Agentschap echter geen heldere juridische argumenten aan waaruit blijkt dat de huidige Gemeenschapswetgeving een bevredigende basis vormt om regels op te stellen voor de productie van navigatiedatabanken. Integendeel, veel van de opmerkingen hebben de twijfels van het Agentschap op dit punt alleen maar bevestigd.

Alle andere opmerkingen over de inhoud van het NPA-voorstel werden beantwoord en wanneer het Agentschap zich in deze opmerkingen kon vinden, werden zij opgenomen in de definitieve tekst van de richtsnoeren.

Gezien de urgentie van het onderwerp, die door alle belanghebbenden wordt onderkend en tijdens de eerste bijeenkomsten van het SSCC en de AGNA werd onderstreept, heeft het Agentschap gemeend dat de formele regelgevingsprocedure niet kon worden geëerbiedigd. Volgens deze procedure mag het Agentschap niet eerder dan twee maanden na de uitgifte van het Comment Response Document zijn eindbesluit nemen.

Als gevolg hiervan vormt dit document zowel het Comment Response Document voor NPA 3/2004 als het advies van het Agentschap over dit onderwerp. Het Agentschap geeft daarin aan welke stappen volgens het Agentschap het best kunnen worden gezet en wat het van plan is te gaan doen.

Beleid van het Agentschap

Voordat de uitkomsten van de raadpleging bekend waren, werd het onderwerp besproken tijdens de bijeenkomst van de Safety Standards Consultative Committee (SSCC) en de Advisory Group of National Authorities (AGNA). Het doel was de beschikbare opties te bestuderen om de toepassing van P-RNAV niettemin mogelijk te maken en zo soepel mogelijk te laten verlopen. Volgens het Agentschap zou verreweg de beste oplossing zijn dat de luchtvaartsector zelf toezicht houdt op de kwaliteit van de navigatiegegevens die door de leveranciers worden verstrekt en door de luchtvaartuigexploitanten worden gebruikt. Voor de uitvoering van een dergelijke optie, die lijkt op hetgeen de IATA ontwikkeld heeft voor de Operational Safety Audit (IOSA) van de bij haar aangesloten luchtvaartmaatschappijen, is echter enige tijd nodig en op de korte termijn is zij dan ook geen realistische oplossing. Daarom heeft het Agentschap voorgesteld zelf, in plaats van de luchtvaartsector, een vrijwillig auditsysteem op te zetten met behulp van het materiaal dat is ontwikkeld door de JAA en dat aanschouwelijk wordt in de Notice of Proposed Amendment 3-2004 die eerder dit jaar is gepubliceerd. Vervolgens zou er op basis van een onderzoek door een team van het Agentschap een acceptatiebewijs naar de Europese databankleveranciers worden verzonden. Zowel het SSCC als de AGNA steunde dit voorstel, omdat het gezien de omstandigheden voor de korte termijn de beste manier was om vooruitgang te boeken. Op de langere termijn moet de luchtvaartsector zoeken naar wegen en middelen om dergelijke activiteiten zelf op basis van samenwerking te gaan verrichten.

Deze aanpak lijkt in veel opzichten op de door de FAA voorgestelde mogelijkheid. Ook de FAA gaat zeer behoedzaam te werk. Bovendien worden aan beide zijden van de Atlantische Oceaan dezelfde normen gehanteerd om na te gaan of de verstrekkers van navigatiegegevens zich aan de regels houden.

Uitvoering van het hierboven beschreven beleid

In lijn met het hierboven beschreven beleid wordt een zelfstandig document opgesteld, dat zal worden gebruikt om onderzoek te doen naar de leveranciers van navigatiedatabanken in Europa. Indien de resultaten van dat onderzoek bevredigend zijn, zal het document ook worden gebruikt voor het verzenden van een acceptatiebewijs.

Dit document bestaat uit twee delen. Het eerste deel (“Voorwaarden”) vormt een herziene versie van deel 21, sectie A, subdeel G, dat is afgestemd op het specifieke geval van

leveranciers van navigatiedatabanken. Er is besloten zo dicht mogelijk bij de oorspronkelijke tekst te blijven om de bestaande POA-goedkeuringsprocedures te kunnen toepassen. Het tweede deel (“*Richtsnoeren*”) wordt uitgewerkt op basis van de tekst van het oorspronkelijke NPA-voorstel, waarbij de akkoord bevonden opmerkingen over de NPA worden geïntegreerd. Om het werk van het onderzoeksteam te vergemakkelijken en de te beoordelen organisatie de gelegenheid te geven zich beter voor te bereiden, wordt in overeenstemming met het bovengenoemde document een controlelijst opgesteld.

Verzending van een acceptatiebewijs is niet verplicht, aangezien het geen verplichte certificering vormt waaruit naleving van een verbindend besluit blijkt. Het acceptatiebewijs geeft niet aan dat de gegevens die deze organisaties hebben verstrekt, door de luchtvaartmaatschappijen kunnen worden gebruikt, maar wel dat de organisatie een adequaat kwaliteitssysteem heeft opgezet waarmee de verwerking van gegevens wordt gecontroleerd. Dit beperkt de verplichting van de exploitant om dezelfde controle te verrichten, en de nationale bevoegde instanties kunnen de exploitanten eenvoudiger goedkeuring verlenen om in een specifiek luchtruim te vliegen waar kleinere onderlinge afstanden gelden. De nationale instanties blijven eindverantwoordelijk voor de goedkeuring van door exploitanten te verrichten P-RNAV-operaties.

Exploitanten hoeven hun gegevens niet uitsluitend te kopen van organisaties die een acceptatiebewijs in hun bezit hebben. Exploitanten kunnen de verificaties zelf verrichten of daartoe een beroep doen op een andere bevoegde organisatie en de verantwoordelijke instantie er direct van overtuigen dat hun toestemming kan worden verleend om in het P-RNAV-luchtruim te vliegen.

Het is dus geheel aan de betrokken leverancier van navigatiedatabanken om te bepalen of hij al dan niet een acceptatiebewijs van de EASA wil aanvragen. Wanneer een organisatie een aanvraag indient, verklaart zij evenwel automatisch dat zij alle verplichtingen aanvaardt die met het acceptatiebewijs verband houden en die in de toepasselijke voorwaarden en richtsnoeren worden beschreven. Aan de uitgifte van een acceptatiebewijs kan de houder echter geen rechten ontleen, al is het wel een bevestiging van het Agentschap dat de betrokken organisatie de toepasselijke en gepubliceerde voorwaarden en richtsnoeren naleeft.

Keulen, 14 januari 2005

P. Goudou
Uitvoerend directeur

Bijlagen:

- Comment Response Document voor NPA 3/2004
- Voorwaarden voor de verzending van acceptatiebewijzen aan leveranciers van navigatiedatabanken door het Agentschap, en richtsnoeren voor het Agentschap inzake de

voorwaarden voor verzending van een acceptatiebewijs aan leveranciers van navigatiedatabanken)

- Conformiteitschecklist