



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, XXX

Ontwerp

**VERORDENING (EU) nr. .../2010 VAN DE COMMISSIE**

**van [...]**

**tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van  
luchtvaartnavigatiediensten, met betrekking tot werkmethoden en operationele  
procedures**

**(Voor de EER relevante tekst)**

# ONTWERP VAN VERORDENING (EU) nr. .../... VAN DE COMMISSIE

van [...]

## **tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, met betrekking tot werkmethoden en operationele procedures**

**(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op 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, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG<sup>1</sup>, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG<sup>2</sup>, en met name op artikel 8 ter daarvan,

Gelet op Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim<sup>3</sup> (“de luchtvaartnavigatiedienstenverordening”), zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartsysteem te verbeteren<sup>4</sup>, en met name op de artikelen 4 en 6 daarvan,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op grond van Verordening (EG) nr. 216/2008 is de Commissie, bijgestaan door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna: “het Agentschap”), gehouden uitvoeringsvoorschriften vast te stellen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in de hele Unie. Ingevolge artikel 8 ter van Verordening 216/2008 moeten deze uitvoeringsvoorschriften zijn gebaseerd op de verordeningen die als onderdeel van het eerste wetgevingspakket voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim zijn vastgesteld. De onderhavige verordening is gebaseerd op

---

<sup>1</sup> PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

<sup>2</sup> PB L 309 van 24.11.2009, blz.51.

<sup>3</sup> PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

<sup>4</sup> PB L 300 van 14.11.2009, blz. 34.

Verordening (EG) nr. 2096/2005 van 20 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten<sup>5</sup>.

- (2) De verlening van luchtvaartnavigatiediensten binnen de Unie moet door de lidstaten of het Agentschap worden gecertificeerd. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten die aan de gemeenschappelijke eisen voldoen, moeten een certificaat ontvangen overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 550/2004 en artikel 8 ter, lid 2, van Verordening (EG) nr. 216/2008.
- (3) De toepassing van de krachtens artikel 6 van Verordening (EG) nr. 550/2004 en artikel 8 ter van Verordening (EG) nr. 216/2008 vast te stellen gemeenschappelijke eisen dient geen afbreuk te doen aan de soevereiniteit van de lidstaten over hun luchtruim of aan de behoeften van de lidstaten inzake de openbare orde, de openbare veiligheid en defensieaangelegenheden, zoals bepaald in artikel 13 van Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim<sup>6</sup> (“de kaderverordening”), zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009. De gemeenschappelijke eisen hebben geen betrekking op militaire operaties en trainingen, zoals voorzien in artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004 en artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 216/2008.
- (4) Bij de vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten moet rekening worden gehouden met de rechtsstatus van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten in de lidstaten. Voorts dienen, wanneer een organisatie andere activiteiten dan het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten verricht, de krachtens artikel 6 van Verordening (EG) nr. 550/2004 en artikel 8 ter, lid 6, van Verordening (EG) nr. 216/2008 vast te stellen gemeenschappelijke eisen niet van toepassing te zijn op die andere activiteiten of op de middelen die voor andere activiteiten dan de verlening van luchtvaartnavigatiediensten zijn vrijgemaakt, tenzij anders bepaald.
- (5) De toepassing van gemeenschappelijke eisen op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten moet evenredig zijn met de risico's die aan de bijzonderheden van elke dienst verbonden zijn, zoals het aantal en/of de aard en de kenmerken van de verwerkte bewegingen. Indien bepaalde verleners van luchtvaartnavigatiediensten van de mogelijkheid afzien om binnen het gemeenschappelijk luchtruim grensoverschrijdende diensten te verlenen, dan moet een bevoegde instantie hun kunnen toestaan op passende wijze aan bepaalde algemene eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en bepaalde specifieke eisen voor de verlening van luchtverkeersdiensten te voldoen. Bijgevolg moeten de aan het certificaat verbonden voorwaarden met de aard en de omvang van de afwijking overeenstemmen.
- (6) Ter verzekering van een behoorlijke werking van de certificeringsregeling dienen de lidstaten de Commissie en het Agentschap in hun jaarverslagen alle relevante gegevens te verschaffen over de door hun bevoegde instantie toegekende afwijkingen.

---

<sup>5</sup> PB L 335 van 21.12.2005, blz. 13.

<sup>6</sup> PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

- (7) De verschillende soorten luchtvaartnavigatiediensten zijn niet noodzakelijkerwijs aan dezelfde eisen onderworpen. Daarom moeten de gemeenschappelijke eisen aan de bijzonderheden van elk soort dienst worden aangepast.
- (8) De bewijslast dat aan de eisen is voldaan, dient voor de geldigheidsduur van het certificaat en voor alle verrichte diensten bij de verleners van de luchtvaartnavigatiediensten te liggen.
- (9) Ter verzekering van de daadwerkelijke toepassing van de gemeenschappelijke eisen moet een toezicht- en inspectiesysteem voor het voldoen aan deze gemeenschappelijke eisen en aan de in het certificaat gestelde voorwaarden worden ingevoerd. De bevoegde instantie moet de geschiktheid van een dienstverlener onderzoeken alvorens een certificaat af te geven, en moet jaarlijks beoordelen of de door haar gecertificeerde verleners van luchtvaartnavigatiediensten nog steeds aan de eisen voldoen. Zij moet bijgevolg een indicatief inspectieprogramma vaststellen en jaarlijks bijwerken dat alle door haar gecertificeerde dienstverleners bestrijkt en dat is gebaseerd op een beoordeling van de risico's. Het programma moet, binnen een redelijke termijn, de inspectie van alle relevante onderdelen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten mogelijk maken. Bij de beoordeling of de aangewezen verleners van meteorologische en luchtverkeersdiensten aan de eisen voldoen, moet de bevoegde instantie gerechtigd zijn de relevante eisen te controleren die op grond van internationale verplichtingen op de betrokken lidstaat rusten.
- (10) Onverminderd de artikelen 24 en 54 van Verordening (EG) nr. 216/2008, zouden collegiale beoordelingen van nationale toezichthoudende instanties een gemeenschappelijke aanpak van het toezicht op verleners van luchtvaartnavigatiediensten in de gehele Gemeenschap kunnen bevorderen. De Commissie kan deze collegiale beoordelingen in samenwerking met de lidstaten en het Agentschap organiseren, die in voorkomend geval gecoördineerd zouden moeten worden met de activiteiten die in het kader van de artikelen 24 en 54 van Verordening (EG) nr. 216/2008 en eventuele andere monitoring- en toezichtprogramma's worden uitgevoerd. Hierdoor wordt dubbel werk voorkomen. Om een uitwisseling van ervaringen en beste praktijken tijdens een collegiale beoordeling mogelijk te maken, moeten de nationale deskundigen bij voorkeur van een bevoegde instantie of gekwalificeerde entiteit afkomstig zijn.
- (11) Eurocontrol heeft ESARR's (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) ontwikkeld, die van het grootste belang zijn geweest voor het veilig verlenen van luchtverkeersdiensten. Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 550/2004 moet de Commissie bij EU-verordeningen de relevante bepalingen van ESARR's vaststellen en goedkeuren. De ESARR's die bij Verordening (EG) nr. 2096/2005 zijn omgezet, vormen de basis voor deze uitvoeringsvoorschriften.
- (12) Bij het vaststellen van Verordening (EG) nr. 2096/2005 concludeerde de Commissie dat de bepalingen van ESARR 2 inzake de melding en beoordeling van veiligheidsvoorvallen bij de luchtverkeersbeveiliging, niet hoefden te worden herhaald, omdat ze al onder de reikwijdte vallen van Richtlijn 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het

onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart<sup>7</sup> en Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart<sup>8</sup>. Wel moeten nieuwe bepalingen betreffende veiligheidsvoorvallen worden vastgelegd volgens welke een bevoegde instantie erop moet toezien dat verleners van luchtverkeersdiensten en verleners van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten de vereiste maatregelen hebben getroffen om veiligheidsvoorvallen te kunnen melden en beoordelen.

- (13) Vooral moet worden onderkend, ten eerste, dat veiligheidsbeheer het onderdeel van luchtverkeersdiensten is dat ervoor zorgt dat alle veiligheidsrisico's zijn geïdentificeerd, beoordeeld en afdoende beperkt, en ten tweede, dat een formele en systematische aanpak van het veiligheidsbeheer de veiligheid op een zichtbare en controleerbare wijze optimaliseert. Het Agentschap dient de veiligheidseisen van onderhavige verordening nader te evalueren en in een gemeenschappelijk regelgevingskader voor de veiligheid van de burgerluchtvaart te integreren.
- (14) Totdat het Agentschap de uitvoeringsmaatregelen heeft ontwikkeld waarmee de toepasselijke ICAO-normen in EU-uitvoeringsmaatregelen worden omgezet, alsook aanvaardbare wijzen van naleving, certificeringsspecificaties en richtsnoeren, moeten de verleners van luchtvaartnavigatiediensten conform de toepasselijke ICAO-normen handelen. Om de grensoverschrijdende dienstverlening te vergemakkelijken, moeten de lidstaten, de Commissie en het Agentschap, totdat laatstgenoemde gereed is met zijn werkzaamheden voor het omzetten van de ICAO-normen in relevante maatregelen, in nauwe samenwerking met Eurocontrol, voor zover van toepassing, streven naar de terugdringing van de door de lidstaten gemelde verschillen in de toepassing van de ICAO-normen voor luchtvaartnavigatiediensten, teneinde een voor de lidstaten gemeenschappelijk stelsel van normen binnen het gemeenschappelijke Europese luchtruim te bereiken.
- (15) Uiteenlopende nationale regelingen inzake aansprakelijkheid mogen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten er niet van weerhouden overeenkomsten inzake grensoverschrijdende dienstverrichting te sluiten, mits zij regelingen hebben getroffen om verliezen te dekken wegens schade als gevolg van aansprakelijkheid krachtens het toepasselijke recht. De toegepaste methode moet aan de nationale wettelijke eisen voldoen. De lidstaten die de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim of in een deel daarvan toestaan zonder certificering overeenkomstig Verordening (EG) nr. 550/2004, moeten de aansprakelijkheid van deze dienstverleners dekken.
- (16) Het Agentschap dient de bepalingen van deze verordening nader te evalueren, met name die welke betrekking hebben op de veiligheidsbeoordeling van wijzigingen en op technisch en ontwikkelingspersoneel, en een advies uit te brengen over de aanpassing van deze bepalingen in het kader van een "totale systeembenadering", waarbij rekening dient te worden gehouden met de integratie van de bepalingen in het gemeenschappelijke regelgevingskader voor veiligheid in de burgerluchtvaart en met de ervaringen van belanghebbenden en bevoegde instanties op het terrein van veiligheidstoezicht.

---

<sup>7</sup> PB L 319 van 12.12.1994, blz. 14.

<sup>8</sup> PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23.

- (17) De in onderhavige verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 5 van Verordening (EG) nr. 549/2004 ingestelde Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

### **Onderwerp en werkingsfeer**

Deze verordening stelt de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten vast. Deze gemeenschappelijke eisen zijn echter, tenzij in de bijlagen I en II anders is bepaald, niet van toepassing op:

- (a) het verrichten van andere activiteiten dan de verlening van luchtvaartnavigatiediensten door een dienstverlener;
- (b) middelen die voor andere activiteiten dan de verlening van luchtvaartnavigatiediensten zijn vrijgemaakt.

#### *Artikel 2*

### **Definities**

1. Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van Verordening (EG) nr. 216/2008 en Verordening (EG) nr. 549/2004, uitgezonderd de definitie in artikel 2, lid 15, van Verordening (EG) nr. 549/2004.
2. Naast de in lid 1 bedoelde definities zijn de volgende definities van toepassing:
  - (a) “luchtvaartactiviteiten”: vliegtuigverrichtingen waarbij een vliegtuig wordt gebruikt voor specifieke diensten, zoals landbouw, bouw, fotografie, landmeetkunde, observatie en patrouilles, opsporing en redding of luchtreclame;
  - (b) “commercieel luchtvervoer”: vliegtuigverrichtingen waarbij tegen vergoeding of de betaling van huur passagiers, vracht of post worden vervoerd;
  - (c) “functioneel systeem”: een combinatie van systemen, procedures en personeel die georganiseerd zijn om een functie op het gebied van luchtverkeersbeveiliging te verrichten;
  - (d) “algemene luchtvaart”: alle andere burgerluchtvaartverrichtingen dan commercieel luchtvervoer en luchtvaartactiviteiten;
  - (e) “nationale toezichthoudende instantie”: de door een lidstaat krachtens artikel 4 van Verordening (EG) nr. 549/2004 aangewezen of ingestelde nationale instantie of instanties;
  - (f) “gevaar”: elke voorwaarde, gebeurtenis of omstandigheid die een ongeval kan veroorzaken;

- (g) “uitvoerende organisatie”: een organisatie die technische en ontwikkelingsdiensten ter ondersteuning van luchtverkeers-, communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten verricht;
- (h) “risico”: de combinatie van de totale waarschijnlijkheid of frequentie waarmee een schadelijk gevolg van een gevaar zich zal voordoen, en de ernst van dat gevolg;
- (i) “veiligheidsverzekering”: alle geplande en systematische handelingen die nodig zijn om adequaat vertrouwen te verschaffen dat een product, een dienst, een organisatie of een functioneel systeem een aanvaardbaar of toelaatbaar veiligheidsniveau bereikt;
- (j) “veiligheidsdoelstelling”: een kwalitatieve of kwantitatieve vaststelling van de maximale frequentie of waarschijnlijkheid waarmee een gevaar zich naar verwachting voordoet;
- (k) “veiligheidseis”: een middel tot risicobeperking, vastgesteld op basis van de risicobeperkingsstrategie waarmee een specifieke veiligheidsdoelstelling wordt bereikt, met inbegrip van organisatorische, operationele, procedurele, functionele, prestatie- en interoperabiliteitseisen en omgevingskenmerken;
- (l) “diensten”: een luchtvaartnavigatiedienst of pakket van luchtvaartnavigatiediensten;
- (m) “pan-Europese dienst”: een dienst die is ontwikkeld en beschikbaar is voor gebruikers binnen alle of de meeste lidstaten.

3. Onder “verleners van luchtvaartnavigatiediensten” worden geacht organisaties te vallen die een certificaat voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten hebben aangevraagd.

### *Artikel 3* **Bevoegde instantie**

Voor de toepassing van deze verordening is de bevoegde instantie

- (a) voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten die hun hoofdvestiging en, voor zover van toepassing, geregistreerd kantoor op het grondgebied van een lidstaat hebben, de nationale toezichthoudende instantie die door de betreffende lidstaat is aangewezen of ingesteld;
- (b) voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten aanbieden binnen een functioneel luchtruimblok waarvoor de deelnemende staten de verantwoordelijkheden inzake het veiligheidstoezicht bij overeenkomst anders hebben geregeld dan onder a), de nationale toezichthoudende instantie(s) die krachtens die overeenkomst is/zijn aangewezen of ingesteld;
- (c) voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten aanbieden in het luchtruim boven het grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is en die hun hoofdvestiging en, voor zover van toepassing, geregistreerd kantoor buiten het grondgebied hebben waarop de bepalingen van het Verdrag van toepassing zijn, het Agentschap;

- (d) voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten die pan-Europese diensten aanbieden, het Agentschap.

#### *Artikel 4*

#### **Toekenning van certificaten**

1. Om het noodzakelijke certificaat voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten te verkrijgen, moeten verleners van luchtvaartnavigatiediensten voldoen aan de algemene gemeenschappelijke eisen van bijlage I, alsmede aan de specifieke aanvullende eisen van de bijlagen II tot en met V bij deze verordening, naar gelang van de aard van de door hen verleende dienst.
2. Een bevoegde instantie gaat na of een verlener van luchtvaartnavigatiediensten aan de gemeenschappelijke eisen voldoet alvorens aan hem een certificaat af te geven.
3. Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten voldoet uiterlijk op het tijdstip waarop aan hem overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 550/2004 en artikel 8 ter, lid 2, en artikel 22 bis, onder b) en c), van Verordening (EG) nr. 216/2008 een certificaat wordt afgegeven, aan de gemeenschappelijke eisen.



*Artikel 5*  
**Afwijkingen**

1. In afwijking van artikel 4, lid 1, mogen bepaalde verleners van luchtvaartnavigatiediensten afzien van de mogelijkheid om grensoverschrijdende diensten te verlenen en van het recht op wederzijdse erkenning binnen het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

Zij mogen in dat geval een certificaat aanvragen dat zich beperkt tot het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van de in artikel 7, lid 2, van Verordening (EG) nr. 550/2004 bedoelde lidstaat valt.

Een verlener van luchtverkeersdiensten kan een dergelijke aanvraag slechts doen indien de diensten die hij verricht of voornemens is te verrichten, slechts op één of meer van de volgende categorieën betrekking hebben:

- (a) algemene luchtvaart;
- (b) luchtvaartactiviteiten;
- (c) commercieel luchtvervoer beperkt tot vliegtuigen met een maximale startmassa van minder dan 10 t of met minder dan 20 passagierszitplaatsen;
- (d) commercieel luchtvervoer met minder dan 10 000 bewegingen per jaar, ongeacht de maximale startmassa en het aantal passagierszitplaatsen, waarbij de bewegingen worden geteld als de som van de starts en landingen en worden berekend als een gemiddelde van de voorafgaande drie jaar.

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten die geen verlener van luchtverkeersdiensten is, kan een dergelijke aanvraag slechts doen indien hij met de diensten die hij verleent of voornemens is te verlenen, een brutojaaromzet van niet meer dan 1 miljoen EUR behaalt.

Wanneer een verlener van luchtvaartnavigatiediensten om objectieve praktische redenen geen bewijsmateriaal kan verstrekken waaruit blijkt dat hij aan die criteria voldoet, mag een bevoegde instantie vergelijkbare cijfers of ramingen met betrekking tot de onder c) en d) vastgestelde maxima aanvaarden.

Bij het doen van een dergelijke aanvraag verstrekt de verlener van luchtvaartnavigatiediensten de bevoegde instantie gelijktijdig het relevante bewijsmateriaal met betrekking tot de toelatingscriteria.

2. Een bevoegde instantie mag specifieke afwijkingen toestaan aan aanvragers die aan de criteria van lid 1 voldoen, in evenredigheid met hun bijdrage tot de luchtverkeersbeveiliging in het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van de lidstaat valt.

Deze afwijkingen mogen alleen de eisen van bijlage I betreffen, met de volgende uitzonderingen:

- (a) deel 1: technische en operationele bekwaamheid en geschiktheid;
- (b) deel 3.1: veiligheidsbeheer;

(c) deel 5: personeel;

(d) deel 8.1: open en doorzichtige dienstverlening.

3. Naast de in lid 2 genoemde afwijkingen mag een bevoegde instantie afwijkingen toestaan aan aanvragers die, met regelmatige gebruikmaking van niet meer dan één werkpositie op elk vliegveld, vluchtinformatie voor luchtvaartterreinverkeer verstrekken. Zij doet dit in evenredigheid tot de bijdrage van de aanvragers aan de luchtverkeersbeveiliging in het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van de lidstaat valt.

Deze afwijkingen mogen alleen de eisen van bijlage II, deel 3, betreffen:

(a) de verantwoordelijkheid voor het veiligheidsbeheer, alsmede de externe diensten en goederen (deel 3.1.2);

(b) de veiligheidsonderzoeken (deel 3.1.3);

(c) de veiligheidseisen voor risicobeoordeling en risicobeperking bij wijzigingen (deel 3.2).

4. Afwijkingen van de in de bijlagen III, IV en V vervatte eisen worden niet verleend.

5. Overeenkomstig bijlage II bij Verordening (EG) nr. 550/2004 moet een bevoegde instantie

(a) de aard en omvang van de afwijking in de aan het certificaat verbonden voorwaarden aangeven, onder vermelding van de rechtsgrond ervan;

(b) de geldigheidsduur van het certificaat beperken;

(c) voortdurend controleren of de verlener van luchtvaartnavigatiediensten aan de voorwaarden voor de afwijking blijft voldoen.

#### *Artikel 6*

#### **Bewijs van naleving**

1. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten verstrekt op verzoek van de bevoegde instantie al het relevante bewijsmateriaal waaruit blijkt dat hij aan de toepasselijke gemeenschappelijke eisen voldoet. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten mag volledig gebruikmaken van bestaande gegevens.

2. Een gecertificeerde verlener van luchtvaartnavigatiediensten stelt de bevoegde instantie in kennis van de voorgenomen wijzigingen in zijn dienstverlening die op zijn naleving van de toepasselijke gemeenschappelijke eisen of van de aan het certificaat verbonden voorwaarden van invloed kunnen zijn.

3. Wanneer een gecertificeerde verlener van luchtvaartnavigatiediensten niet meer aan de toepasselijke gemeenschappelijke eisen of aan de aan het certificaat verbonden voorwaarden voldoet, neemt de bevoegde instantie binnen een termijn van een maand een beslissing. Bij

deze beslissing draagt de bevoegde instantie de verlener van de luchtvaartnavigatiedienst op, corrigerende maatregelen te treffen.

De beslissing wordt de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten onmiddellijk ter kennis gebracht.

De bevoegde instantie controleert of de corrigerende maatregelen zijn uitgevoerd voordat zij de betrokken dienstverlener van haar instemming in kennis stelt. Ingeval de bevoegde instantie van oordeel is dat de corrigerende maatregel niet binnen de overeengekomen termijn naar behoren is uitgevoerd, treft zij passende dwangmaatregelen, zoals voorzien in artikel 7, lid 7, van Verordening (EG) nr. 550/2004 en artikel 10, artikel 22 bis, onder d), artikel 25 en artikel 68 van Verordening (EG) nr. 216/2008, voor zover van toepassing, waarbij zij rekening houdt met de noodzaak ervoor te zorgen dat de dienstverlening wordt voortgezet.

#### *Artikel 7*

### **Medewerking aan toezicht op de naleving**

De verlener van luchtvaartnavigatiediensten verlenen hun medewerking aan inspecties en onderzoeken door de bevoegde instantie of een gekwalificeerde entiteit die namens deze instantie optreedt, met inbegrip van bezoeken ter plaatse en onaangekondigde bezoeken.

De gemachtigde personen krijgen de bevoegdheid om de volgende handelingen te verrichten:

- (a) de relevante bescheiden, gegevens, procedures en ander voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten relevant materiaal te onderzoeken;
- (b) afschriften of uittreksels te maken van deze bescheiden, gegevens, procedures en ander materiaal;
- (c) ter plaatse mondelinge toelichting te vragen;
- (d) panden, terreinen of vervoermiddelen te betreden.

Wanneer zulke inspecties en onderzoeken worden uitgevoerd door een nationale toezichthoudende instantie, gebeurt dat volgens de wettelijke voorschriften van de lidstaat waarin zij worden verricht.

#### *Artikel 8*

### **Blijvende voldoening aan de eisen**

De bevoegde instantie controleert jaarlijks op basis van het te harer beschikking staande bewijsmateriaal, of de door haar gecertificeerde verlener van luchtvaartnavigatiediensten aan de eisen blijven voldoen.

De bevoegde instantie stelt hiertoe een indicatief inspectieprogramma vast en werkt dit jaarlijks bij, dat alle door haar gecertificeerde dienstverleners betreft en dat op een beoordeling is gebaseerd van de risico's van de verschillende verrichtingen waaruit de verleende diensten bestaan. Zij raadpleegt zo nodig de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten en andere betrokken bevoegde instanties alvorens dit programma vast te stellen.

Het programma vermeldt de beoogde frequentie van de inspecties van de verschillende locaties.

#### *Artikel 9*

### **Veiligheidsvoorschriften voor technisch en ontwikkelingspersoneel**

Ten aanzien van de luchtverkeers-, communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten doet de bevoegde instantie of een andere voor deze taak door een lidstaat aangewezen instantie het volgende:

- (a) zij stelt passende veiligheidsvoorschriften vast voor technisch en ontwikkelingspersoneel dat operationele aan de veiligheid gerelateerde taken verricht;
- (b) zij zorgt voor passend en geschikt veiligheidstoezicht op het technisch en ontwikkelingspersoneel dat door een uitvoerende organisatie met operationele aan de veiligheid gerelateerde taken is belast;
- (c) zij treft op redelijke gronden en na voldoende onderzoek passende maatregelen tegen de uitvoerende organisatie die en/of haar technisch en ontwikkelingspersoneel dat niet aan de eisen van bijlage II, deel 3.3, voldoet;
- (d) zij verifieert of passende methoden voorhanden zijn ter verzekering dat derden die met operationele aan de veiligheid gerelateerde taken zijn belast, aan de eisen van bijlage II, deel 3.3, voldoen.

#### *Artikel 10*

### **Collegiale-beoordelingsprocedure**

1. De Commissie kan in samenwerking met de lidstaten en het Agentschap collegiale beoordelingen van nationale toezichthoudende instanties organiseren, overeenkomstig de leden 2 tot en met 6.

2. Een collegiale beoordeling wordt uitgevoerd door een groep van nationale deskundigen en, voor zover van toepassing, deskundigen van het Agentschap. Een groep bestaat uit deskundigen uit ten minste drie verschillende lidstaten en het Agentschap. Deskundigen nemen niet deel aan collegiale beoordelingen in de lidstaat waarin zij werkzaam zijn. De Commissie vormt en onderhoudt een bestand van door de lidstaten aangewezen nationale deskundigen, dat alle aspecten bestrijkt van de in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 550/2004 genoemde gemeenschappelijke eisen.

3. Ten minste drie maanden voor een collegiale beoordeling stelt de Commissie de lidstaat en de betrokken nationale toezichthoudende instantie van de collegiale beoordeling in kennis, alsmede van de voorgenomen datum waarop deze zal geschieden en de identiteit van de deelnemende deskundigen.

De lidstaat waarvan de nationale toezichthoudende instantie wordt beoordeeld, keurt de groep van deskundigen goed, voordat deze de beoordeling uitvoert.

4. Binnen drie maanden na de beoordeling stelt de groep bij eenstemmigheid een verslag op, dat aanbevelingen kan bevatten. De Commissie belegt een vergadering met het Agentschap, de deskundigen en de nationale toezichthoudende instantie om het verslag te bespreken.

5. De Commissie zendt dit verslag toe aan de betrokken lidstaat. Deze lidstaat kan binnen drie maanden na de ontvangst zijn opmerkingen maken; deze opmerkingen omvatten, voor zover noodzakelijk, de door hem genomen of te nemen maatregelen om binnen een bepaald tijdschema aan de beoordeling gevolg te geven.

Tenzij anders met de betrokken lidstaat overeengekomen, worden het verslag en de daaropvolgende maatregelen niet gepubliceerd.

6. De Commissie deelt de lidstaten jaarlijks via het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim de belangrijkste conclusies van deze beoordelingen mee.

#### *Artikel 11*

#### **Overgangsmatregelen**

1. Verleners van luchtvaartdiensten die op de datum van inwerkingtreding van onderhavige verordening in bezit zijn van een certificaat dat is afgegeven overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2096/2005, worden geacht in bezit te zijn van een certificaat dat is afgegeven overeenkomstig onderhavige verordening.

2. Aanvragers van het certificaat voor de verlening van luchtvaartdiensten die hun aanvraag vóór de datum van inwerkingtreding van onderhavige verordening hebben ingediend, maar aan wie het certificaat nog niet is afgegeven, moeten aantonen dat zij aan de voorwaarden van onderhavige verordening voldoen voordat het certificaat wordt afgegeven.

3. De instantie van een lidstaat waarbij organisaties waarvoor het Agentschap volgens artikel 3 de bevoegde instantie is, een certificaat hebben aangevraagd vóór de inwerkingtreding van onderhavige verordening, voltooit de certificeringsprocedure in overleg met het Agentschap en doet het Agentschap na afgifte van het certificaat het dossier toekomen.

#### *Artikel 12*

#### **Intrekkingen**

1. Verordening (EG) nr. 2096/2005 wordt hierbij ingetrokken.

2. Verordening (EG) nr. 668/2008 wordt hierbij ingetrokken.

3. Artikel 6 van Verordening (EG) nr. 482/2008 wordt hierbij ingetrokken.

*Artikel 13*  
**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, ...

*Voor de Commissie*

*De voorzitter*

## BIJLAGE I

### ALGEMENE EISEN VOOR DE VERLENING VAN LUCHTNAVIGATIEDIENSTEN

#### 1. TECHNISCHE EN OPERATIONALE BEKWAAMHEID EN GESCHIKTHEID

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet de diensten kunnen verlenen op een veilige, efficiënte, constante en duurzame wijze, in overeenstemming met een algemene behoefte van een redelijk niveau in een bepaald luchtruim. Hiertoe moet hij over passende technische en operationele capaciteit en deskundigheid beschikken.

#### 2. ORGANISATIESTRUCTUUR EN -BEHEER

##### 2.1. **Organisatiestructuur**

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten organiseert en leidt zijn organisatie op basis van een structuur die een veilige, efficiënte en constante dienstverlening mogelijk maakt.

In de organisatiestructuur wordt het volgende vastgelegd:

- (a) de bevoegdheden, plichten en verantwoordelijkheden van de aangewezen functionarissen, met name van het leidinggevende personeel met functies op het gebied van veiligheid, kwaliteit, beveiliging, financiën en personeel;
- (b) de relatie en rapportagelijnen tussen de verschillende delen en processen van de organisatie.

##### 2.2. **Organisatiebeheer**

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten stelt een bedrijfsplan op, dat zich over minimaal vijf jaar uitstrekt. Het bedrijfsplan

- (a) beschrijft de algemene doelstellingen van de dienstverlener en zijn strategie om deze te bereiken in overeenstemming met de algemene plannen op lange termijn van de dienstverlener en met de relevante EU-eisen die voor de ontwikkeling van infrastructuur of andere technologie van belang zijn;
- (b) omvat passende prestatiedoelstellingen voor de kwaliteit en het niveau van de dienstverlening, de veiligheid en de kosteneffectiviteit.

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten stelt een jaarplan voor het komende jaar op, waarin de onderdelen van het bedrijfsplan nader worden uitgewerkt en wijzigingen worden aangegeven.

Het jaarplan omvat de volgende bepalingen over het niveau en de kwaliteit van de diensten, zoals het verwachte niveau van de capaciteit, de veiligheid en de vertragingen van vluchten, alsmede over financiële maatregelen:

- (a) inlichtingen over de invoering van nieuwe infrastructuur of andere ontwikkelingen en een verklaring over de wijze waarop zij tot de verbetering van het niveau en de kwaliteit van de diensten zullen bijdragen;

- (b) prestatie-indicatoren aan de hand waarvan het niveau en de kwaliteit van de diensten redelijk kunnen worden beoordeeld;
- (c) de verwachte financiële situatie op korte termijn van de dienstverlener, alsmede eventuele wijzigingen van of gevolgen voor het bedrijfsplan.

### 3. VEILIGHEIDS- EN KWALITEITSBEHEER

#### 3.1. **Veiligheidsbeheer**

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten beheert de veiligheid van al zijn diensten. Daarbij stelt hij formele interfaces in met alle betrokkenen die de veiligheid van zijn diensten rechtstreeks kunnen beïnvloeden.

#### 3.2. **Kwaliteitsbeheer**

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten heeft uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van onderhavige verordening een kwaliteitszorgsysteem ingevoerd dat alle door hem verleende luchtvaartnavigatiediensten bestrijkt volgens de onderstaande beginselen. Hij

- (a) stelt het kwaliteitsbeleid zo vast dat dit zo nauw mogelijk aansluit bij de behoeften van de verschillende gebruikers;
- (b) voert een kwaliteitsverzekeringsprogramma in dat procedures omvat om te verifiëren of alle handelingen overeenkomstig de toepasselijke eisen, normen en procedures worden verricht;
- (c) bewijst door middel van handboeken en controledocumenten dat het kwaliteitssysteem functioneert;
- (d) benoemt vertegenwoordigers van de bedrijfsleiding om erop toe te zien dat procedures ter verzekering van veilige en efficiënte operationele praktijken worden gevolgd en dat deze toereikend zijn;
- (e) beoordeelt het gebruikte kwaliteitssysteem en neemt zo nodig corrigerende maatregelen.

Een door een naar behoren erkende organisatie afgegeven EN ISO 9001-certificaat voor de luchtvaartnavigatiediensten van de verlener wordt beschouwd als een afdoend middel om aan de eisen te voldoen. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten stemt in met de bekendmaking van de certificeringsdocumentatie aan de bevoegde instantie op verzoek van laatstgenoemde.

Verleners van luchtvaartnavigatiediensten kunnen veiligheids- en kwaliteitsbeheersystemen in hun beheersysteem integreren.

#### 3.3. **Operationele handboeken**

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten verschaft het uitvoerende personeel operationele handboeken over de diensten die het verleent en werkt deze bij. Hij ziet erop toe dat



- (a) de operationele handboeken de instructies en inlichtingen bevatten die het uitvoerende personeel voor zijn werkzaamheden nodig heeft;
- (b) de relevante delen van de operationele handboeken voor het betrokken personeel toegankelijk zijn;
- (c) het uitvoerende personeel onmiddellijk in kennis wordt gesteld van wijzigingen in het operationele handboek die hun werkzaamheden betreffen en over de inwerkingtreding ervan.

#### 4. BEVEILIGING

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten voert een beveiligingsbeheersysteem in om

- (a) de veiligheid van zijn faciliteiten en personeel te verzekeren teneinde onwettige inmenging in de dienstverlening te voorkomen;
- (b) de veiligheid van de door hem ontvangen, verschaft of op andere wijze gebruikte operationele gegevens te verzekeren, zodat deze alleen voor bevoegden toegankelijk zijn.

In het beveiligingsbeheersysteem moet het volgende worden vastgesteld:

- (a) de procedures voor de beoordeling en beperking van veiligheidsrisico's, het toezicht op en de verbetering van de veiligheid, de beoordeling van de veiligheid en de verspreiding van opgedane ervaring;
- (b) de methoden die zijn ontworpen om lacunes in de beveiliging op te sporen en het personeel adequaat te waarschuwen;
- (c) de methoden om de gevolgen van lacunes in de beveiliging te beperken en om herstel- en schadebeperkingprocedures vast te stellen teneinde herhaling te voorkomen.

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten zorgt ervoor dat zijn personeel zo nodig aan een veiligheidsonderzoek wordt onderworpen en werkt ter verzekering van de veiligheid van zijn faciliteiten, personeel en gegevens met de bevoegde burgerlijke en militaire instanties samen.

#### 5. PERSONEEL

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten heeft adequaat opgeleid personeel in dienst om een veilige, efficiënte, constante en duurzame verlening van zijn diensten te garanderen. Hij stelt hiertoe een aanwervings- en opleidingsbeleid voor zijn personeel vast.

## 6. FINANCIËLE DRAAGKRACHT

### 6.1. Economische en financiële capaciteit

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet kunnen voldoen aan zijn financiële verplichtingen, zoals vaste en variabele exploitatiekosten en kapitaalinvesteringskosten. Hij hanteert een adequaat kostprijsberekeningssysteem. Hij toont zijn draagkracht aan in het in deel 2.2 van deze bijlage genoemde jaarplan en door middel van balansen en rekeningen die hij op grond van zijn rechtsstatus moet opmaken.

### 6.2. Financiële controle

Overeenkomstig artikel 12, lid 2, van Verordening (EG) nr. 550/2004 toont een verlener van luchtvaartnavigatiediensten aan dat hij regelmatig aan een onafhankelijke accountantscontrole wordt onderworpen.

## 7. AANSPRAKELIJKHEID EN VERZEKERING

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten neemt maatregelen om zijn aansprakelijkheid uit hoofde van het geldende recht te dekken.

De toegepaste dekkingsmethode moet passend zijn voor de mogelijke verliezen en schade, waarbij rekening wordt gehouden met de rechtsstatus van de dienstverlener en de mate waarin dekking door commerciële verzekeringen mogelijk is.

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten die gebruikmaakt van de diensten van andere verlener van luchtvaartnavigatiediensten zorgt ervoor dat de verdeling van de aansprakelijkheid tussen hen in de overeenkomsten is geregeld.

## 8. KWALITEIT VAN DIENSTEN

### 8.1. Open en doorzichtige dienstverlening

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten verleent zijn diensten op een open en doorzichtige wijze. Hij publiceert de voorwaarden voor toegang tot zijn diensten en voert een formele overlegprocedure op regelmatige grondslag met de gebruikers van zijn diensten in, hetzij individueel, hetzij collectief, en ten minste eenmaal per jaar.

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten discrimineert overeenkomstig het toepasselijke EU-recht niet op grond van de nationaliteit of de identiteit van de gebruiker of de gebruikerscategorie.

### 8.2. Rampenplannen

Uiterlijk één jaar na de certificering moet een verlener van luchtvaartnavigatiediensten beschikken over een rampenplan voor alle door hem verleende diensten voor gebeurtenissen waarbij zijn diensten aanzienlijk worden verminderd of onderbroken.

## 9. EISEN INZAKE HET JAARVERSLAG

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten overlegt de bevoegde instantie een jaarverslag van zijn activiteiten. Dit verslag omvat, onverminderd artikel 12 van Verordening (EG) nr. 550/2004, de financiële resultaten alsmede de operationele prestaties en andere belangrijke activiteiten en ontwikkelingen, met name op veiligheidsgebied.

Het jaarverslag omvat tenminste het volgende:

- een beoordeling van het niveau en de kwaliteit van de verleende diensten en van het geboden veiligheidsniveau;
- de prestaties van de dienstverlener in vergelijking met de in het bedrijfsplan vastgestelde doelstellingen, waarbij de werkelijke prestatie wordt afgezet tegen het jaarplan met gebruikmaking van de in het jaarplan vastgestelde prestatie-indicatoren,
- de ontwikkelingen in de operaties en de infrastructuur;
- de financiële resultaten, voor zover zij overeenkomstig artikel 12, lid 1, van Verordening (EG) nr. 550/2004 niet afzonderlijk worden gepubliceerd;
- informatie over de formele overlegprocedure met de gebruikers van zijn diensten;
- informatie over het personeelsbeleid.

De verlener van luchtvaartnavigatiediensten maakt de inhoud van het jaarverslag voor het publiek toegankelijk onder de door de bevoegde instantie overeenkomstig het nationale recht gestelde voorwaarden.

## BIJLAGE II

### SPECIFIEKE EISEN VOOR DE VERLENING VAN LUCHTVERKEERSDIENSTEN

#### 1. EIGENDOM

Een verlener van luchtverkeersdiensten deelt de in artikel 7, lid 2, van Verordening (EG) nr. 550/2004 bedoelde bevoegde instantie de volgende gegevens mee:

- de rechtsstatus, de eigendomsstructuur en alle maatregelen die een belangrijke invloed op de zeggenschap over de activa hebben;
- eventuele relaties met organisaties die niet bij de verlening van luchtverkeersdiensten betrokken zijn, met inbegrip van commerciële activiteiten waarin hij rechtstreeks of via verwante ondernemingen deelneemt en die meer dan 1% van zijn verwachte inkomen uitmaken. Bovendien stelt hij de toezichthouder in kennis van elke wijziging in de eigendom van elke afzonderlijke deelneming die 10% of meer van zijn totale aandelenkapitaal vertegenwoordigt.

Een verlener van luchtverkeersdiensten neemt alle noodzakelijke maatregelen ter voorkoming van belangenconflicten die de onpartijdige en objectieve verlening van zijn diensten in gevaar kunnen brengen.

#### 2. OPEN EN DOORZICHTIGE DIENSTVERLENING

In aanvulling op bijlage I, deel 8.1, nemen lidstaten, indien zij besluiten om de verlening van specifieke luchtverkeersdiensten in een omgeving met vrije mededinging te organiseren, alle passende maatregelen ter voorkoming dat de verlener van specifieke luchtverkeersdiensten zich aan gedragingen schuldig maken die de voorkoming, beperking of vervalsing van mededinging tot doel of gevolg hebben, of aan gedragingen die als misbruik van een machtspositie in de zin van het toepasselijke nationale en EU-recht zijn aan te merken.

#### 3. VEILIGHEID VAN DIENSTEN

##### 3.1. **Veiligheidsbeheersysteem**

##### 3.1.1. *Algemene veiligheidseisen*

Een verlener van luchtverkeersdiensten beschikt over een veiligheidsbeheersysteem dat een integraal deel van het beheer van zijn diensten uitmaakt. Dit systeem

- zorgt voor een formele, expliciete en proactieve benadering van het systematische veiligheidsbeheer dat tegemoetkomt aan zijn verantwoordelijkheden voor de veiligheid bij de verlening van zijn diensten; functioneert voor alle diensten en ondersteunende maatregelen die onder zijn beheer vallen, en is gebaseerd op een verklaring waarin de uitgangspunten voor het beheer van de veiligheid van de organisatie worden vastgelegd (veiligheidsbeheer),
- zorgt ervoor dat eenieder die bij de veiligheidsaspecten van de verlening van luchtverkeersdiensten is betrokken, bij zijn handelingen individueel

verantwoordelijk is voor de veiligheid, dat de leidinggevendenden verantwoordelijk zijn voor de veiligheidsprestaties van hun respectieve afdelingen en onderdelen en dat de hoogste leidinggevendenden van de dienstverlener een algemene verantwoordelijkheid voor de veiligheid dragen (verantwoordelijkheid voor de veiligheid),

- zorgt ervoor dat de hoogste prioriteit aan het bereiken van een toereikend veiligheidsniveau in de luchtverkeersdiensten wordt gegeven (veiligheidsprioriteit),
- zorgt ervoor dat de voornaamste veiligheidsdoelstelling bij de verlening van luchtverkeersdiensten is dat deze diensten zo weinig als redelijkerwijze mogelijk is tot de kans op een vliegtuigongeval bijdragen (veiligheidsdoelstelling).

### 3.1.2. *Eisen voor het bereiken van veiligheid*

Bij de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem moet een verlener van luchtverkeersdiensten

- ervoor zorgen dat het personeel niet alleen de juiste vergunning heeft en aan de toepasselijke gezondheidseisen voldoet, maar ook voldoende is opgeleid en bekwaam is voor de te verrichten werkzaamheden (bekwaamheid),
- ervoor zorgen dat veiligheidsbeheerfuncties worden vastgesteld die gepaard gaan met verantwoordelijkheid, binnen de organisatie, voor de ontwikkeling en het onderhoud van het veiligheidsbeheersysteem; ervoor zorgen, dat dit aspect van de verantwoordelijkheid onafhankelijk is van het lijnmanagement en hiervoor rechtstreeks aan het hoogste organisatieniveau verantwoording wordt afgelegd. Bij kleine organisaties echter, waar een combinatie van verantwoordelijkheden voldoende onafhankelijkheid op dit gebied verhindert, moeten de regelingen betreffende veiligheidsverzekering worden aangevuld met bijkomende onafhankelijke middelen; en ervoor zorgen, dat de hoogste leidinggevendenden van de dienstverlener actief bij het verzekeren van het veiligheidsbeheer betrokken zijn (verantwoordelijkheid voor het veiligheidsbeheer),
- ervoor zorgen dat voor alle functionele systemen, voor zover dit uitvoerbaar is, kwantitatieve veiligheidsniveaus worden afgeleid en gehandhaafd (kwantitatieve veiligheidsniveaus),
- ervoor zorgen dat het veiligheidsbeheersysteem stelselmatig wordt gedocumenteerd op een wijze die een duidelijk verband met het veiligheidsbeleid van de organisatie legt (documentatie van het veiligheidsbeheersysteem),
- zorgen voor een adequate rechtvaardiging van de veiligheid van de van buitenaf geleverde diensten en goederen, voor zover deze voor de veiligheid bij de verlening van zijn diensten van betekenis zijn (externe diensten en goederen),

- ervoor zorgen dat de risico's in passende mate worden beoordeeld en beperkt, zodat alle aspecten van de luchtverkeersbeveiliging naar behoren in aanmerking worden genomen (risicobeoordeling en -beperking). Op veranderingen in het functionele systeem van de luchtverkeersbeveiliging is deel 3.2 van deze bijlage van toepassing,
- ervoor zorgen dat operationele en technische incidenten in de luchtverkeersbeveiliging die worden geacht ernstige gevolgen voor de veiligheid te hebben, onmiddellijk worden onderzocht en dat de noodzakelijke corrigerende maatregelen worden getroffen (veiligheidsincidenten). Hij moet ook aantonen dat hij aan de eisen inzake de melding en beoordeling van veiligheidsincidenten heeft voldaan overeenkomstig het toepasselijke nationale en EU-recht.

### 3.1.3. *Eisen voor veiligheidsverzekering*

Bij de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem moet een verlener van luchtverkeersdiensten ervoor zorgen dat

- veiligheidsonderzoeken routinematig worden uitgevoerd om zo nodig verbeteringen aan te bevelen, om zekerheid te verschaffen aan de beheerders van de veiligheid van de activiteiten die onder hun bevoegdheid vallen, en om te bevestigen dat hij aan de relevante delen van het veiligheidsbeheersysteem voldoet (veiligheidsonderzoeken),
- methoden zijn ingevoerd ter opsporing van wijzigingen in functionele systemen of handelingen die erop kunnen wijzen dat een factor een punt bereikt waarop niet langer aan aanvaardbare veiligheidsnormen kan worden voldaan, en dat corrigerende maatregelen worden getroffen (veiligheidstoezicht),
- tijdens het functioneren van het veiligheidsbeheersysteem veiligheidsaantekeningen worden bijgehouden die als basis dienen voor het verschaffen van de veiligheidsverzekering voor allen die betrokken zijn bij, verantwoordelijk zijn voor of afhankelijk zijn van de verleende diensten, en voor de bevoegde instantie (veiligheidsaantekeningen).

### 3.1.4. *Eisen ter bevordering van veiligheid*

Bij de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem moet een verlener van luchtverkeersdiensten ervoor zorgen dat

- alle werknemers zich bewust zijn van de potentiële veiligheidsrisico's die aan hun taken verbonden zijn (veiligheidsbewustzijn),
- de opgedane ervaring uit onderzoeken naar veiligheidsvoorvallen en andere veiligheidsactiviteiten worden verspreid binnen de organisatie op management- en operationeel niveau (verspreiding van ervaring),
- alle medewerkers actief worden aangemoedigd, oplossingen voor onderkende gevaren te vinden, en veranderingen worden doorgevoerd om de veiligheid waar nodig te verbeteren (verbetering van de veiligheid).

## 3.2. Veiligheidseisen voor risicobeoordeling en -beperking bij wijzigingen

### 3.2.1. Deel 1

Bij de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem moet een verlener van luchtverkeersdiensten ervoor zorgen dat bij wijzigingen in de delen van het functionele systeem van luchtverkeersbeveiliging en van de ondersteunende maatregelen die onder zijn beheer vallen, stelselmatig zowel een vaststelling van de gevaren als een risicobeoordeling en risicobeperking geschieden, waarbij het volgende wordt beschouwd:

- (a) de volledige levenscyclus van het onderzochte bestanddeel van het functionele systeem van luchtverkeersbeveiliging, vanaf de aanvankelijke planning en vaststelling tot de handelingen na de invoering, het onderhoud en de ontmanteling;
- (b) de onderdelen in de lucht, op de grond en eventueel in de ruimte van het functionele systeem van luchtverkeersbeveiliging, door samenwerking met de verantwoordelijke partijen;
- (c) de uitrusting, de procedures en het personeel van het functionele systeem van luchtverkeersbeveiliging, de wisselwerking tussen deze elementen en de wisselwerking tussen het onderzochte bestanddeel en de rest van het functionele systeem van het luchtverkeersbeveiliging.

### 3.2.2. Deel 2

De procedure voor vaststelling van de gevaren en voor risicobeoordeling en -beperking omvat het volgende:

- (a) de vaststelling van de omvang, de grenzen en de interfaces van het onderzochte bestanddeel, evenals de vaststelling van de functies die dat bestanddeel moet vervullen en de omgeving waarin het moet functioneren;
- (b) de vaststelling van de veiligheidsdoelstellingen van het bestanddeel, die het volgende omvat:
  - vaststelling van de aan luchtverkeersbeveiliging gerelateerde reële gevaren en omstandigheden die tot storingen kunnen leiden, alsmede de gecombineerde uitwerking ervan,
  - beoordeling van de mogelijke gevolgen ervan voor de veiligheid van vliegtuigen en de beoordeling van de ernst van deze gevolgen aan de hand van de in deel 4 vastgestelde ernstcategorieën,
  - vaststelling van de toelaatbaarheid ervan, uitgedrukt als de maximale waarschijnlijkheid dat het gevaar zich voordoet, afgeleid uit de ernst en de maximale waarschijnlijkheid van de gevolgen van het gevaar, overeenkomstig deel 4;
- (c) eventueel de afleiding van een risicobeperkingsstrategie die

- aangeeft welke beschermende maatregelen moeten worden genomen tegen de gevaren die risico's inhouden,
  - zo nodig de ontwikkeling omvat van de veiligheidseisen die betrekking kunnen hebben op het onderzochte bestanddeel of op de andere delen van het functionele systeem van luchtverkeersbeveiliging of op de omgeving waarin de operaties plaatsvinden, en
  - de uitvoerbaarheid en doeltreffendheid ervan verzekert;
- (d) de verificatie dat aan alle vastgestelde veiligheidsdoelstellingen en -eisen is voldaan,
- voorafgaande aan de uitvoering van de wijziging,
  - tijdens een overgangsfase naar de operationele dienst,
  - tijdens de operationele periode, en
  - tijdens een overgangsfase naar de ontmanteling.

### 3.2.3. *Deel 3*

De resultaten, de daarmee samenhangende beginselen en de bewijzen van de risicobeoordelingsprocedures en risicobeperkingsprocedures, met inbegrip van de vaststelling van de gevaren, worden zodanig geordend en gedocumenteerd, dat

- alle argumentaties worden vastgesteld om aan te tonen dat het onderzochte bestanddeel en het gehele functionele systeem van luchtverkeersbeveiliging een aanvaardbaar veiligheidsniveau hebben en zullen behouden, doordat zij aan de vastgestelde veiligheidsdoelstellingen en -eisen voldoen. Dit omvat eventueel specificaties van de gebruikte prognose-, toezichts- en controletechnieken,
- alle veiligheidseisen in verband met de uitvoering van een wijziging kunnen worden teruggevoerd tot de beoogde operaties of functies.

### 3.2.4. *Deel 4*

Vaststelling van de gevaren en beoordeling van de ernst ervan

De gevaren moeten systematisch worden vastgesteld. De ernst van de gevolgen van de gevaren in een bepaalde omgeving waarin de operaties plaatsvinden, moet met behulp van het classificatiesysteem in de onderstaande tabel worden vastgesteld, waarbij de classificatie van de ernst afhankelijk is van een specifieke redenering waaruit het meest waarschijnlijke gevolg van een gevaar in het ergste geval blijkt.



Ernstcategorie	Gevolgen voor operaties
1 (Meest ernstig)	Ongeval <sup>(1)</sup>
2	Ernstig incident <sup>(1)</sup>
3	Zwaar incident waarbij de operaties van een vliegtuig zijn betrokken, waarbij de veiligheid van een vliegtuig in het geding kan zijn geweest en dat tot een bijnabotsing met een ander vliegtuig, de grond of obstakels heeft geleid
4	Belangrijk incident onder omstandigheden waaruit blijkt dat een ongeval of een ernstig of zwaar incident had kunnen gebeuren indien het risico niet binnen de veiligheidsgrenzen was afgehandeld of indien een ander vliegtuig in de nabijheid was geweest
5 (Minst ernstig)	Geen rechtstreeks gevolg voor de veiligheid

<sup>(1)</sup> In de zin van Richtlijn 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart (PB L 319 van 12.12.1994, blz. 14).

Om de gevolgen van een gevaar voor de operaties af te leiden en de ernst ervan vast te stellen, omvat de systematische aanpak of procedure de gevolgen van de gevaren voor de verschillende onderdelen van het functionele systeem van luchtverkeersbeveiliging, zoals het boordpersoneel, de luchtverkeersleiders, de functionele mogelijkheden van het vliegtuig, de functionele mogelijkheden van het gedeelte op de grond van het functionele systeem voor luchtverkeersbeveiliging en de mogelijkheid om veilige luchtverkeersdiensten te verlenen.

#### Risicoclassificatiesysteem

Er moeten veiligheidsdoelstellingen op basis van risico's worden vastgesteld, uitgedrukt als de maximale waarschijnlijkheid dat het gevaar zich voordoet, afgeleid uit de ernst van de gevolgen ervan en de maximale waarschijnlijkheid dat de gevolgen van het gevaar optreden.

Als noodzakelijke aanvulling op het bewijs dat aan de vastgestelde kwantitatieve doelstellingen is voldaan, worden aanvullende veiligheidsbeheersmaatregelen overwogen, zodat het luchtverkeersbeveiligingssysteem veiliger wordt gemaakt voor zover dit redelijk is.

### 3.2.5. Deel 5

#### Systeem ter verzekering van softwareveiligheid

Bij de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem moet een verlener van luchtverkeersdiensten een systeem ter verzekering van de softwareveiligheid invoeren overeenkomstig Verordening (EG) nr. 482/2008 van de Commissie<sup>9</sup>.

### 3.3. **Veiligheidseisen voor technisch en ontwikkelingspersoneel dat operationele veiligheidsgerelateerde taken verricht**

Een verlener van luchtverkeersdiensten moet ervoor zorgen dat technisch en ontwikkelingspersoneel, met inbegrip van personeel van uitvoerende organisaties waaraan taken zijn uitbesteed, dat voor operationeel gebruik goedgekeurde luchtverkeersbeveiligingsapparatuur bedient en onderhoudt, voldoende kennis en begrip heeft en houdt van de door hem ondersteunde diensten, van de werkelijke en potentiële gevolgen van zijn werk voor de veiligheid van de diensten en van de toe te passen werkbeperkingen.

Van het personeel met aan de veiligheid gerelateerde taken, met inbegrip van het personeel van uitvoerende organisaties waaraan taken zijn uitbesteed, documenteert de verlener van luchtverkeersdiensten de bekwaamheid; de geldende dienstroosters om voldoende capaciteit en de continuïteit van de dienst te verzekeren, de regelingen en het beleid inzake de kwalificatie van het personeel, het personeelsopleidingsbeleid, de opleidingsplannen en opleidingsdocumenten alsook de regelingen voor het toezicht op het niet-gekwalificeerde personeel. Hij heeft procedures vastgesteld voor gevallen waarin twijfel bestaat ten aanzien van de lichamelijke of geestelijke conditie van het personeel.

Een verlener van luchtverkeersdiensten houdt een register bij met de aantallen, de status en de inzetbaarheid van het personeel met aan de veiligheid gerelateerde taken. Het register vermeldt het volgende:

- (a) de identiteit van het voor aan de veiligheid gerelateerde taken verantwoordelijke personeel;
- (b) de relevante kwalificaties van het technische en operationele personeel, met inachtneming van de vereiste vaardigheden en bekwaamheid;
- (c) de locaties en de taken die aan het technische en operationele personeel zijn toegewezen, met inbegrip van de methode voor het maken van roosters.

## 4. WERKMETHODEN EN OPERATIONELE PROCEDURES

Een verlener van luchtverkeersdiensten moet kunnen aantonen dat zijn werkmethoden en operationele procedures voldoen aan de normen in de volgende bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze van belang zijn voor de verlening van luchtverkeersdiensten in het betrokken luchtruim:

---

<sup>9</sup> PB L 141 van 31.5.2008, blz. 5.

- (a) bijlage 2 betreffende de luchtverkeersregels (tiende uitgave, juli 2005), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 40;
- (b) bijlage 10 betreffende aeronautische telecommunicatie, volume II betreffende communicatieprocedures, inclusief die met PANS-status (zesde uitgave, oktober 2001), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 82;
- (c) bijlage 11 betreffende luchtverkeersdiensten (dertiende uitgave, juli 2001), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 45.

### *BIJLAGE III*

## **SPECIFIEKE EISEN VOOR DE VERLENING VAN METEOROLOGISCHE DIENSTEN**

### **1. TECHNISCHE EN OPERATIONELE BEKWAAMHEID EN GESCHIKTHEID**

Een verlener van meteorologische diensten zorgt ervoor dat de meteorologische informatie die noodzakelijk is ter uitvoering van respectieve taken in een voor de gebruikers geschikte vorm beschikbaar wordt gesteld aan

- de gebruikers van een luchtvaartuig en boordpersoneel voor de planning vóór en tijdens de vlucht,
- de verlener van luchtverkeers- en vluchtinformatiediensten,
- de eenheden van opsporings- en reddingsdiensten,
- luchthavens.

Een verlener van meteorologische diensten bevestigt het niveau van haalbare nauwkeurigheid van de voor operaties verspreide informatie, met inbegrip van de bron van die informatie, waarbij hij er ook voor zorgt dat deze informatie tijdig wordt verspreid en zo nodig wordt bijgewerkt.

### **2. WERKMETHODEN EN OPERATIONELE PROCEDURES**

Een verlener van meteorologische diensten moet kunnen aantonen dat zijn werkmethoden en operationele procedures voldoen aan de normen in de volgende bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze van belang zijn voor de verlening van meteorologische diensten in het betrokken luchtruim:

- (a) bijlage 3 betreffende meteorologische diensten voor internationale luchtnavigatie (zestiende uitgave, juli 2007), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 74;
- (b) bijlage 11 betreffende luchtverkeersdiensten (dertiende uitgave, juli 2001), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 45;
- (c) bijlage 14 betreffende vliegvelden, in de volgende versies:
  - (i) volume I betreffende het ontwerp en de exploitatie van vliegvelden (vierde uitgave, juli 2004), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 9,
  - (ii) volume II betreffende helihavens (tweede uitgave, juli 1995), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 3.

### *BIJLAGE IV*

## **SPECIFIEKE EISEN VOOR DE VERLENING VAN LUCHTVAARTINLICHTINGDIENSTEN**

### **1. TECHNISCHE EN OPERATIONELE BEKWAAMHEID EN GESCHIKTHEID**

Een verlener van luchtvaartinlichtingendiensten zorgt ervoor dat voor vluchtoperaties informatie en gegevens beschikbaar zijn in een vorm die geschikt is voor

- boordpersoneel, met inbegrip van cockpitpersoneel, alsmede vluchtplanning, vluchtbeheersystemen en vluchtsimulators, en
- verlener van luchtverkeersdiensten die verantwoordelijk zijn voor vluchtinformatiediensten, voor het verstrekken van vluchtinformatie voor luchtvaarterreinverkeer en voor de verstrekking van informatie vóór de vlucht.

Een verlener van luchtvaartinlichtingendiensten moet borg staan voor de integriteit van de gegevens en voor de nauwkeurigheid van de voor operaties verspreide informatie, met inbegrip van de bron van die informatie, voordat die wordt verspreid.

### **2. WERKMETHODEN EN OPERATIONELE PROCEDURES**

Een verlener van luchtvaartinlichtingendiensten moet kunnen aantonen dat zijn werkmethoden en operationele procedures voldoen aan de normen in de volgende bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze van belang zijn voor de verlening van luchtvaartinlichtingendiensten in het betrokken luchtruim:

- (a) bijlage 3 betreffende meteorologische diensten voor internationale luchtnavigatie (zestiende uitgave, juli 2007), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 74;
- (b) bijlage 4 betreffende luchtvaartkaarten (tiende uitgave, juli 2001), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 54;
- (c) bijlage 15 betreffende luchtvaartinlichtingendiensten (twaalfde uitgave, juli 2004), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 34.

## BIJLAGE V

### **SPECIFIEKE EISEN VOOR DE VERLENING VAN COMMUNICATIE-, NAVIGATIE- OF PLAATSBEPALINGSDIENSTEN**

#### 1. TECHNISCHE EN OPERATIONELE BEKWAAMHEID EN GESCHIKTHEID

Een verlener van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten verzekert de beschikbaarheid, continuïteit, nauwkeurigheid en volledigheid van zijn diensten.

Een verlener van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten staat borg voor het kwaliteitsniveau van de door hem verleende diensten en toont aan dat zijn uitrusting regelmatig wordt onderhouden en zo nodig geijkt.

#### 2. VEILIGHEID VAN DIENSTEN

Een verlener van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten voldoet aan de eisen van bijlage II, deel 3, betreffende de veiligheid van diensten.

#### 3. WERKMETHODEN EN OPERATIONELE PROCEDURES

Een verlener van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten moet kunnen aantonen dat zijn werkmethoden en operationele procedures voldoen aan de normen van bijlage 10 betreffende aeronautische telecommunicatie bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, in de volgende versies, voor zover deze van belang zijn voor de verlening van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten in het betrokken luchtruim:

- (a) volume I inzake radionavigatiehulpmiddelen (zesde uitgave, juli 2006), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 82;
- (b) volume II inzake communicatieprocedures, inclusief die met PANS-status (zesde uitgave, oktober 2001), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 82;
- (c) volume III inzake communicatiesystemen (tweede uitgave, juli 2007), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 82;
- (d) volume IV inzake surveillanceradars en botsingvermijdingssystemen (vierde uitgave, juli 2007), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 82;
- (e) volume V inzake het gebruik van het radiofrequentiespectrum voor de luchtvaart (tweede uitgave, juli 2001), met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 82.