Raad van de
Europese Unie

Brussel, 17 oktober 2022
(OR. en)

13674/22
ADD 1

AVIATION 252

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
aan:	het secretariaat-generaal van de Raad
nr. Comdoc.:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Betreft:	BIJLAGE bij het VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD Het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2022) 529 final - ANNEX.

Bijlage: COM(2022) 529 final - ANNEX

EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 17.10.2022
COM(2022) 529 final

ANNEX

BIJLAGE

bij het

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart

Inhoudsopgave

1. EUROPEES VEILIGHEIDSBELEID, -DOELSTELLINGEN EN -MIDDELEN 6

1.1. Het Europees luchtvaartveiligheidssysteem 6

1.2. Het Europees luchtvaartveiligheidssysteem en de ICAO 7

1.3. Het regelgevingskader van de Unie inzake luchtvaartveiligheid en milieubescherming 8

1.3.1. Structuur van het regelgevingskader van de Unie inzake luchtvaartveiligheid 8

1.3.2. Verordening (EU) 2018/1139 en gerelateerde regels 14

1.3.3. Onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart 24

1.3.4. Melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart 24

1.3.5. EU-lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan in de EU een exploitatieverbod is opgelegd 25

1.4. Verantwoordelijkheden en aansprakelijkheid voor de veiligheid in de Europese Unie 25

1.4.1. Besluitvormingsprocedure in de Europese Unie 25

1.4.2. Bevoegdheden en verantwoordelijkheden op het gebied van luchtvaartveiligheid binnen het Europese veiligheidssysteem 27

1.5. Onderzoek naar ongevallen en incidenten 37

1.5.1. De toepasselijke regels 37

1.5.2. Veiligheidsaanbevelingen 37

1.5.3. Samenwerking met andere entiteiten 38

1.6. Handhaving 39

1.6.1. Handhaving ten aanzien van de lidstaten 39

1.6.2. Handhaving ten aanzien van gereguleerde brancheorganisaties 40

2. EUROPEES BEHEER VAN VEILIGHEIDSRISICO'S 42

2.1. Verzameling, analyse en uitwisseling van veiligheidsgegevens 44

2.2. Veiligheidsrisicobeheer op EU-niveau: de ontwikkeling en bijwerking van het Europees Plan voor de veiligheid van de luchtvaart 45

2.2.1 Het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart: internationale dimensie 49

2.3. Monitoring van de veiligheidsprestaties 51

2.3.1 Overeenkomst over veiligheidsprestaties van organisaties 51

2.3.2 Veiligheidsprestaties van de lidstaten 52

2.3.3 Jaarlijks veiligheidsoverzicht van het EASA 52

2.4. Voorschriften inzake veiligheidsbeheer voor autoriteiten en organisaties 53

3. EUROPEES BELEID OM DE VEILIGHEID TE WAARBORGEN 54

3.1 Veiligheidstoezicht 54

3.1.1 Toezicht op de toepassing van de regelgeving in de lidstaten 55

3.1.2 Toezicht op gecertificeerde organisaties 55
3.2 Gericht toezicht op probleemgebieden op basis van veiligheidsgegevens 55
3.2.1 Gerichte monitoring van de lidstaten op basis van veiligheidsgegevens 55
3.2.2 Toezicht op de sector op basis van de veiligheidsgegevens 56
4. EUROPESE BEWUSTMAKING OP HET GEBIED VAN VEILIGHEID 58
4.1 Activiteiten op EU-niveau 59
4.1.1 Veiligheidscommunicatie 59
4.2 Opleiding op EU-niveau 60

Lijst van acroniemen 62

Tabel 1. Geldende EU-regelgeving op het gebied van luchtvaartveiligheid en milieubescherming 9
Tabel 2. Bevoegde instanties op basis van het EU-recht 28

Figuur 1. Relaties tussen de actoren van het Europese veiligheidssysteem 32
Figuur 2. Het Europees SRM-proces 47
Figuur 3. Relatie tussen het EASP, het EPAS en andere programma's en plannen 50

INLEIDING

In dit document wordt het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (EASP) beschreven aan de hand van een overzicht van de geldende reeks EU-luchtvaartvoorschriften, aangevuld met de activiteiten en processen voor het gezamenlijk beheer van de veiligheid van de burgerluchtvaart op Unieniveau.

Het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart is de functionele Europese tegenhanger van het State Safety Programme (veiligheidsprogramma van de staat, SSP) dat is beschreven in bijlage 19 bij het Verdrag van Chicago. Bij Verordening (EU) 2018/1139 is een verplicht nieuw hoofdstuk over het beheer van de luchtvaartveiligheid binnen het EU-regelgevingskader voor de luchtvaart ingevoerd. Hierin is onder meer bepaald dat de Commissie zorgt voor de vaststelling, publicatie en actualisering van een document (het "Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart") waarin wordt beschreven hoe het Europees systeem voor de veiligheid van de luchtvaart functioneert; dat document beschrijft de voorschriften, activiteiten en processen voor het beheer van de veiligheid van de burgerluchtvaart in de Unie overeenkomstig het betreffende regelgevingskader.

In het programma wordt uitgelegd hoe de luchtvaartveiligheid vanuit Europees perspectief wordt beheerd. Aangezien talrijke voorschriften en activiteiten inzake luchtvaartveiligheid tegenwoordig op EU-niveau worden vastgesteld en gecoördineerd, verwijzen de lidstaten in hun eigen State Safety Programmes naar het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart. Het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart omvat daarom ten minste de onderdelen die verband houden met de nationale verantwoordelijkheden voor het veiligheidsbeheer die in de internationale normen en aanbevolen praktijken worden omschreven. Aangezien de EU voor een aantal aspecten van luchtvaartveiligheid regelgeving heeft vastgesteld, mag de Europese dimensie niet ontbreken in een beschrijving van het veiligheidsbeheer door de lidstaten. Daarnaast hebben de staten op de meeste gebieden die onder het Verdrag van Chicago vallen, hun bevoegdheid overgedragen aan de Unie. In het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart wordt tevens toegelicht hoe de EU haar uit deze gedelegeerde bevoegdheden voortvloeiende internationale verplichtingen nakomt.

Het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart is afgestemd op de vorm en structuur van een State Safety Programme als uiteengezet in bijlage 19 bij het Verdrag van Chicago.

Het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart bevat daarnaast een beschrijving van het proces voor het ontwikkelen, vaststellen, actualiseren en uitvoeren van het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart.

Het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart moet waarborgen dat het systeem voor het beheer van de luchtvaartveiligheid in de Europese Unie een zo hoog mogelijk veiligheidsprestatieniveau biedt. Dat niveau moet in de hele Unie gelijk zijn en continu worden verbeterd, rekening houdend met andere doelstellingen zoals milieubescherming.

Dankzij de beschrijving van de procedures die worden toegepast voor het gezamenlijk beheer van de veiligheid op Europees niveau en, in het bijzonder, van de manier waarop de Europese Commissie (hierna "de Commissie"), de lidstaten en het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart samenwerken om gevaren te detecteren en passende maatregelen te nemen om de veiligheidsrisico's maximaal te beperken, draagt het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart bij tot de verwezenlijking van de ambitieuze veiligheidsdoelen op EU-niveau. Op die manier waarborgt het dat alle betrokken partijen zich

bewust zijn van hun taken en verantwoordelijkheden en dat procedures worden opgezet om de luchtvaartveiligheid te verbeteren en ongevallen in Europa en daarbuiten te voorkomen.

TERMINOLOGIE

In dit document wordt verstaan onder:

- "lidstaten": de 27 EU-lidstaten;
- "EASA-lidstaten": de 27 EU-lidstaten plus IJsland, Liechtenstein, Noorwegen en Zwitserland;
- "Europese staten van de ICAO": de 55 staten van de "ICAO European (EUR) Region", waartoe alle EU-lidstaten behoren;
- "basisverordening" of "BV": Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart[1]; en
- "netwerk van analisten" of "NoA": het netwerk van luchtvaartveiligheidsanalisten, als bedoeld in Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart[2].

1 Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (Voor de EER relevante tekst); PB L 212 van 22.08.2018, blz. 1.

2 Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 1321/2007 en (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie (Voor de EER relevante tekst); PB L 122 van 24.4.2014, blz. 18.

1. EUROPEES VEILIGHEIDSBELEID, -DOELSTELLINGEN EN -MIDDELEN

1.1. Het Europees luchtvaartveiligheidssysteem

Het Europees luchtvaartveiligheidssysteem bevat regelgeving en procedures voor het beheer van de veiligheid van de burgerluchtvaart in de Unie overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1139. Die regelgeving en procedures waarborgen een hoog veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart en de harmonisering van veiligheidsaspecten, en faciliteren het vrije verkeer van producten, diensten, personen en kapitaal die bij de luchtvaartveiligheid zijn betrokken.

Het systeem heeft voorts tot doel:

- het concurrentievermogen van de luchtvaartsector van de Unie te verbeteren;
- kostenefficiëntie te bevorderen, onder meer door het vermijden van overlapping, en doelmatigheid in de regelgevings-, certificerings- en toezichtsprocessen te bevorderen en op doeltreffende wijze gebruik te maken van gerelateerde hulpmiddelen op het niveau van de Unie en op het nationale niveau;
- de lidstaten te helpen bij het uitoefenen van hun rechten en het nakomen van hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, door te zorgen voor een gemeenschappelijke interpretatie en een eenvormige en tijdige tenuitvoerlegging van de bepalingen van dat verdrag;
- wereldwijd de standpunten van de Unie inzake normen en voorschriften op het gebied van de burgerluchtvaart te bevorderen door op passende wijze samen te werken met derde landen en internationale organisaties; en
- de technische en operationele interoperabiliteit te bevorderen en de beste administratieve praktijken te delen.

Het systeem voor het beheer van de luchtvaartveiligheid is gestoeld op nauwe samenwerking tussen de Commissie, het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna "EASA" of "het Agentschap"), de lidstaten en de luchtvaartsector.

De sterke en uniforme bescherming van de Europese burgers en passagiers berust in de eerste plaats op de vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsvoorschriften, op maatregelen die ervoor zorgen dat producten, personen en organisaties[3] aan die voorschriften voldoen, en op efficiënte processen voor het beheer van veiligheidsrisico's op regionaal, nationaal en sectoraal niveau. Artikel 85 van Verordening (EU) 2018/1139 voorziet in een handhavingssysteem op basis waarvan het Agentschap de Commissie helpt bij het toezicht op de uitvoering van deze verordening en de bijbehorende gedelegeerde en uitvoeringshandelingen door de lidstaten.

Dit systeem wordt ondersteund door robuuste onderzoeken naar ongevallen en incidenten, waardoor tekortkomingen in de veiligheid snel aan het licht komen en maatregelen kunnen worden genomen om ze weg te werken. Het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart voorziet ook in het gebruik van meer proactieve en onderbouwde methoden om de grootste bedreigingen voor de veiligheid op te sporen en maatregelen te nemen om die risico's te beperken. Het systeem maakt met name gebruik van de op gegevens gestoelde risico-identificaties en -evaluaties die worden uitgevoerd in het kader van het programma

3 In dit document wordt verstaan onder "organisaties": brancheorganisaties die luchtvaartproducten of -diensten leveren.

Data4Safety (big data) dat wordt ondersteund door de Commissie en wordt gecoördineerd door het EASA, met deelname van relevante partners uit de Europese luchtvaartgemeenschap.

1.2. Het Europees luchtvaartveiligheidssysteem en de ICAO

Het Europees luchtvaartveiligheidssysteem hangt nauw samen met de ontwikkeling en naleving van de normen en aanbevolen praktijken ("Standards and Recommended Practices", SARP's) van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

De Commissie en het EASA volgen het ontwikkelingsproces ervan en plannen de bijbehorende regelgevingsmaatregelen, zodra is bevestigd dat het Europese regelgevingskader moet worden gewijzigd. Dit betreft onder meer de beoordeling van voorstellen tot wijzigingen van ICAO-bijlagen (ICAO-staatsbrief, categorie I) en de vaststelling van verschillen tussen het EU-regelgevingskader en de ICAO-bijlagen (ICAO-staatsbrief, categorie II en de controlelijst met betrekking tot naleving). Bij de beoordeling van verschillen verlenen het EASA en de Commissie ondersteuning aan de lidstaten die de verschillen aan de ICAO moeten melden. Na de beoordeling van het EASA stelt de Commissie een besluit voor aan de Raad van de EU over de kennisgeving van verschillen.

Daarnaast werken de Commissie en het EASA samen met het ICAO Regional Office voor de ICAO-regio EUR/NAT — Europa en Noord-Atlantisch gebied, teneinde een regionale aanpak van het beheer van de luchtvaartveiligheid te bevorderen, gezamenlijk risicobeheer aan te moedigen en synergieën tot stand te brengen binnen de verschillende EU-initiatieven ter verbetering van de veiligheid. Het Europees regionaal plan voor de veiligheid van de luchtvaart ("EUR Regional Aviation Safety Plan", EUR RASP) is in dit verband van essentieel belang: sinds 2017 werken het ICAO Regional Office, de Commissie en het EASA samen aan de ontwikkeling van een dergelijk RASP, dat voortbouwt op de acties in het kader van het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart ("European Plan for Aviation Safety", EPAS), zodat alle Europese staten van de ICAO kunnen profiteren van de vastgestelde veiligheidsplanningsprocedure en de verschillende resultaten ervan, zowel op regelgevend gebied als waar het de resultaten met betrekking tot bewustmaking inzake veiligheid, de richtsnoeren, de instrumenten en de beste praktijken betreft. Het eerste EUR RASP werd in januari 2019 vastgesteld.

De Commissie en het EASA zijn ook vertegenwoordigd in de Europese Groep voor de planning van het luchtvaartsysteem ("European Aviation System Planning Group", EASPG) en de daarmee verband houdende Programmacoördinatiegroep ("Programme Coordination Group", PCG). De belangrijkste doelstellingen van de EASPG zijn ervoor te zorgen dat de ontwikkelingsplannen voor luchtvaartnavigatiediensten en de Europese regionale plannen voor de veiligheid van de luchtvaart coherent en verenigbaar blijven met die van de aangrenzende regio's en met de mondiale plannen van de ICAO, alsook het beheren en coördineren van de uitvoering ervan. Daarnaast speelt de EASPG een belangrijke rol bij het bevorderen en vergemakkelijken van de harmonisatie en coördinatie van de Europese subregionale en nationale programma's op het gebied van luchtvaartnavigatie en -veiligheid.

Tot slot zijn de Commissie en het EASA vertegenwoordigd in de studiegroep van het mondiaal plan voor de veiligheid van de luchtvaart ("Global Aviation Safety Plan", GASP) en dragen zij daarmee bij tot het onderhoud van het GASP en de bijbehorende richtsnoeren en hulpmiddelen. Het belangrijkste doel van het GASP is het aantal dodelijke slachtoffers en het risico op dodelijke slachtoffers aanhoudend terug te dringen, door de ontwikkeling van een geharmoniseerde strategie voor de veiligheid van de luchtvaart op basis van zes GASP-doelstellingen met bijbehorende streefcijfers in goede banen te leiden, alsook door regionale en nationale plannen voor de veiligheid van de luchtvaart op te stellen en uit te voeren.

Daarnaast bevordert het EASA het State Safety Programme (SSP) en de wereldwijde uitvoering van het veiligheidsbeheer door middel van EU-projecten voor technische bijstand en door samen te werken met regionale ICAO-kantoren ter ondersteuning van de staten en de regionale organisaties voor veiligheidstoezicht ("Regional Safety Oversight Organisations", RSOO's). Deze projecten hebben met name tot doel het veiligheidsniveau wereldwijd te verhogen door staten bij te staan bij het opzetten van hun SSP's en staten en RSOO's te helpen bij het tot stand brengen van regionale samenwerkingsmechanismen, en aldus de naleving van de SARP's van de ICAO te waarborgen. Bij al deze activiteiten kunnen het Europees veiligheidsbeleid en de doelstellingen daarvan op regionaal en mondiaal niveau doeltreffend worden bevorderd.

1.3. Het regelgevingskader van de Unie inzake luchtvaartveiligheid en milieubescherming

1.3.1. Structuur van het regelgevingskader van de Unie inzake luchtvaartveiligheid

In artikel 4, lid 2, punt g), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) is bepaald dat de Europese Unie een met de lidstaten gedeelde bevoegdheid heeft op het gebied van vervoer. Daarnaast kunnen het Europees Parlement en de Raad op grond van artikel 100, lid 2, VWEU op voorstel van de Commissie passende bepalingen vaststellen voor de luchtvaart. In artikel 2, lid 2, VWEU is bepaald dat in de gevallen waarin bij de Verdragen op een bepaald gebied een bevoegdheid aan de Unie wordt verleend die zij met de lidstaten deelt, de Unie en de lidstaten wetgevend kunnen optreden en juridisch bindende handelingen kunnen vaststellen, en dat de lidstaten hun bevoegdheid uitoefenen voor zover de Unie haar bevoegdheid niet heeft uitgeoefend.

Derhalve kunnen de regelgevende eisen op het gebied van luchtvaartveiligheid op Unieniveau worden gedefinieerd door de vaststelling van Unieregelgeving.

Het regelgevingskader van de Unie op het gebied van luchtvaartveiligheid bestaat uit verordeningen van het Europees Parlement en de Raad, eventueel aangevuld met gedelegeerde en uitvoeringsverordeningen van de Commissie. Die verordeningen voorzien in mechanismen om de doelmatigheid en toepassing van de regelgeving te beoordelen, met het oog op de eventuele herziening ervan, en worden beoordeeld aan de hand van de door het EASA uitgevoerde zogeheten normalisatie-inspecties van de lidstaten.

De onderstaande tabel biedt een overzicht van de geldende regelgeving op het gebied van luchtvaartveiligheid op EU-niveau.

Tabel 1. Geldende EU-regelgeving op het gebied van luchtvaartveiligheid en milieubescherming

EASA-basisverordening en bijbehorende uitvoerings- en gedelegeerde verordeningen		
Basisverordening	(EU) 2018/1139	Bijlage I: Luchtvaartuigen bedoeld in artikel 2, lid 3, punt d) Bijlage II: Essentiële eisen met betrekking tot luchtwaardigheid Bijlage III: Essentiële eisen met betrekking tot de milieuverenigbaarheid van producten Bijlage IV: Essentiële eisen voor vliegtuigbemanningen Bijlage V: Essentiële eisen met betrekking tot vluchtuitvoering Bijlage VI: Essentiële eisen voor gekwalificeerde instanties Bijlage VII: Essentiële eisen voor luchtvaartterreinen Bijlage VIII: Essentiële eisen voor ATM/ANS en luchtverkeersleiders Bijlage IX: Essentiële eisen voor onbemande luchtvaartuigen Bijlage X: Concordantietabel
Initiële luchtwaardigheid	UV: (EU) nr. 748/2012	Bijlage I: Deel-21 Bijlage II: Ingetrokken verordening — lijst van wijzigingen Bijlage III: Concordantietabel
Aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor vluchtuitvoeringen	UV: (EU) 2015/640	Bijlage I: Deel-26
Permanente luchtwaardigheid	UV: (EU) nr. 1321/2014	Bijlage I: Deel-M Bijlage II: Deel-145 Bijlage III: Deel-66 Bijlage IV: Deel-147 Bijlage V bis: Deel-T Bijlage V ter: Deel-ML Bijlage V quater: Deel-CAMO Bijlage V quinquies: Deel-CAO
Bemanningsleden	UV: (EU) nr. 1178/2011	Bijlage I: Deel-FCL Bijlage II: Conversie van bewijzen van bevoegdheid van derde landen Bijlage III: Bewijzen van bevoegdheid van derde landen Bijlage IV: Deel-MED Bijlage V: Deel-CC Bijlage VI: Deel-ARA Bijlage VII: Deel-ORA Bijlage VIII: Deel-DTO
Vluchtuitvoeringen	UV: (EU) nr. 965/2012	Bijlage I: Definities Bijlage II: Deel-ARO Bijlage III: Deel-ORO Bijlage IV: Deel-CAT Bijlage V: Deel-SPA Bijlage VI: Deel-NCC Bijlage VII: Deel-NCO Bijlage VIII: Deel-SPO
Ballonnen – vluchtuitvoeringen	UV: (EU) 2018/395	Bijlage I: Deel-DEF Bijlage II: Deel-BOP Bijlage III: Deel-BFCL

Zweefvliegtuigen — vluchtuitvoeringen	UV: (EU) 2018/1976	Bijlage I: Deel-DEF Bijlage II: Deel-SAO Bijlage III: Deel-SFCL

EASA-basisverordening en bijbehorende uitvoerings- en gedelegeerde verordeningen (vervolg)		
Exploitanten uit derde landen	UV: (EU) nr. 452/2014	Bijlage I: Deel-TCO Bijlage II: Deel-ART
Verlening van diensten op het gebied van ATM/ANS — luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten	UV: (EU) 2017/373	Bijlage I: Definities Bijlage II: Deel-ATM/ANS.AR Bijlage III: Deel-ATM/ANS.OR Bijlage IV: Deel-ATS Bijlage V: Deel-MET Bijlage VI: Deel-AIS Bijlage VII: Deel-DAT Bijlage VIII: Deel-CNS Bijlage IX: Deel-ATFM Bijlage X: Deel-ASM Bijlage XI: Deel-FPD Bijlage XII: Deel-NM Bijlage XIII: Deel-PERS
Interoperabiliteit van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer	UV: (EU) nr. 1079/2012 UV: (EU) nr. 1207/2011 UV: (EU) nr. 1206/2011 UV: (EU) nr. 29/2009 UV: (EG) nr. 262/2009 UV: (EG) nr. 633/2007 UV: (EG) nr. 1033/2006 UV: (EG) nr. 1032/2006	
Luchtverkeersleiders	UV: (EU) 2015/340	Bijlage I: Deel-ATCO Bijlage II: Deel-ATCO.AR Bijlage III: Deel-ATCO.OR Bijlage IV: Deel-ATCO.MED
Eisen voor het gebruik van het luchtruim (ACAS II)	UV: (EU) nr. 1332/2011	Bijlage: ACAS
Eisen voor het gebruik van het luchtruim (PBN)	UV: (EU) 2018/1048	Bijlage: Subdeel-PBN
SERA	UV: (EU) nr. 923/2012	Bijlage: Genormaliseerde luchtverkeersregels
Luchtvaartterreinen	UV: (EU) nr. 139/2014	Bijlage I: Definities Bijlage II: Deel-ADR.AR Bijlage III: Deel-ADR.OR Bijlage IV: Deel-ADR.OPS
Onbemande luchtvaartuigsystemen (UAS) (Regels en procedures voor de	UV: (EU) 2019/947	Bijlage: UAS-vluchtuitvoeringen in de categorieën “Open” en “Specifiek”

exploitatie van onbemande luchtvaartuigen)		
UAS en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen	GV: (EU) 2019/945	Bijlage
Regelgevingskader voor U-space	UV: (EU) 2021/664	Bijlage I: Criteria voor de definitie van de in artikel 3, lid 4, bedoelde capaciteiten, prestatievereisten, operationele voorwaarden en luchtruimbeperkingen Bijlage II: Publicatie van de in artikel 5, lid 4, punt a), bedoelde gemeenschappelijke informatie Bijlage III: In artikel 5, lid 4, punt b), en artikel 7, lid 5, punt c), bedoelde eisen voor gegevenskwaliteit, gegevenslatentie en gegevensbescherming Bijlage IV: Aanvraag voor een UAS-vluchtvergunning als bedoeld in artikel 6, lid 4 Bijlage V: Uitwisseling van relevante operationele gegevens en informatie tussen U-spacedienstverleners en verleners van luchtverkeersleidingsdiensten overeenkomstig artikel 7, lid 3 Bijlage VI: Certificaat voor U-spacedienstverlener als bedoeld in artikel 14, lid 3 Bijlage VII: Certificaat van enige verlener van gemeenschappelijke informatiediensten, als bedoeld in artikel 14, lid 3

Andere verordeningen betreffende de werking van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart		
Vergoedingen en heffingen	UV: (EU) 2019/2153	Bijlage
Boetes en dwangsommen	UV: (EU) nr. 646/2012	
Normalisatie-inspecties	UV: (EU) nr. 628/2013	

Voorschriften op het gebied van luchtvaartveiligheid die niet voortvloeien uit de EASA-basisverordening		
Het melden van voorvallen	UV: (EU) nr. 376/2014	Bijlage I: Lijst van voorschriften die van toepassing zijn op de regelingen voor verplichte en voor vrijwillige melding van voorvallen Bijlage II: Belanghebbenden Bijlage III: Verzoeken om informatie uit het Europees Centraal Register
Gemeenschappelijk Europees risicoclassificatiesysteem	GV: (EU) 2020/2034 tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 376/2014	Bijlage: Het gemeenschappelijk Europees risicoclassificatiesysteem
Lijst van voorvallen in de burgerluchtvaart die verplicht moeten worden gemeld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 376/2014	UV: (EU) 2015/1018	Bijlage I: Voorvallen die verband houden met de vluchtuitvoering met het luchtvaartuig Bijlage II: Voorvallen die verband houden met de technische staat, het onderhoud en de reparatie van het luchtvaartuig Bijlage III: Voorvallen die verband houden met luchtvaartnavigatiediensten en -faciliteiten Bijlage IV: Voorvallen die verband houden met luchtvaartterreinen en gronddiensten Bijlage V: Voorvallen die verband houden met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen, inclusief zweefvliegtuigen en luchtvaartuigen lichter dan lucht
Onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart	(EU) nr. 996/2010	Bijlage: Lijst van voorbeelden van ernstige incidenten
De harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart	Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad	
Vaststelling van een Communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd	(EG) nr. 2111/2005	Bijlage: Gemeenschappelijke criteria voor een eventueel communautair exploitatieverbod om veiligheidsredenen
Uitvoeringsregels voor de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap	(EG) nr. 473/2006	Bijlage A: Informatie die moet worden verstrekt door een lidstaat die een verzoek overeenkomstig artikel 4, lid 2, van de basisverordening indient Bijlage B: Mededeling van uitzonderingsmaatregelen die door een lidstaat overeenkomstig artikel 6, lid 1, van de basisverordening zijn genomen om een exploitatieverbod op te leggen op zijn grondgebied

		Bijlage C: Mededeling door een lidstaat van uitzonderingsmaatregelen op de basisverordening, zoals toegestaan bij artikel 6, lid 2, van de basisverordening, die tot doel hebben op zijn grondgebied een exploitatieverbod op te leggen of het verbod te handhaven wanneer de Commissie besloten heeft geen soortgelijke maatregelen op te nemen in de communautaire lijst
Communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd	(EU) nr. 474/2006	Bijlage A: Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een volledig exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap
		Bijlage B: Lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan exploitatiebeperkingen zijn opgelegd in de Gemeenschap
Gemeenschappelijke Europees luchtruim	(EG) nr. 549/2004	
Verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim	(EG) nr. 550/2004	Bijlage I: Eisen voor erkende organisaties Bijlage II: Voorwaarden die aan certificaten moeten worden verbonden
Gemeenschappelijk Europees luchtruim — organisatie en het gebruik van het luchtruim	(EG) nr. 551/2004	
Gemeenschappelijk Europees luchtruim — gemeenschappelijke projecten	UV: (EU) nr. 409/2013	
Prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim — prestatiekernindicatoren op het gebied van veiligheid	UV: (EU) 2019/317	Bijlage I: Prestatiekernindicatoren (KPI's) voor de vaststelling van doelstellingen en indicatoren voor monitoring Bijlage II: Model voor prestatieplannen op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken, zoals vermeld in artikel 10, lid 1 Bijlage III: Model voor het netwerkprestatieplan, zoals vermeld in artikel 10, lid 5 Bijlage IV: Criteria voor de beoordeling van prestatieplannen en doelstellingen op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken Bijlage V: Criteria voor de beoordeling van het ontwerpnetwerkprestatieplan Bijlage VI: Lijst van prestatiegerelateerde gegevens die aan de Commissie moeten worden verstrekt met het oog op de monitoring van de prestaties, overeenkomstig artikel 36, lid 1, en artikel 37 Bijlage VII: Bepaalde en werkelijke kosten Bijlage VIII: Voorschriften voor de berekening van de in artikel 25 vermelde en-route- en terminaldiensteenheden Bijlage IX: Eenheidstarieven Bijlage X: Criteria om te beoordelen of de in artikel 35, lid 1, vermelde diensten volgens marktvoorwaarden moeten worden verleend Bijlage XI: Rapporteringstabellen ter ondersteuning van de kostenbasis en eenheidstarieven die overeenkomstig artikel 35, lid 6, aan de Commissie moeten worden verstrekt Bijlage XII: Essentiële elementen voor het overleg als bedoeld in artikel 24, lid 3, en artikel 30, lid 1

		Bijlage XIII: Specifieke eisen met betrekking tot de in artikel 11, lid 3, bedoelde stimuleringsregelingen

Andere regelgeving op het gebied van de burgerluchtvaart met betrekking tot milieubescherming		
Geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie	UV: (EU) nr. 598/2014[4]	Bijlage I: Beoordeling van de geluidssituatie op een luchthaven Bijlage II: Beoordeling van de kosteneffectiviteit van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen

De Unieregelgeving op het gebied van luchtvaartveiligheid staat op de EUR-Lex-website, onder de titel EU-wetgeving, hoofdstuk 07.40.30[5]. Het Agentschap publiceert tevens een overzicht van het regelgevingskader[6].

Om de tenuitvoerlegging van de EU-luchtvaartveiligheidsregelgeving te ondersteunen en wereldwijd te bevorderen, stelt het EASA geconsolideerde versies van de luchtvaartvoorschriften beschikbaar via zijn project inzake eRules ("Easy Access Rules"). Dit project is gericht op de digitalisering van de luchtvaartvoorschriften. In de zogenoemde **Easy Access-documenten** (documenten waarin samenhangende regelgeving is samengebundeld, zodat voorschriften makkelijker terug te vinden of op te zoeken zijn) wordt de luchtvaartwetgeving op een geconsolideerde, gebruikersvriendelijke manier aangeboden (uitvoeringsvoorschriften en wijzigingen ervan worden naast de bijbehorende aanvaardbare wijzen van naleving, richtsnoeren, certificeringsspecificaties en uitvoerige specificaties weergegeven).

De Easy Access-documenten zijn in pdf-formaat en als dynamische onlinepublicatie beschikbaar via: https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules

1.3.2. Verordening (EU) 2018/1139 en gerelateerde regels

1.3.2.1. Regelgevende eisen

Verordening (EU) 2018/1139[7] vormt de hoeksteen van het luchtvaartveiligheidssysteem van de EU. Het doel van de Verordening is in de hele Unie een hoog en uniform niveau van luchtvaartveiligheid tot stand te brengen en te handhaven door de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor de burgerluchtvaart. Zij voorziet tevens in de wederzijdse

4 EUR-Lex — 32014R0598 — NL — EUR-Lex (europa.eu)

5 http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html

6 https://www.easa.europa.eu/regulations

7 Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (Voor de EER relevante tekst). PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1.

erkenning van certificaten, de standaardisering van de inspectieprocedures voor het toezicht op de toepassing van de regelgeving door de lidstaten en in de oprichting van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart.

Bij Verordening (EU) 2018/1139 zijn de "essentiële eisen" vastgesteld die ervoor moeten zorgen dat instanties, personen en organisaties aan strenge verplichtingen en doelstellingen voldoen om de doelstellingen van de verordening te bereiken. De essentiële eisen zijn de praktische vertaling van de normen en aanbevolen praktijken in de bijlagen bij het Verdrag van Chicago. Ze hebben betrekking op luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken en luchtvervoersondernemingen, alsmede op piloten, personen, producten, organisaties die activiteiten uitoefenen op het gebied van opleiding en medische keuring, luchtvaartterreinen, en luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten (ATM/ANS) in het luchtruim van het grondgebied dat onder het EU-Verdrag valt, alsook op luchtverkeersleiders en onbemande luchtvaartuigen.

Voor de toepassing van Verordening (EU) 2018/1139 heeft de Commissie gedelegeerde en uitvoeringsverordeningen vastgesteld, waaronder de verordeningen die zijn vermeld in de tabel in deel 1.3.1.

Al deze regels zijn rechtstreeks toepasselijk in de lidstaten en vereisen geen nationale omzettingsmaatregelen.

In de Europese Unie berust de verantwoordelijkheid voor de toepassing van het EU-recht in de eerste plaats bij de lidstaten. De meeste op grond van Verordening (EU) 2018/1139 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan vereiste taken in verband met certificering en toezicht worden derhalve uitgevoerd door de bevoegde nationale instanties. In bepaalde duidelijk afgebakende gevallen, bijvoorbeeld in het geval van erkenningen als ontwerporganisatie, is het EASA echter bevoegd om certificaten af te geven en de daarmee samenhangende handhavingsmaatregelen te nemen.

De domeinen van de luchtvaartveiligheid die momenteel onder de bevoegdheid van de EU vallen zijn:

1) Luchtwaardigheids- en milieucertificering

De EU-regelgeving is van toepassing op luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 2, lid 1, punten a) en b), van Verordening (EU) 2018/1139, niet zijnde onbemande luchtvaartuigen, en hun motoren, propellers, onderdelen en niet-geïnstalleerde apparatuur, die voldoen aan de essentiële eisen voor luchtwaardigheid van bijlage II bij die verordening.

Wat betreft geluid en emissies voldoen deze luchtvaartuigen en hun motoren, propellers, onderdelen en niet-geïnstalleerde apparatuur aan de eisen inzake milieubescherming als vervat in de meest recente wijzigingen van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago, die regelmatig wordt geactualiseerd. De essentiële eisen inzake milieuverenigbaarheid van bijlage III bij Verordening (EU) 2018/1139 zijn van toepassing op producten, onderdelen en niet-geïnstalleerde apparatuur voor zover de in de eerste alinea van artikel 9, lid 2, van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde bepalingen van het Verdrag van Chicago geen eisen inzake milieubescherming bevatten.

Een reeks regels met betrekking tot initiële en permanente luchtwaardigheid is van toepassing op het ontwerp van producten, onderdelen en niet-geïnstalleerde apparatuur, op individuele luchtvaartuigen, organisaties die verantwoordelijk zijn voor het ontwerp, de productie, de permanente luchtwaardigheid en, in voorkomend geval, het onderhoud van producten, onderdelen en niet-geïnstalleerde apparatuur, en op het personeel dat verantwoordelijk is voor deze activiteiten.

2) Milieubescherming

Het EASA treft maatregelen met betrekking tot emissies en geluid met het oog op de certificering van het ontwerp van producten overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) 2018/1139, met als doelstelling het voorkomen van significante schadelijke effecten van die burgerluchtvaartproducten op het klimaat, het milieu en de volksgezondheid. Bij het treffen van die maatregelen houdt het EASA terdege rekening met de internationale normen en aanbevolen praktijken, de milieuvoordelen, de technische haalbaarheid en de economische gevolgen. De maatregelen omvatten onder meer het waarborgen van de beschikbaarheid van milieunormen, hetgeen wordt bereikt door de EU in een vroeg stadium effectief te betrekken bij het proces van het Comité Milieubescherming en Luchtvaart van de ICAO (CAEP). Daarnaast heeft de EU uit hoofde van Verordening (EU) 2018/1139 de bevoegdheid om milieunormen vast te stellen op gebieden waarvoor geen ICAO-normen zijn vastgesteld, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, hybride, elektrische en waterstofaangedreven luchtvaartuigen.

De Commissie en het EASA bepalen en coördineren de beleidslijnen en -maatregelen op het gebied van milieubescherming in de burgerluchtvaart in het algemeen op EU-niveau. De Commissie, het EASA, andere instellingen, organen en instanties van de EU, alsook de lidstaten, worden in dat kader verzocht samen te werken op het gebied van milieuaangelegenheden. De samenwerking omvat activiteiten in verband met het emissiehandelssysteem van de EU (ETS) en de verordening inzake registratie en beoordeling van en autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (Reach)[8]. In dezelfde context draagt het EASA ook bij aan de uitvoering van de maatregelen in het kader van de EU-milieustrategie, zoals de ontwikkeling van een milieuetiketteringsprogramma voor de luchtvaart als onderdeel van de strategie voor slimme en duurzame mobiliteit[9], alsook steun ten behoeve van de ontwikkeling van het “Fit for 55”-pakket, waaronder het voorstel van de Commissie voor het regelgevingskader inzake ReFuelEU Luchtvaart[10], waarbij het EASA de taak krijgt toezicht te houden op en verslag uit te brengen over het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen.

Daarnaast zorgt de milieuevaluatie die gezamenlijk is ontwikkeld door het Europees Milieuagentschap (EEA) en het EASA, met steun van de netwerkbeheerder voor de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (SES), voor een objectieve stand van zaken met betrekking tot milieubescherming in de burgerluchtvaart in de Unie. Deze evaluatie, die om de drie jaar wordt gepubliceerd in het Europees Milieurapport voor de luchtvaart, bevat aanbevelingen over de wijze waarop het niveau van milieubescherming op het gebied van de burgerluchtvaart in de Unie kan worden verbeterd. Het meest recente rapport werd in september 2022 gepubliceerd[11].

---

8 Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2006 inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (Reach), tot oprichting van een Europees Agentschap voor chemische stoffen, houdende wijziging van Richtlijn 1999/45/EG en houdende intrekking van Verordening (EEG) nr. 793/93 van de Raad en Verordening (EG) nr. 1488/94 van de Commissie alsmede Richtlijn 76/769/EEG van de Raad en de Richtlijnen 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG en 2000/21/EG van de Commissie.

9 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330

10 COM(2021) 561 final.

11 https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

Het EASA heeft bovendien de taak om de informatie over het geluid en de prestaties van het luchtvaartuig met het oog op de opstelling van geluidsmodellen te verzamelen en te verifiëren overeenkomstig Verordening (EU) nr. 598/2014[12].

3) Bemanning

Piloten en cabinepersoneel die betrokken zijn bij vluchtuitvoeringen met de in artikel 2, lid 1, punt b), van Verordening (EU) 2018/1139, bedoelde luchtvaartuigen, niet zijnde onbemande luchtvaartuigen, alsmede vluchtnabootsingsinstrumenten, personen en organisaties die betrokken zijn bij de opleiding, toetsing, controle en medische keuring van die piloten en dat cabinepersoneel, moeten voldoen aan de essentiële eisen in bijlage IV bij die verordening. Piloten moeten een bewijs van bevoegdheid als piloot en een passend medisch certificaat voor piloten voor de te verrichten vluchtuitvoering hebben, cabinepersoneel dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer moet in het bezit zijn van een attest en voor luchtvaartgeneeskundige centra en organisaties voor de opleiding van piloten en cabinepersoneel worden goedkeuringen vereist.

Voor elk vluchtnabootsingsinstrument dat wordt gebruikt voor de opleiding van piloten wordt een certificaat vereist. Ook personen die verantwoordelijk zijn voor vliegopleiding, opleiding in vluchtnabootsingsinstrumenten of voor het beoordelen van de vaardigheden van piloten, alsmede luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen moeten houder zijn van een certificaat.

4) Vluchtuitvoeringen

De vluchtuitvoering met luchtvaartuigen die binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2018/1139 vallen, niet zijnde onbemande luchtvaartuigen, moet voldoen aan de essentiële eisen die zijn vervat in bijlage V en, indien van toepassing, bijlagen VII en VIII bij de verordening. Luchtvaartuigexploitanten zijn verplicht een verklaring in te dienen waaruit blijkt dat zij over de capaciteiten en middelen beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die gepaard gaan met de vluchtuitvoering met luchtvaartuigen in overeenstemming met de geldende EU-uitvoeringsvoorschriften, of moeten houder van een certificaat zijn. In het certificaat worden de aan de luchtvaartuigexploitant verleende rechten vermeld, en het certificaat kan worden gewijzigd om rechten toe te voegen of te schrappen. Het certificaat kan voorts worden beperkt, geschorst of ingetrokken indien de houder niet meer voldoet aan de geldende EU-regels en -procedures voor het afgeven en handhaven van het certificaat.

5) Luchtvaartterreinen en grondafhandeling

Luchtvaartterreinen, de veiligheidsgerelateerde apparatuur van luchtvaartterreinen, de exploitatie van luchtvaartterreinen, en de verlening van grondafhandelingsdiensten en platformbeheersdiensten (AMS) op luchtvaartterreinen moeten voldoen aan de essentiële eisen die zijn vervat in bijlage VII en, voor zover van toepassing, bijlage VIII bij Verordening (EU) 2018/1139. De EU-regelgeving is van toepassing op luchtvaartterreinen die gevestigd zijn op het grondgebied waarop de Verdragen van toepassing zijn, en die:

- openstaan voor publiek gebruik;
- commercieel luchtvervoer bedienen, en
- beschikken over een verharde instrumentbaan van ten minste 800 m, of

12 Verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG. (PB L 173 van 12.6.2014, blz. 65).

- uitsluitend worden gebruikt voor helikopters met instrumentnaderings- of vertrekprocedures.

De EU-regelgeving voorziet in gemeenschappelijke eisen voor:

- het ontwerpen, onderhouden en exploiteren van luchtvaartterreinen,
- met inbegrip van de op die luchtvaartterreinen gebruikte veiligheidsgerelateerde apparatuur,
- het ontwerp, de productie, het onderhoud en de werking van veiligheidsgerelateerde apparatuur van luchtvaartterreinen die wordt gebruikt of bestemd is om te worden gebruikt op de luchtvaartterreinen die binnen het toepassingsgebied van de EU-regelgeving vallen, en het verlenen van grondafhandelingsdiensten en platformbeheersdiensten op die luchtvaartterreinen, en
- het beschermen van de omgeving van de genoemde luchtvaartterreinen, onverminderd het recht van de Unie en van de lidstaten inzake milieubescherming en ruimtelijke ordening.

6) ATM/ANS, met inbegrip van de tenuitvoerlegging van het SES

De verlening van ATM/ANS moet voldoen aan de essentiële eisen die zijn uiteengezet in bijlage VIII en, voor zover van toepassing, bijlage VII. Luchtvaartuigen waarmee vluchten worden uitgevoerd in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (SES), uitgezonderd voor de in artikel 2, lid 3, punt a), van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde activiteiten, moeten voldoen aan de essentiële eisen van punt 1 van bijlage VIII. Verleners van ATM/ANS moeten houder zijn van een certificaat waarin de verleende rechten zijn vermeld, zodra zij naleving van de toepasselijke EU-regelgeving hebben aangetoond. Ook organisaties die betrokken zijn bij het ontwerpen, produceren of onderhouden van ATM/ANS-systemen en ATM/ANS-componenten kunnen worden verplicht houder te zijn van een certificaat.

Het EASA is de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor de certificering van, het toezicht op en de handhaving van bepaalde verleners van ATM/ANS en opleidingsorganisaties voor luchtverkeersleiders (ATCO) — met inbegrip van pan-Europese aanbieders — en van de organisaties die betrokken zijn bij het ontwerpen, produceren of onderhouden van ATM/ANS-systemen en ATM/ANS-componenten.

Het EASA verleent de Commissie op verzoek technische bijstand bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, zoals gedefinieerd in artikel 93 van Verordening (EU) 2018/1139.

7) Luchtverkeersleiders

Luchtverkeersleiders die betrokken zijn bij de verlening van ATM/ANS, alsmede personen, organisaties en synthetische opleidingstoestellen die een rol spelen bij het opleiden, toetsen, controleren en medisch keuren van deze luchtverkeersleiders, moeten voldoen aan de essentiële eisen in bijlage VIII bij Verordening (EU) 2018/1139. Luchtverkeersleiders moeten houder zijn van een vergunning voor luchtverkeersleiders en een medisch certificaat voor luchtverkeersleiders waarin de verleende rechten zijn vermeld. Het certificaat kan worden gewijzigd om rechten toe te voegen of te schrappen, en kan voorts worden beperkt, geschorst of ingetrokken indien de houder niet meer voldoet aan de geldende EU-regels en -procedures voor het afgeven of handhaven van het certificaat. Organisaties voor de opleiding van luchtverkeersleiders en luchtvaartgeneeskundige centra moeten houder zijn van een certificaat. Personen die verantwoordelijk zijn voor het verstrekken van praktijkopleiding of voor het beoordelen van de praktische vaardigheden van luchtverkeersleiders, alsmede

luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen, moeten ook aan bepaalde competentievereisten voldoen.

8) Onbemande luchtvaartuigen

Het ontwerp, de productie en het onderhoud van onbemande luchtvaartuigen en hun motoren, propellers, onderdelen, niet-geïnstalleerde apparatuur en apparatuur om ze op afstand te bedienen, en de uitvoering van vluchten daarmee, alsmede bij deze activiteiten betrokken personeel, onder wie piloten op afstand, en organisaties, moeten voldoen aan de in bijlage IX vermelde essentiële eisen en, voor zover van toepassing, aan de in de bijlagen II, IV en V bij Verordening (EU) 2018/1139 vermelde essentiële eisen. Rekening houdend met de aard en het risico van de betreffende activiteit, de operationele kenmerken van het betrokken onbemande luchtvaartuig en de kenmerken van het gebied voor de vluchtuitvoering, kan een certificaat worden vereist voor het ontwerp, de productie en het onderhoud van onbemande luchtvaartuigen en hun motoren, propellers, onderdelen, niet-geïnstalleerde apparatuur en apparatuur om ze op afstand te bedienen, en de uitvoering van vluchten daarmee, alsmede bij deze activiteiten betrokken personeel, onder wie piloten op afstand, en organisaties. In het certificaat worden de veiligheidsgerelateerde beperkingen, vluchtuitvoeringsvoorwaarden en rechten gespecificeerd, en het certificaat kan worden gewijzigd om beperkingen, voorwaarden en rechten toe te voegen of te schrappen, en worden beperkt, geschorst of ingetrokken indien de houder niet meer voldoet aan de voorwaarden, regels en procedures voor het afgeven of handhaven van het certificaat.

9) Exploitanten uit derde landen

De in artikel 2, lid 1, punt c), van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde luchtvaartuigen, alsook de bemanning van en de vluchtuitvoering met die luchtvaartuigen, moeten voldoen aan de toepasselijke ICAO-normen. Als dergelijke normen niet bestaan, moeten die luchtvaartuigen, hun bemanning en de vluchtuitvoeringen met deze luchtvaartuigen, wat betreft andere dan onbemande luchtvaartuigen, voldoen aan de essentiële eisen van bijlagen II, IV en V bij Verordening (EU) 2018/1139. Onbemande luchtvaartuigen moeten voldoen aan de in bijlage IX vermelde essentiële eisen en, voor zover van toepassing, aan de in de bijlagen II, IV en V bij die verordening vermelde essentiële eisen.

10) Onderzoek en innovatie (O&I)

Bij Verordening (EU) 2018/1139 zijn een aantal nieuwe sleutelcompetenties voor het EASA ingevoerd. Op het gebied van O&I helpt het Agentschap de Commissie en de lidstaten bij het in kaart brengen van de belangrijkste onderzoeksthema's op het gebied van burgerluchtvaart, teneinde bij te dragen tot de samenhang en coördinatie tussen onderzoek en ontwikkeling die door de overheid zijn gefinancierd en onder het toepassingsgebied van de verordening vallende beleidsmaatregelen. Het EASA ondersteunt de Commissie bij de opstelling en totstandbrenging van de relevante kaderprogramma's van de Unie voor onderzoeks- en innovatieactiviteiten en de jaarlijkse en de meerjarige werkprogramma's, onder meer bij de uitvoering van evaluatieprocedures, bij de evaluatie van gefinancierde projecten en bij de benutting van de resultaten van onderzoeks- en innovatieprojecten. Het Agentschap legt daarnaast met de burgerluchtvaart verband houdende delen van het EU-kaderprogramma voor onderzoek en innovatie ten uitvoer en neemt deel aan ad-hocactiviteiten die verenigbaar zijn met de taken van het Agentschap en de doelstellingen van Verordening (EU) 2018/1139.

De Europese luchtvaartsector heeft de afgelopen decennia een succesvolle ontwikkeling doorgemaakt, waardoor Europa een leidende positie inneemt op de mondiale concurrerende

markt. Belangrijke elementen hierbij zijn de O&I-programma's van de EU betreffende de Europese luchtvaart en de onderzoeksactiviteiten van de lidstaten en de sector. Deze initiatieven hebben rechtstreeks betrekking op de doelstelling van zowel het EASP als het EPAS, te weten het waarborgen van het hoogst mogelijke niveau van veiligheid, beveiliging en milieubescherming in Europa.

Er komen in een ongekend tempo nieuwe technologieën en concepten tot stand. In het kader van de Europese en nationale O&I-programma's, met inbegrip van Clean Sky/Clean Aviation en SESAR, worden nieuwe luchtvaartconcepten en -oplossingen ontwikkeld die moeten worden gecertificeerd of goedgekeurd voordat zij in zowel Europa als in derde landen in gebruik worden genomen. Bovendien brengt de komst van nieuwkomers, met name in de drone-industrie, nieuwe vereisten met betrekking tot de Europese luchtvaart met zich mee alsook de noodzaak van nieuwe Europese regelgevingsmaatregelen.

Het Europees systeem voor de veiligheid van de luchtvaart ondersteunt de uitrol van deze nieuwe oplossingen en, meer in het algemeen, de veilige integratie van nieuwe technologieën en concepten.

Met betrekking tot het EPAS komen de onderzoeksprojecten die deel zullen uitmaken van het plan voort uit de lijst van prioritaire onderwerpen op de onderzoeksagenda, waarbij voor het project reeds financiering is gewaarborgd of tegen het begin van de referentieperiode van het desbetreffende EPAS[13] naar verwachting financiering zal worden toegekend.

Het programma Data4Safety is een waardevolle bron voor de identificatie van relevante gegevens (vluchtgegevens, verkeersgegevens, weer, veiligheidsrapporten enz.) die op geaggregeerde wijze beschikbaar zijn ter ondersteuning van de onderzoeksprojecten, overeenkomstig artikel 72 van Verordening (EU) 2018/1139, waarin het EASA wordt verzocht veiligheidsgegevens te verzamelen en te analyseren om risico's in kaart te brengen en de veiligheidsprestaties van het Europees systeem voor de veiligheid van de luchtvaart te meten.

11) Onderlinge afhankelijkheid tussen veiligheid en beveiliging van de burgerluchtvaart, met inbegrip van cyberbeveiliging

In Verordening (EU) 2018/1139 is bepaald dat de Commissie, het Agentschap en de lidstaten samenwerken op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart, met inbegrip van cyberbeveiliging, wanneer er onderlinge afhankelijkheid tussen de veiligheid en de beveiliging van de burgerluchtvaart bestaat. Het EASA kan, indien het over de nodige veiligheidsexpertise beschikt, de Commissie technische bijstand verlenen bij de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad[41] en van andere toepasselijke bepalingen van de Uniewetgeving. Om bij te dragen tot de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden reageert het Agentschap, zo nodig, zonder onnodige vertraging op een dringend probleem door maatregelen met betrekking tot luchtwaardigheid en milieucertificering te nemen om zwakke plekken in het ontwerp van luchtvaartuigen aan te pakken, en door corrigerende maatregelen aan te bevelen die door de nationale bevoegde autoriteiten of door natuurlijke en rechtspersonen in overeenstemming met Verordening (EU) 2018/1139 kunnen worden genomen, en/of door relevante informatie onder die autoriteiten en personen te verspreiden, ingeval het probleem

13 Voor meer informatie over de onderzoeksactiviteiten van het Agentschap, zie de website van het EASA: https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research

van invloed is op de vluchtuitvoering met luchtvaartuigen, met inbegrip van de uit conflictgebieden voortkomende risico's voor de burgerluchtvaart.

12) Internationale samenwerking

Op grond van internationale overeenkomsten in de luchtvaartsector breidt de EU haar regelgevingskader uit tot derde landen en regio's wereldwijd. Deze overeenkomsten beogen ofwel volledige convergentie van de regelgeving met de toepasselijke EU-regels met het oog op de uitbreiding van de interne luchtvaartmarkt van de EU met deze derde landen en regio's, ofwel de vaststelling van regels en procedures voor de wederzijdse erkenning van certificaten. Het is in dit verband van belang te wijzen op de intensieve inspanningen die de Commissie en het EASA verrichten bij het verlenen van technische bijstand aan derde landen en regio's teneinde hen te steunen bij de tenuitvoerlegging van de van toepassing zijnde luchtvaartwetgeving van de EU. Die bijstand draagt bij tot het harmoniseren van voorschriften, de wederzijdse erkenning van certificaten, in het belang van de Europese industrie, en de bevordering van de Europese normen inzake luchtvaartveiligheid. Het Agentschap werkt samen met de bevoegde autoriteiten van derde landen en met internationale organisaties en treft werkafspraken met die autoriteiten en internationale organisaties.

In het kader van de ICAO helpt het EASA de lidstaten bij het uitoefenen van hun rechten en het nakomen van hun verplichtingen uit hoofde van internationale overeenkomsten in verband met onder deze verordening vallende aangelegenheden, met name hun rechten en verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago.

Het Agentschap treedt in ICAO-verband op als Regionale organisatie voor het veiligheidstoezicht ("Regional Safety Oversight Organisation", RSOO) (zie deel 1.2 hierboven).

13) Het beheer van crises in de luchtvaart

De Commissie en het EASA hebben overeenkomstig artikel 91 van Verordening (EU) 2018/1139 onmiddellijk actie ondernomen op hun bevoegdheidsgebied om bij te dragen tot een tijdige respons op en beperking van de gevolgen van de COVID-19-crisis. Het EASA heeft in overleg met de relevante belanghebbenden een aantal eisen en aanbevelingen voor de lidstaten en belanghebbenden in de luchtvaart vastgesteld, in de vorm van veiligheidsrichtlijnen, Safety Information Bulletins, richtsnoeren en materiaal ter bevordering van de veiligheid.

Als onderdeel van deze documenten hebben het EASA en het Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding (ECDC) een gezamenlijk document uitgebracht met maatregelen om de bescherming van de gezondheid van luchtreizigers en luchtvaartpersoneel te waarborgen zodra de luchtvaartmaatschappijen hun reguliere vluchtschema's hervatten na de ernstige verstoring als gevolg van COVID-19[14].

14) Onderlinge afhankelijkheden tussen de veiligheid van de burgerluchtvaart en sociaal-economische factoren

14 COVID-19-gezondheidsprotocol voor de luchtvaart van het EASA en het ECDC | EASA (europa.eu)

In artikel 89 van Verordening (EU) 2018/1139 is het volgende bepaald: "*De Commissie, het Agentschap, andere instellingen, organen en instanties van de Unie en de lidstaten werken […] samen opdat rekening wordt gehouden met onderlinge afhankelijkheden tussen de veiligheid van de burgerluchtvaart en sociaal-economische factoren, mede in regelgevings- en toezichtprocedures en bij de toepassing van een cultuur van billijkheid […] teneinde sociaal-economische risico's voor de luchtvaartveiligheid aan te pakken*".

Daarnaast is bepaald dat het Agentschap om de drie jaar een evaluatie moet opstellen "*waarin een objectieve balans wordt opgemaakt van de ondernomen acties en getroffen maatregelen, en met name van de acties en maatregelen in verband met de onderlinge verbanden tussen de veiligheid van de burgerluchtvaart en sociaal-economische factoren*".

Dit is in overeenstemming met het Europees proces voor veiligheidsrisicobeheer ("Safety Risk Management", SRM) dat als proactief en op gegevens gestoeld proces tot doel heeft om veiligheidsproblemen, met inbegrip van problemen als gevolg van sociaal-economische factoren, systematisch in kaart te brengen en te beoordelen. Het EASA heeft in december 2021 de eerste editie van de evaluatie in het kader van artikel 89 gepubliceerd[15]. In de evaluatie wordt met name gekeken naar de veiligheidsimplicaties van sociaal-economische factoren op het gebied van werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden, gezondheid en levensstijl en onderwijs. Ook worden mogelijke toekomstige acties en maatregelen in het kader van het EPAS in kaart gebracht.

1.3.2.2. Maatregelen van het Agentschap

Voor de toepassing van Verordening (EU) 2018/1139 en de uitvoerings- en gedelegeerde handelingen daarbij zijn certificeringsspecificaties (CS's) en andere gedetailleerde specificaties ("Detailed Specifications", DS's), aanvaardbare wijzen van naleving (AMC's) en richtsnoeren ("Guidance Material", GM) vastgesteld.

CS's zijn technische normen die zijn vastgesteld om aan te geven op welke manier de naleving van Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en -uitvoeringshandelingen kan worden aangetoond. Zij worden gebruikt voor de certificering van producten, personen en organisaties. Indien Verordening (EU) 2018/1139 daarin voorziet, vormen sommige CS's de certificeringsgrondslag voor de afgifte van certificaten door het EASA.

DS's zijn niet-bindende normen die door het Agentschap zijn vastgesteld met het oog op de uitvoering van bepaalde bepalingen van Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, waarbij voornoemde verordening het gebruik voorschrijft van uitvoerige specificaties voor de conformiteitsverklaring van de organisatie of persoon die verplicht is een dergelijke verklaring te overleggen.

AMC's zijn niet-bindende normen die door het Agentschap worden vastgesteld en door organisaties worden gebruikt om vast te stellen of Verordening (EU) 2018/1139, de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen of de CS's en DS's worden nageleefd.

Richtsnoeren (GM) zijn niet-bindende documenten die door het Agentschap worden opgesteld om de betekenis van gedelegeerde of uitvoeringshandelingen, CS's of DS's toe te lichten, en

15 EASA publiceert onderzoek naar de sociaal-economische factoren op het gebied van luchtvaartveiligheid | EASA (europa.eu)|

vormen een hulpmiddel bij de interpretatie van Verordening (EU) 2018/1139, de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, en van de CS's en DS's.

1.3.2.3. Flexibiliteit

Gezien de complexiteit van de luchtvaart kunnen niet alle situaties in regels worden gegoten en is een zekere mate van flexibiliteit noodzakelijk om de sector te kunnen laten functioneren en tegelijk een adequaat veiligheidsniveau te waarborgen.

Verordening (EU) 2018/1139 biedt de lidstaten derhalve de bepalingen inzake flexibiliteit om aan alle onder deze verordening vallende natuurlijke en rechtspersonen ontheffingen toe te kennen van de eisen die op hen van toepassing zijn in geval van dringende en onvoorzienbare omstandigheden die gevolgen hebben voor die personen of hun dringende operationele behoeften, indien alle volgende voorwaarden zijn vervuld:

- het is niet mogelijk op passende wijze aan deze omstandigheden of behoeften tegemoet te komen in overeenstemming met de toepasselijke voorschriften;
- er wordt gezorgd voor veiligheid, milieubescherming en naleving van de toepasselijke essentiële eisen, indien nodig via de toepassing van beperkende maatregelen;
- de lidstaat heeft alle mogelijke marktverstoringen die voortvloeien uit het toekennen van de ontheffing zo veel mogelijk beperkt; en
- de omvang en de duur van de ontheffing zijn beperkt tot wat strikt noodzakelijk is en de ontheffing wordt op niet-discriminerende wijze toegepast.

Indien de ontheffing was toegekend voor een looptijd van langer dan acht opeenvolgende maanden of indien een lidstaat bij herhaling dezelfde ontheffing heeft toegekend en die in totaal langer dan acht maanden duurt, beoordeelt het Agentschap of de hierboven genoemde voorwaarden zijn vervuld en verstrekt het, binnen drie maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving, aan de Commissie een aanbeveling met betrekking tot het resultaat van die beoordeling. Rekening houdende met die aanbeveling beoordeelt de Commissie vervolgens of die voorwaarden zijn vervuld. Indien de Commissie oordeelt dat die voorwaarden niet zijn vervuld of als zij het niet eens is met het resultaat van de door het Agentschap uitgevoerde beoordeling, stelt zij binnen drie maanden na de datum van ontvangst van die aanbeveling een uitvoeringsbesluit in die zin vast. Na kennisgeving van een uitvoeringshandeling waarin wordt bevestigd dat niet aan deze voorwaarden is voldaan, trekt de betrokken lidstaat de toegekende ontheffing onmiddellijk in.

Indien een lidstaat van oordeel is dat de naleving van de in de bijlagen geformuleerde toepasselijke essentiële eisen kan worden aangetoond met andere middelen dan die in de op basis van deze verordening vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, en dat die middelen aanzienlijke voordelen bieden met betrekking tot de veiligheid van de burgerluchtvaart of efficiënter zijn voor de onder deze verordening vallende personen of voor de betrokken autoriteiten, kan hij bij de Commissie en het Agentschap een gemotiveerd verzoek tot wijziging van de betrokken gedelegeerde of uitvoeringshandeling indienen, zodat die andere middelen kunnen worden aangewend. In dat geval verstrekt het Agentschap aan de Commissie zonder onnodige vertraging een aanbeveling over de vraag of het verzoek van de lidstaat voldoet aan de hierboven uiteengezette voorwaarden. Indien nodig overweegt de Commissie, onverwijld en rekening houdende met die aanbeveling, of de betreffende gedelegeerde handeling of uitvoeringshandeling moet worden gewijzigd.

1.3.3. Onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart

De Europese regels met betrekking tot onderzoeken van ongevallen en incidenten zijn vastgesteld bij Verordening (EU) nr. 996/2010[16]. Deze verordening biedt sterke waarborgen op het gebied van efficiëntie, snelheid en kwaliteit van Europese veiligheidsonderzoeken in de burgerluchtvaart. Het is uitsluitend de bedoeling nieuwe ongevallen of incidenten te voorkomen, zonder schuldigen of verantwoordelijken aan te wijzen. Voorts wordt de samenwerking tussen veiligheidsonderzoeksinstanties versterkt door de oprichting van een Europees netwerk van veiligheidsonderzoeksinstanties in de burgerluchtvaart ("European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities", Encasia) en voorziet de verordening in een centrale EU-databank met veiligheidsaanbevelingen en de daaraan gekoppelde acties.

In deel 1.5 worden de procedures voor onderzoeken van ongevallen en incidenten in de Europese Unie nader toegelicht.

1.3.4. Melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart

Bij Verordening (EU) nr. 376/2014[17] zijn regels vastgesteld voor het melden, onderzoeken en opvolgen van incidenten in aanvulling op de domeinspecifieke regels inzake de melding van voorvallen in het kader van de domeingerelateerde uitvoeringsverordeningen. De in deze regelgeving vastgestelde eisen moeten een sterke verslagleggingscultuur aanmoedigen. Daarbij gelden voor de sector, de lidstaten en het EASA verplichtingen om incidenten te documenteren en te onderzoeken ter ondersteuning van hun procedures op het gebied van veiligheidsbeheer. Daarnaast waarborgt de verordening dat informatie op passende wijze wordt beveiligd en uitgewisseld tussen de lidstaten en het EASA. De verordening bevat voorts bepalingen ter bevordering van de beginselen van een cultuur van billijkheid in alle lidstaten.

Ten slotte plukt het EASP de vruchten van de werkzaamheden van het bij deze verordening opgerichte netwerk van analisten dat tot doel heeft vast te stellen welke maatregelen op het niveau van de Unie moeten worden genomen vanuit empirisch onderbouwd perspectief. Deze werkzaamheden bouwen voort op de geavanceerde analyses die beschikbaar zijn op het platform Data4Safety en, waar relevant, op de mogelijkheid om veiligheidsvoorvallen samen te voegen met andere gegevensbronnen, waardoor de op gegevens gestoelde dimensie van deze werkzaamheden wordt versterkt en een betere identificatie en evaluatie van de risico's in het hele systeem mogelijk zijn.

16 Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG (Voor de EER relevante tekst); PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35.

17 Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 1321/2007 en (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie (Voor de EER relevante tekst); PB L 122 van 24.4.2014, blz. 18.

1.3.5. EU-lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan in de EU een exploitatieverbod is opgelegd

Bij Verordening (EG) nr. 2111/2005[18] (hierna "Verordening nr. 2111/2005") zijn regels vastgesteld voor het opstellen en openbaar maken van een op gemeenschappelijke criteria gebaseerde EU-lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan om veiligheidsredenen een exploitatieverbod in de Unie is opgelegd. De lijst van luchtvaartmaatschappijen met een exploitatieverbod[19] die op basis van deze verordening is vastgesteld, is zelf een verordening en is derhalve rechtstreeks van toepassing in de lidstaten. De lijst van luchtvaartmaatschappijen met een exploitatieverbod is vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie[20] en wordt regelmatig bijgewerkt.

Voor de bijwerking van de lijst krijgt de Commissie ondersteuning van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, dat is samengesteld uit deskundigen op het gebied van luchtvaartveiligheid uit alle EASA-landen en dat wordt voorgezeten door de Commissie. Op voorstel van de Commissie bepaalt het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart zijn standpunt bij gekwalificeerde meerderheid[21].

Het besluit om een maatschappij (of groep van maatschappijen die in dezelfde staat zijn geregistreerd) op de lijst te zetten, wordt genomen op basis van de gemeenschappelijke veiligheidscriteria van Verordening (EG) nr. 2111/2005. In die criteria wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met eventuele veiligheidstekortkomingen van een maatschappij, het ontbreken van de bekwaamheid of bereidheid van een maatschappij of toezichthoudende instantie om veiligheidstekortkomingen aan te pakken, door derde landen opgelegde exploitatieverboden, auditrapporten van derde landen of internationale organisaties (ICAO) en gedocumenteerde informatie over ongevallen. Alle criteria zijn deels gebaseerd op de relevante normen inzake luchtvaartveiligheid, te weten de SARP's van de ICAO in het geval van exploitanten uit derde landen of de EU-wetgeving in het geval van Europese exploitanten.

1.4. Verantwoordelijkheden en aansprakelijkheid voor de veiligheid in de Europese Unie

1.4.1. Besluitvormingsprocedure in de Europese Unie

Op grond van artikel 100, lid 2, VWEU kunnen de Europese Raad en het Europees Parlement, volgens de gewone wetgevingsprocedure en na raadpleging van het Economisch en Sociaal

---

18 Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG (Voor de EER relevante tekst); PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.

19 Voor meer informatie, zie http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm

20 Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot opstelling van de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap (Voor de EER relevante tekst); PB L 84 van 23.3.2006, blz. 14.

21 De procedure is vastgesteld bij Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren; PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

Comité en het Comité van de Regio's, maatregelen vaststellen om de luchtvaartveiligheid te bevorderen.

De Commissie bezit het initiatiefrecht en dient wetgevingsvoorstellen in bij het Europees Parlement en de Raad, de zogenaamde "medewetgevers". Het Europees Parlement is verkozen door de Europese burgers, terwijl de Raad samengesteld is uit vertegenwoordigers van de lidstaten. Zij kunnen het voorstel van de Commissie wijzigen met inachtneming van de Verdragen. Als de medewetgevers een voorstel aannemen, betekent dit dat zij instemmen met de uiteindelijke tekst.

Na de goedkeuring door het Europees Parlement en de Raad wordt de definitieve tekst ondertekend door de voorzitters en secretarissen-generaal van beide instellingen. Na de ondertekening verschijnen de teksten in het Publicatieblad van de Europese Unie.

De gepubliceerde versies van verordeningen zijn in de hele EU rechtstreeks van toepassing vanaf de in het Publicatieblad vermelde datum.

In de overeenkomstig deze procedure vastgestelde besluiten kunnen aan de Commissie gedelegeerde bevoegdheden en uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. De Commissie bezit die bevoegdheid alleen als het basisbesluit daarin voorziet.

Voor de vaststelling van gedelegeerde handelingen is een specifieke deskundigengroep opgericht waarin de Commissie, na grondige bespreking van de regelgevingsvoorstellen met deskundigen die de lidstaten vertegenwoordigen, de gedelegeerde handelingen vaststelt. Voor de vaststelling van uitvoeringshandelingen is een specifiek comité[22] opgericht om ontwerpuitvoeringshandelingen vast te stellen voor de Verordeningen (EU) 2018/1139 en (EU) nr. 376/2014, waarbij de Commissie ontwerpverordeningen indient die voornamelijk gebaseerd zijn op voorstellen van het EASA (de "adviezen") waar een brede raadpleging van belanghebbenden voor is gehouden voordat zij door het Agentschap worden gepubliceerd. De ontwerpverordening wordt besproken in dit regelgevend comité, bestaande uit vertegenwoordigers van de 27 lidstaten en vertegenwoordigers van IJsland, Liechtenstein, Noorwegen, Zwitserland en de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA als waarnemers, overeenkomstig de EER-overeenkomst[23] en de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer[24]. Als het comité een positief advies uitbrengt over de door de Commissie voorgestelde maatregelen, wordt de uitvoeringsverordening vastgesteld.

Er is nog een ander comité dat relevant is op het gebied van luchtvaartveiligheid: het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, dat wordt betrokken bij de actualisering van de lijst van maatschappijen waaraan op grond van Verordening nr. 2111/2005 een exploitatieverbod wordt opgelegd; Daarnaast is het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim belast met de vaststelling van de regels voor de prestatieregeling, die de veiligheidsprestatie-indicatoren voor ATM/ANS omvatten.

---

22 Comité voor de toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsvoorschriften in de burgerluchtvaart — "Comité van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart: het EASA-comité".

23 Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, PB L 1 van 3.1.1994, bijlage XIII, blz. 1.

24 Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat inzake luchtvervoer, PB L 114 van 30.4.2002, blz. 73.

1.4.2. Bevoegdheden en verantwoordelijkheden op het gebied van luchtvaartveiligheid binnen het Europese veiligheidssysteem

1.4.2.1. Overzicht van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden binnen het Europese veiligheidssysteem

Tabel 2. Bevoegde instanties op basis van het EU-recht

BEVOEGDHEIDSGEBIED	LIDSTATEN	EASA
Luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en milieubescherming, met inbegrip van: **- vliegtuigen,** **- hefschroefvliegtuigen,** **- zweefvliegtuigen,** **- ballonnen,** **- luchtschepen,** **- elektrische luchtvaartuigen met verticale start en landing (eVTOL)**	Luchtwaardigheidscertificering van (individuele) luchtvaartuigen	Typecertificering van luchtvaartuigen, motoren en propellers
	Geluidscertificering van (individuele) luchtvaartuigen	Certificering van onderdelen en uitrustingsstukken
	n.v.t.	Certificering van en toezicht op ontwerporganisaties
	Certificering van en toezicht op productieorganisaties, met uitzondering van die waarvoor het EASA de bevoegde autoriteit is	Certificering van en toezicht op productieorganisaties uit derde landen Certificering van en toezicht op EU-productieorganisaties waarvan het certificaat is overgedragen overeenkomstig artikel 64 of 65 van de BV[25].
	Certificering van en toezicht op onderhoudsorganisaties (deel-145), met uitzondering van die waarvoor het EASA de bevoegde autoriteit is	Certificering van en toezicht op onderhoudsorganisaties uit derde landen (deel-145) Certificering van en toezicht op EU-onderhoudsorganisaties (deel-145) waarvan het certificaat is overgedragen overeenkomstig artikel 64 of 65 van de BV.
	Certificering van en toezicht op organisaties voor gecombineerde luchtwaardigheid (deel-CAO), met uitzondering van die waarvoor het EASA de bevoegde autoriteit is	Certificering van en toezicht op organisaties voor gecombineerde luchtwaardigheid uit derde landen (deel-CAO) Certificering van en toezicht op EU-organisaties (deel-CAO) waarvan het certificaat is overgedragen overeenkomstig artikel 64 of 65 van de BV
	Certificering van en toezicht op organisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid (deel-CAMO), met	Certificering van en toezicht op organisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid uit

25 Artikel 64: overdracht van verantwoordelijkheid op verzoek van lidstaten – Artikel 65: overdracht van de verantwoordelijkheid op verzoek van organisaties die in meer dan één lidstaat actief zijn.

	uitzondering van die waarvoor het EASA de bevoegde autoriteit is	derde landen (deel-CAMO) Certificering van en toezicht op EU-organisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid waarvan het certificaat is overgedragen overeenkomstig artikel 64 of 65 van de BV
	Bevoegdheidsbewijzen voor onderhoudscertificeringspersoneel	n.v.t.
	Certificering van en toezicht op opleidingsorganisaties voor het onderhoud van luchtvaartuigen (deel-147), met uitzondering van die waarvoor het EASA de bevoegde autoriteit is	Certificering van en toezicht op opleidingsorganisaties voor het onderhoud van luchtvaartuigen uit derde landen (deel-147) Erkenning van EU-opleidingsorganisaties voor onderhoud van luchtvaartuigen (deel-147) waarvan het certificaat is overgedragen overeenkomstig artikel 64 of 65 van de BV
Vluchtuitvoering	n.v.t.	Vergunningverlening aan exploitanten uit derde landen (commercieel luchtvervoer)
	Certificering van en toezicht op exploitanten van commercieel luchtverkeer/houders van een bewijs luchtvaartexploitant (AOC), met uitzondering van die waarvoor het EASA de bevoegde autoriteit is	Certificering van en toezicht op exploitanten van commercieel luchtverkeer waarvan het AOC is overgedragen overeenkomstig artikel 64 of 65 van de BV
	Toezicht op/vergunningverlening aan andere exploitanten (niet-commerciële vluchtuitvoeringen, gespecialiseerde vluchtuitvoeringen), met uitzondering van die waarvoor het EASA de bevoegde autoriteit is	Toezicht op/vergunningverlening aan andere exploitanten waarvan het toezicht is overgedragen overeenkomstig artikel 64 of 65 van de BV
Bemanning en medische aspecten	Afgifte van bewijzen van bevoegdheid en medische certificaten aan piloten	n.v.t.
	Verklaring van geschiktheid van cabinepersoneel	n.v.t.
	Certificering van en toezicht op organisaties voor de opleiding van piloten, met uitzondering van die waarvoor het EASA de	Certificering van en toezicht op in derde landen gevestigde organisaties voor de opleiding van piloten

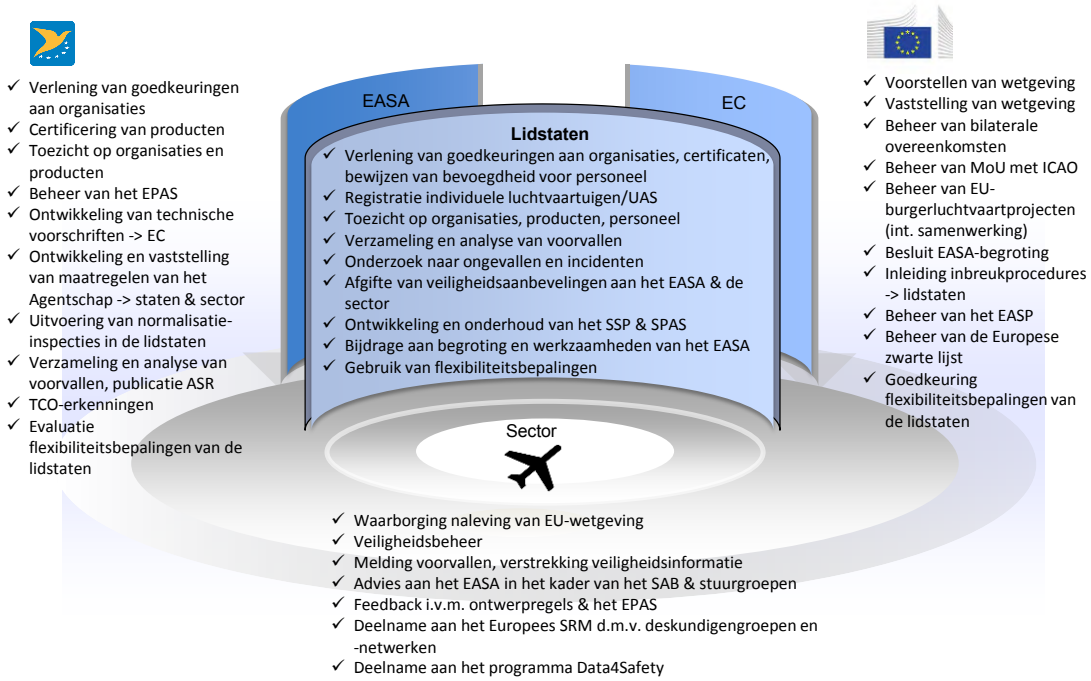
	bevoegde autoriteit is	Certificering van en toezicht op EU-organisaties voor de opleiding van piloten waarvan het certificaat is overgedragen overeenkomstig artikel 64 of 65 van de BV
	Certificering van en toezicht op luchtvaartgeneeskundige centra, met uitzondering van die waarvoor het EASA de bevoegde autoriteit is	Certificering van en toezicht op luchtvaartgeneeskundige centra in derde landen
	Certificering van FSTD's (vluchtnabootsingsinstrumenten), met uitzondering van de FSTD's waarvoor het EASA de bevoegde autoriteit is	Certificering van FSTD's: — gebruikt door opleidingsorganisaties die zijn erkend door het EASA — gevestigd in een derde land — gevestigd in een lidstaat, op verzoek van een lidstaat
	Certificering van examinatoren en vlieginstructeurs en van luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen	n.v.t.
ATM/ANS	Certificering van en toezicht op verleners van ATM/ANS, met uitzondering van die waarvoor het EASA de bevoegde autoriteit is	Certificering van en toezicht op in derde landen gevestigde verleners van ATM/ANS. Certificering van en toezicht op pan-Europese verleners van ATM/ANS, met inbegrip van de netwerkbeheerder en DAT-aanbieders
	n.v.t.	Certificering van en toezicht op de certificaten voor en de verklaringen met betrekking tot bepaalde veiligheidsgerelateerde ATM/ANS-uitrusting
	Vergunningen en medische certificaten van luchtverkeersleiders (met inbegrip van instructeurs en beoordelaars)	n.v.t.
	Certificering van organisaties voor de opleiding van luchtverkeersleiders, met uitzondering van die waarvoor het EASA de bevoegde autoriteit is	Certificering van in derde landen gevestigde opleidingsorganisaties voor luchtverkeersleiders
	Certificering van luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen en luchtvaartgeneeskundige centra	n.v.t.

Luchtvaartterreinen (met inbegrip van helihavens en vertiports)	Certificering van luchtvaartterreinen en de veiligheidsuitrusting van die terreinen	Certificering van en toezicht op de certificaten voor en de verklaringen met betrekking tot bepaalde veiligheidsuitrusting van luchtvaartterreinen
	Certificering van exploitanten van luchtvaartterreinen en hun activiteiten	n.v.t.
UAS (Drones)	Registratie van UAS-exploitanten en gecertificeerde UAS	Verificatie van het ontwerp van UAS in de categorie "specifiek"
	Exploitatievergunningen voor UAS in de categorie "specifiek"	n.v.t.
	Eerste afgifte van en permanent toezicht op certificaten van exploitanten van lichte UAS (LUC)	n.v.t.
	Afgifte van bewijzen van bevoegdheid en medische certificaten aan piloten op afstand die UAS exploiteren	n.v.t.
U-space	Risicobeoordeling met betrekking tot het luchtruim, aanwijzing van het U-spaceluchtruim, dynamische luchtruimherconfiguratie en de daarmee samenhangende verantwoordelijkheden	n.v.t.
	Aanwijzing en certificering van de enige verlener van gemeenschappelijke informatiediensten	n.v.t.
	Certificering van andere U-spacedienstverleners (USSP's)	Certificering van pan-Europese USSP's en USSP's in derde landen

Opmerking:

De verantwoordelijkheden op het gebied van erkenning/certificering binnen de verschillende bevoegdheidsgebieden omvatten, voor zover van toepassing, ook veiligheidsbeheer en informatiebeveiligingsbeheer. De naleving van de toepasselijke eisen wordt geverifieerd in het kader van de processen voor initiële certificering/erkenning en permanent toezicht en is niet onderworpen aan een afzonderlijk erkennings-/organisatiecertificaat. De toewijzing van verantwoordelijkheden voor die domeinen komt bijgevolg overeen met de in tabel 2 gedefinieerde toewijzing.

Figuur 1. Relaties tussen de actoren van het Europese veiligheidssysteem



1.4.2.2. De lidstaten

Bij de gewone wetgevingsprocedure treedt de Raad, samengesteld uit vertegenwoordigers van de lidstaten, samen met het Europees Parlement op als medewetgever (zie deel 1.3.1). De lidstaten (maar niet de Raad) zijn op basis van comitologieregelingen betrokken bij de besluitvormingsprocedure voor de vaststelling van uitvoeringshandelingen (zie deel 1.4.1).

Op grond van de huidige EU-regelgeving blijven de lidstaten verantwoordelijk voor:

a) de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen die onder bijlage I bij Verordening (EU) 2018/1139 vallen (bv. historische, experimentele, lichte luchtvaartuigen enz.);

b) de exploitatie van luchtvaartuigen voor militaire, douane-, politie-, opsporings- en reddings-, brandbestrijdings-, kustbewakings- of soortgelijke activiteiten of diensten, voor zover zij niet hebben besloten de EU-voorschriften als bedoeld in artikel 2, lid 6, van Verordening (EU) 2018/1139 toe te passen;

c) ATM/ANS, met inbegrip van systemen en onderdelen, die door het leger worden geleverd of beschikbaar gesteld, voor zover een lidstaat niet heeft besloten de EU-voorschriften als bedoeld in artikel 2, lid 6, van Verordening (EU) 2018/1139 toe te passen;

d) luchtvaartterreinen die door het leger worden geëxploiteerd of beheerd, voor zover een lidstaat niet heeft besloten de EU-voorschriften als bedoeld in artikel 2, lid 6, van Verordening (EU) 2018/1139 toe te passen;

Opmerking: Onverminderd nationale eisen op het gebied van veiligheid en defensie, zorgen de lidstaten ervoor dat de in punt c) bedoelde ATM/ANS die worden verleend aan het burgerluchtvaartverkeer, alsook de in punt d) bedoelde faciliteiten

die openstaan voor openbaar gebruik, een niveau bieden van veiligheid en van interoperabiliteit met civiele systemen dat net zo effectief is als het niveau dat resulteert uit de toepassing van de essentiële eisen van Verordening (EU) 2018/1139.

e) luchtvaartterreinen die niet beantwoorden aan ten minste een van de volgende criteria:

   i) ze staan open voor openbaar gebruik;

   ii) ze verlenen diensten voor commercieel luchtverkeer;

   iii) ze bieden instrumentprocedures voor nadering en vertrek en

      a. beschikken over een verharde startbaan van ten minste 800 m, of

      b. verlenen uitsluitend diensten voor helikopters;

f) indien een lidstaat daartoe beslist, luchtvaartterreinen die voldoen aan alle in punt e), i), ii) en iii), vermelde criteria, maar die niet meer dan 10 000 passagiers van commercieel luchtvervoer per jaar en niet meer dan 850 vrachtbewegingen per jaar afhandelen.

g) maatregelen met betrekking tot vliegtijdbeperkingen voor gebieden die niet onder het EU-recht vallen (overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EU) nr. 965/2012).

In artikel 2, lid 6, van Verordening (EU) 2018/1139 is bepaald dat een lidstaat kan besluiten de delen I, II, III, of VII van hoofdstuk III, of enige combinatie daarvan, toe te passen op sommige of alle in artikel 2, lid 3, punt a), van de Verordening bedoelde activiteiten en op het personeel en de organisaties die betrokken zijn bij die activiteiten, indien hij van oordeel is dat, gelet op de kenmerken van de betreffende activiteiten, personeel en organisaties en op het doel en de inhoud van de betreffende bepalingen, deze bepalingen effectief kunnen worden toegepast. Deze zogeheten opt-inmogelijkheid biedt de lidstaten flexibiliteit om te bepalen of de toepassing van het Unierecht mogelijk efficiënter is met het oog op veiligheids-, interoperabiliteits- of efficiëntiewinsten.

Terwijl het grootste deel van de luchtvaartveiligheidswetgeving op het niveau van de Europese Unie wordt vastgesteld, blijven de lidstaten verantwoordelijk voor de luchtvaartveiligheid op hun grondgebied en in hun luchtruim. De meeste op grond van Verordening (EU) 2018/1139 en de uitvoeringsvoorschriften daarvan vereiste certificeringstaken, zoals de erkenning van nationale organisaties of de afgifte van bevoegdheidsbewijzen aan personeel, worden uitgevoerd door de lidstaten. Zij oefenen toezicht uit op die personeelsleden en organisaties, voeren audits, beoordelingen en inspecties uit en nemen maatregelen om inbreuken te voorkomen.

Op bepaalde gebieden worden de certificaten echter op het niveau van de Europese Unie afgegeven. Op die gebieden hebben de lidstaten hun verantwoordelijkheden op grond van het Verdrag van Chicago immers aan de EU gedelegeerd (zie figuur 2 hierboven voor een gedetailleerd overzicht).

Overeenkomstig artikel 64, lid 7, van Verordening (EU) 2018/1139 laten de overdrachten van de verantwoordelijkheid uit hoofde van dit artikel de rechten en plichten van de lidstaten uit hoofde van het Verdrag van Chicago onverlet. Wanneer een lidstaat overeenkomstig dit artikel de verantwoordelijkheid voor de hem bij het Verdrag van Chicago toegekende taken overdraagt, stelt hij de ICAO in kennis van het feit dat het Agentschap of een andere lidstaat namens hem de functies en taken uitoefent die hem krachtens het Verdrag van Chicago zijn toegekend.

Overeenkomstig de ICAO-normen en in naleving van hoofdstuk II van Verordening (EU) 2018/1139 zijn de lidstaten ook verantwoordelijk voor de ontwikkeling van een State Safety Programme dat moet worden afgestemd op het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart en bijdraagt tot de uitvoering van het Europees systeem voor de veiligheid van de luchtvaart.

1.4.2.3. Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart is opgericht in 2002 om alle gebieden die onder Verordening (EU) 2018/1139 vallen te stroomlijnen en ervoor te zorgen dat alle taken op EU-niveau door één gespecialiseerde instantie worden uitgevoerd. Het EASA telt meer dan 800 luchtvaartdeskundigen en functionarissen uit alle lidstaten. Naast de hoofdzetel in Keulen (Duitsland) beschikt het Agentschap over een vestiging in Brussel en vijf andere in Washington (VS), Montreal (Canada), Peking (China), Panama-Stad (Panama) en Singapore.

Het EASA is technisch onafhankelijk en juridisch, administratief en financieel autonoom. Het bezit rechtspersoonlijkheid en oefent de bij Verordening (EU) 2018/1139 vastgestelde taken en verantwoordelijkheden uit.

De raad van bestuur van het EASA, samengesteld uit vertegenwoordigers van de 27 EU-lidstaten, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen, Zwitserland en de Commissie, bepaalt het werkprogramma, stelt de begroting op en ziet toe op de werking van het Agentschap. De raad van bestuur nodigt bovendien waarnemers uit bij zijn beraadslagingen, waarbij de buurlanden van de EU die een uitgebreide luchtvaartovereenkomst met de EU hebben ondertekend en de via de adviesraad van het EASA vertegenwoordigde sector, bijeenkomen.

Het EASA treedt op als bevoegde instantie voor de in figuur 2 beschreven luchtvaartaspecten. In dit verband is het EASA sinds 2003 bevoegd voor de typecertificering van luchtvaartuigen in de EU. Het EASA-certificaat bevestigt dat een type luchtvaartuig aan de in de EU-regelgeving vastgestelde veiligheidseisen voldoet. Gedurende de volledige levenscyclus van op basis van het typeontwerp geproduceerde luchtvaartuigen ziet het EASA toe op de prestaties van de geëxploiteerde luchtvaartuigtypes. Het kan derhalve maatregelen opleggen wanneer veiligheidsproblemen aan het licht komen. Daartoe richt het "veiligheidsaanwijzingen" aan de houder van het typecertificaat, die door alle exploitanten bij het onderhoud van hun luchtvaartuigen moeten worden toegepast.

Het EASA is ook belast met de in figuur 3 omschreven taken en verantwoordelijkheden, met name de opstelling en goedkeuring van adviezen ter ondersteuning van de Commissie voor de technische aspecten van de gedelegeerde en uitvoeringsverordeningen.

Bij de opstelling van zijn adviezen krijgt het EASA ondersteuning van raadgevende instanties die ook advies verlenen over de inhoud, prioriteiten, uitvoering en wetgevingsprogramma's van het EASA in het kader van het EPAS. Ook maatregelen (certificeringsspecificaties en andere uitvoerige specificaties, aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren) om de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke technische voorschriften te ondersteunen, worden door het Agentschap ontwikkeld en vastgesteld.

Daarnaast voert het EASA normalisatie-inspecties uit in de lidstaten om toe te zien op de toepassing van Verordening (EU) 2018/1139 en de bijbehorende uitvoeringsregels door de lidstaten (zie deel 3.1.1). Het rapporteert aan de Commissie, die uiteindelijk op basis van technisch en juridisch overleg met het Agentschap beslist of handhavingsmaatregelen wegens niet-naleving moeten worden genomen.

Op het gebied van ATM/ANS verleent het EASA technische bijstand aan de Commissie bij de tenuitvoerlegging van het SES, door technische inspecties, technische onderzoeken en

studies uit te voeren en door bij te dragen aan de uitvoering van het ATM-masterplan (MP), met inbegrip van steun voor de ontwikkeling en uitrol van het SESAR-programma. Het EASA speelt met name in op de behoeften op het gebied van regelgeving en uitvoering van de essentiële operationele wijzigingen en andere technologische vorderingen in het kader van SESAR, zoals, maar niet beperkt tot, technologische oplossingen met betrekking tot U-space, virtualisatie, cloudgebaseerde architectuur en luchtverkeersleiding op afstand, door het gebruik van nieuwe werkmethoden, operationele verbeteringen en op basis van SESAR ontwikkelde technologieën mogelijk te maken. Het EASA ondersteunt voorts de hele SESAR-innovatiecyclus door de voorgestelde systemen te beoordelen en toe te zien op de gebruikte oplossingen. Deze vormen de bouwstenen van de toekomstige Europese luchtruimarchitectuur ter ondersteuning van de veiligheid, efficiëntie en milieuprestaties. Namens de Commissie oefent het EASA eveneens toezicht uit op de netwerkbeheerder voor de ATM-netwerkfuncties van het SES.

Daarnaast draagt het EASA bij tot de uitvoering van de prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties, met name door richtsnoeren te verstrekken voor de veiligheidsgerelateerde elementen van de prestatieregeling van het SES op het gebied van ATM (zie deel 2.3.1).

Het EASA bezit ook de bevoegdheid om commerciële luchtvaartexploitanten uit derde landen toestemming te verlenen voor vluchten van of naar de 31 EASA-landen. Bij de beoordeling van een buitenlandse exploitant neemt het EASA alleen het onderdeel veiligheid voor zijn rekening. Exploitatievergunningen worden nog steeds afgegeven door de nationale autoriteiten. Voorts coördineert het EASA het Europees programma voor platforminspecties in het kader van de SAFA, de veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen die gebruikmaken van EU-luchthavens.

Meer in het algemeen verleent het EASA in voorkomend geval technisch advies aan de Commissie en de lidstaten. Het Agentschap is voorts het uitvoerend orgaan voor het verlenen van technische bijstand op het gebied van luchtvaartveiligheid en ATM aan derde landen en regio's waarmee de EU luchtvaartovereenkomsten heeft gesloten en waaraan de EU zich ertoe heeft verbonden dergelijke steun te verlenen. Ook aan de luchtvaartautoriteiten van de EU-lidstaten wordt op ad-hocbasis bijstand verleend.

Het EASA staat bovendien in voor de verzameling en analyse van gegevens en onderzoek om de luchtvaartveiligheid te verbeteren. Hierbij krijgt het ondersteuning van het netwerk van luchtvaartveiligheidsanalisten ("Network of Aviation Safety Analysts", NoA). Het Agentschap coördineert het programma Data4Safety dat onder meer tot kerndoel heeft krachtige capaciteiten inzake risicobeheer voor de Europese luchtvaartsector tot stand te brengen teneinde de sector beter in staat te stellen weloverwogen en op gegevens gestoelde beslissingen te nemen met betrekking tot de verschillende domeinen van de luchtvaartveiligheid. Doel van het programma is de ongekende soort en omvang van kennis en gegevens te benutten om de meeste belangrijke problemen en uitdagingen aan te pakken waarmee de Europese vervoerssector te maken heeft en nog zal krijgen.

Het EASA maakt deel uit van het Europese crisiscoördinatiecentrum voor de luchtvaart, dat bij een netwerkcrisis in de luchtvaart instaat voor de coördinatie. Het Agentschap draagt, binnen zijn bevoegdheden en in overleg met andere belanghebbenden, bij tot het tijdig reageren op en inperken van crises in de luchtvaart.

Ten slotte is het EASA verantwoordelijk voor de voorbereiding en vaststelling van het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart (EPAS)[26].

De toepassing van deugdelijke beginselen op het gebied van veiligheidsbeheer is van wezenlijk belang voor de voortdurende verbetering van de veiligheid van de burgerluchtvaart in de Unie, waarbij op nieuwe veiligheidsrisico's moet worden geanticipeerd en optimaal gebruik moet worden gemaakt van beperkte technische middelen. Hoewel het EPAS reeds een beproefd instrument was voor veiligheidsplanning op EU-niveau, werd pas met Verordening (EU) 2018/1139 formele juridische erkenning aan dit document toegekend. In dit document worden de veiligheidskwesties diepgaand en volledig aan de orde gesteld.

Hoofdstuk II van Verordening (EU) 2018/1139, dat betrekking heeft op veiligheidsbeheer, schrijft voor dat het Europees Programma voor de veiligheid van de luchtvaart en het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart moeten worden vastgesteld. Via deze bepalingen worden de normen en aanbevolen praktijken van ICAO-bijlage 19, die betrekking hebben op veiligheidsprogramma's van de staat, eveneens omgezet in EU-wetgeving.

Daarnaast bevat Verordening (EU) 2018/1139 een aantal beginselen die als leidraad moeten dienen voor het EASA, de Commissie en de lidstaten bij het reguleren van de veiligheid van de burgerluchtvaart en bij het nemen van maatregelen om de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren. Deze beginselen vereisen met name dat de veiligheidsmaatregelen en -regels zijn afgestemd op de verschillende soorten luchtvaartuigen, vluchtuitvoeringen en activiteiten en in verhouding staan tot de daaraan verbonden aard en risico's. Dergelijke maatregelen moeten, waar mogelijk, ook zodanig zijn geformuleerd dat de focus ligt op de te bereiken doelstellingen, waarbij echter verschillende mogelijkheden worden geboden om deze doelstellingen te bereiken en een systemische benadering van de burgerluchtvaart wordt aangemoedigd, rekening houdend met de onderlinge afhankelijkheid van veiligheid en andere technische domeinen, waaronder cyberveiligheid. Dit moet bijdragen aan een meer kostenefficiënte totstandbrenging van de vereiste veiligheidsniveaus en een prikkel zijn voor innovatie.

1.4.2.4. De Europese Commissie

De Commissie is verantwoordelijk voor de opstelling van Europese wetgevingsvoorstellen die worden ingediend via de gewone wetgevingsprocedure (zie deel 1.3.1) en de voorbereiding van uitvoerings- en gedelegeerde handelingen die in de basisbesluiten zijn voorzien.

Na de vaststelling van de EU-regelgeving berust de verantwoordelijkheid voor de correcte en tijdige toepassing van de regelgeving in de eerste plaats bij de lidstaten. De Commissie houdt toezicht op de correcte toepassing door de lidstaten (zie ook deel 3.1.1) met de hulp van het Agentschap via de standaardisering van de normalisatie-inspecties.

De Commissie kan optreden indien zij vermoedt dat een lidstaat inbreuk pleegt op het EU-recht. Indien op korte termijn geen oplossing wordt gevonden, kan zij, doorgaans na overleg met het EASA, een formele inbreukprocedure inleiden en de lidstaat eventueel voor het Europees Hof van Justitie dagen (zie deel 1.6).

---

26 Zie deel 2.2 voor nadere informatie over het EPAS, de ontwikkeling en de procedure voor de opstelling ervan. Het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart werd vroeger het Europees luchtvaartveiligheidsplan genoemd. De naam is gewijzigd om verwarring tussen het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Programme, EASP) en het Europees luchtvaartveiligheidsplan (European Aviation Safety Plan, EASP) te voorkomen

Het Europees Parlement en de Raad beslissen over de jaarlijkse EU-begroting, terwijl de Commissie verantwoordelijk is voor de uitvoering daarvan. In dit verband zorgt de Commissie ervoor dat de nodige middelen worden uitgetrokken voor de activiteiten van het EASA die met EU-middelen worden gefinancierd.

Ten slotte is de Commissie verantwoordelijk voor de opstelling, actualisering en vaststelling van het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart. Overeenkomstig artikel 5, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139 zal de Commissie het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart indien nodig actualiseren om het in overeenstemming te brengen met de doorgevoerde wijzigingen. Zij zal daartoe het Agentschap en de lidstaten raadplegen.

1.5. Onderzoek naar ongevallen en incidenten

1.5.1. De toepasselijke regels

De lidstaten blijven verantwoordelijk voor de uitvoering van onderzoeken naar ongevallen en incidenten. Onderzoek naar de oorzaken en veiligheidsaanbevelingen om herhaling te voorkomen moeten de luchtvaartveiligheid bevorderen.

Verordening (EU) nr. 996/2010 vormt op EU-niveau de rechtsgrond voor het onderzoeken en voorkomen van ongevallen en incidenten en biedt sterke waarborgen op het gebied van efficiency, uitvoeringstermijnen en de kwaliteit van Europese veiligheidsonderzoeken in de burgerluchtvaart. Ze biedt sterke waarborgen op het gebied van efficiëntie, snelheid en kwaliteit van Europese veiligheidsonderzoeken in de burgerluchtvaart. Het is uitsluitend de bedoeling nieuwe ongevallen of incidenten te voorkomen, zonder schuldigen of verantwoordelijken aan te wijzen. Deze regels waarborgen dat de met onderzoeken van incidenten en ongevallen belaste instantie (veiligheidsonderzoeksinstantie, SIA) onafhankelijk is van andere luchtvaartautoriteiten en elke partij of instantie waarvan de activiteiten in conflict kunnen komen met de taken van de veiligheidsonderzoeksinstantie of die haar objectiviteit in het gedrang kunnen brengen. Volgens de regels mogen de activiteiten van de SIA's worden uitgebreid tot het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot luchtvaartveiligheid, met name voor preventiedoeleinden. Op basis van die activiteiten, studies of analyses van een reeks onderzoeken kunnen veiligheidsaanbevelingen worden geformuleerd. Adressaten van aanbevelingen moeten deze meenemen en toepassen om ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart te voorkomen.

1.5.2. Veiligheidsaanbevelingen

Op grond van Verordening (EU) nr. 996/2010 dient de adressaat van een veiligheidsaanbeveling de SIA die de aanbeveling heeft gestuurd uiterlijk 90 dagen na de ontvangst van haar brief op de hoogte te brengen van de genomen of geplande maatregelen, van de tijd die eventueel nodig is om de maatregelen te voltooien of van de redenen waarom geen actie wordt ondernomen. Binnen 60 dagen na ontvangst van het antwoord, deelt de SIA de adressaat van de aanbeveling mee of zij dit antwoord al dan niet toereikend acht of motiveert zij haar bezwaar tegen een besluit om geen maatregelen te nemen.

De SIA's zetten procedures op om de antwoorden op veiligheidsaanbevelingen te registreren en partijen die een veiligheidsaanbeveling ontvangen, stellen procedures in om toe te zien op de voortgang van de in antwoord op die aanbevelingen genomen maatregelen. Het EASA verwerkt de veiligheidsaanbevelingen die het ontvangt en stelt voortgangsverslagen en statistieken op over de verwerking van veiligheidsaanbevelingen.

De wetgeving voorziet ook in eisen inzake de registratie van veiligheidsaanbevelingen alsmede de daaraan gekoppelde acties in een door de Commissie beheerde centrale Europese

databank met de naam Europees Centraal Register (ECR). De SIA's slaan ook alle van derde landen ontvangen veiligheidsaanbevelingen op in het ECR.

Er is sprake van een legitieme behoefte om het publiek toegang te geven tot veiligheidsaanbevelingen (en de daaraan gekoppelde acties), nu het overkoepelend doel van Verordening (EU) nr. 996/2010 erin bestaat het aantal ongevallen terug te dringen en de verspreiding van de bevindingen van veiligheidsincidenten te bevorderen. Aangezien er uit veiligheidsoverwegingen geen rechtstreekse toegang tot het ECR mag zijn, worden alle veiligheidsaanbevelingen en de daaraan gekoppelde acties in het ECR via een afzonderlijke openbare website voor het grote publiek beschikbaar gesteld. Dit maakt deel uit van de centrale hub van Eccairs 2 (www.aviationreporting.eu). Het Europees Coördinatiecentrum voor rapportagesystemen van vliegtuigongevallen (Eccairs) heeft tot taak een digitaal platform te bieden voor de uitvoering van de bepalingen van Verordening (EU) nr. 376/2014. Eccairs ondersteunt de luchtvaartautoriteiten bij het verzamelen, delen en analyseren van hun veiligheidsinformatie met als uiteindelijk doel de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren. Het EASA ondersteunt de Commissie bij het beheer van het ECR.

1.5.3. Samenwerking met andere entiteiten

Verordening (EU) nr. 996/2010 voorziet in een nauwere samenwerking tussen de SIA's door de oprichting van een Europees netwerk van veiligheidsonderzoeksinstanties in de burgerluchtvaart (Encasia), dat is samengesteld uit de hoofden van de veiligheidsonderzoeksinstanties van de lidstaten en/of, in geval van afdelingen die bevoegd zijn voor meerdere vervoerswijzen, het hoofd van de luchtvaartafdeling of zijn vertegenwoordiger. Het Encasia streeft naar een verdere verbetering van de kwaliteit van de door de SIA's uitgevoerde onderzoeken en ijvert voor strenge normen op het gebied van onderzoeksmethoden en -opleidingen om hun onafhankelijkheid te versterken. Het Encasia verleent de EU-instellingen advies over alle aspecten van veiligheidsonderzoeken, bevordert de uitwisseling van informatie die nuttig is om de luchtvaartveiligheid te verbeteren, coördineert en organiseert collegiale toetsingen en opleidingsactiviteiten en promoot beste praktijken op het gebied van veiligheidsonderzoeken. Ten slotte analyseert het Encasia de door EU-lidstaten geformuleerde of ontvangen veiligheidsaanbevelingen om na te gaan of belangrijke veiligheidsaanbevelingen voor de hele Unie relevant zijn.

Op grond van Verordening (EU) nr. 996/2010 zijn veiligheidsonderzoeksinstanties in de EU overeenkomstig bijlage 13 bij het Verdrag van Chicago verplicht bij veiligheidsonderzoeken de medewerking te vragen van het EASA en de burgerluchtvaartautoriteiten van de lidstaten. Het EASA treedt op als adviseur en kan ondersteuning verlenen aan de aangewezen onderzoeker of de gemachtigde vertegenwoordiger van de SIA die het onderzoek voert of eraan deelneemt, maar mag de onafhankelijkheid van het onderzoek niet in het gedrang brengen. Op dezelfde manier kunnen nationale burgerluchtvaartautoriteiten van de lidstaten als adviseur aan veiligheidsonderzoeken deelnemen. Het EASA en de nationale burgerluchtvaartautoriteiten verlenen in het kader van hun deelname aan onderzoeken ook steun aan de onderzoeksinstantie door informatie, adviseurs of uitrusting ter beschikking te stellen.

De verordening beoogt ook een betere coördinatie van de onderzoeken tussen de SIA's en andere actoren die bij veiligheidsonderzoeken kunnen worden betrokken, zoals justitie, burgerluchtvaartautoriteiten en opsporings- en reddingsdiensten.

1.6. Handhaving

1.6.1. Handhaving ten aanzien van de lidstaten

In artikel 17, lid 1, van het Verdrag betreffende de Europese Unie is bepaald dat de Commissie toeziet op de toepassing van zowel de Verdragen als de maatregelen die de EU-instellingen krachtens deze Verdragen vaststellen, en dat zij onder de controle van het Hof van Justitie van de Europese Unie toeziet op de toepassing van het recht van de Unie. Bij artikel 258 VWEU is de algemene EU-handhavingsprocedure vastgesteld op basis waarvan de Commissie bevoegd is om inbreukprocedures in te leiden tegen lidstaten die volgens haar hun verplichtingen niet zijn nagekomen. Potentiële inbreuken kunnen op verschillende manieren aan het licht worden gebracht, doorgaans dankzij de resultaten van normalisatie-inspecties van het EASA, dat de Commissie ondersteunt bij haar toezicht op de toepassing van de luchtvaartveiligheidsregelgeving. Inbreuken kunnen ook worden vastgesteld naar aanleiding van klachten van individuele of institutionele eisers die via verschillende bronnen onder de aandacht van de Commissie zijn gebracht.

Het toezicht op de naleving van de EU-luchtvaartveiligheidsregelgeving en het grootste deel van het regelgevingskader op het gebied van ATM/ANS wordt uitgevoerd door het Agentschap dat, op grond van artikel 85 van Verordening (EU) 2018/1139, de Commissie helpt bij het toezicht op de uitvoering door de lidstaten van deze verordening en de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen ervan. De Commissie heeft het EASA tevens de bevoegdheid verleend om hetzelfde te doen met betrekking tot Verordening (EU) nr. 376/2014 en de uitvoeringsverordening ervan.

Aan de hand van de bepalingen en procedures van de specifieke Uitvoeringsverordening (EU) nr. 628/2013 houdt het EASA toezicht op de toepassing door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten van bovengenoemde verordeningen en gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, en voert het normalisatie-inspecties uit. Bovendien worden vanaf 2022 normalisatie-inspecties ook gebruikt voor het beoordelen van de State Safety Programmes (SSP's) van de lidstaten, die moeten stroken met het EPAS en de in ICAO-bijlage 19 beschreven elementen moeten omvatten. Dergelijke SSP's omvatten ook of gaan vergezeld van nationale plannen voor de veiligheid van de luchtvaart (SPAS) waarin de belangrijkste veiligheidsrisico's in kaart worden gebracht, alsook de maatregelen om deze te beperken, met inbegrip van de in het EPAS vastgestelde risico's en acties die relevant zijn voor het betrokken land.

Bij elke normalisatie-inspectie stelt het EASA een inspectieverslag op met de tijdens de inspectie gedane vaststellingen en stuurt het dat verslag naar de betrokken lidstaat en de Commissie. Indien de geconstateerde tekortkomingen niet worden aangepakt, wordt de Commissie daarvan in kennis gesteld en kan zij een inbreukprocedure inleiden overeenkomstig artikel 258 VWEU.

Naast het normalisatieproces zijn de certificaten die zijn afgegeven door het Agentschap of de nationale bevoegde autoriteiten, en de verklaringen die zijn ingediend door natuurlijke en rechtspersonen overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1139 en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, onderworpen aan toezicht door de Commissie en het EASA. Indien de Commissie van oordeel is dat een rechtspersoon of natuurlijke persoon aan wie een certificaat is afgegeven of die een verklaring heeft ingediend niet meer voldoet aan de toepasselijke voorschriften van deze verordening of de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen, vereist zij, op basis van een aanbeveling van het Agentschap, van de lidstaat die verantwoordelijk is voor het toezicht op die persoon dat passende corrigerende maatregelen en waarborgmaatregelen worden

genomen, met inbegrip van de beperking of schorsing van het certificaat (zie deel 1.6.2.2 hieronder).

1.6.2. Handhaving ten aanzien van gereguleerde brancheorganisaties

1.6.2.1. Boetes en sancties

Op grond van de geldende verordeningen inzake luchtvaartveiligheid dienen de lidstaten boetes en sancties vast te stellen voor inbreuken op deze verordeningen en de eventuele bijbehorende toepassingsregels. Die boetes en sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

In geval van inbreuken op Verordening (EU) 2018/1139 en de bijbehorende toepassingsregels en wanneer het Agentschap optreedt als bevoegde instantie die toezicht uitoefent op een organisatie, kan de Commissie op verzoek van het EASA dwangsommen of boetes opleggen aan door het EASA gecertificeerde personen of ondernemingen. Die boetes en dwangsommen moeten een afschrikkend karakter hebben en in verhouding staan tot de ernst van de inbreuk en het economische vermogen van de betrokken certificaathouder, waarbij met name rekening wordt gehouden met de mate waarin de veiligheid in gevaar is gebracht. De Commissie bereidt in dit kader momenteel een gedelegeerde handeling voor overeenkomstig artikel 84, lid 4, van Verordening (EU) 2018/1139, met gedetailleerde criteria en een gedetailleerde methode voor het vaststellen van het bedrag van de boetes en de procedures voor het innen van de boetes en dwangsommen, met inbegrip van voorschriften voor onderzoeken, rapportering en het recht van verdediging.

1.6.2.2. Acties op het gebied van certificaten en andere maatregelen

Op grond van Verordening (EU) 2018/1139 dienen de lidstaten, de Commissie en het EASA samen te werken om de naleving van de verordening en de bijbehorende toepassingsregels te waarborgen. Naast het toezicht op de door hen afgegeven certificaten of ontvangen verklaringen, moeten de lidstaten onderzoeken uitvoeren (o.a. platforminspecties), en alle nodige maatregelen nemen, waaronder het opleggen van een vliegverbod. Wanneer een bevoegde instantie (een nationale veiligheidsinstantie of het EASA) een inbreuk door een certificaathouder heeft geconstateerd of daarvan in kennis is gesteld, kan of moet zij het certificaat overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1139 en de bijbehorende uitvoeringsbepalingen wijzigen (beperken), schorsen of intrekken.

Indien de Commissie daarnaast van oordeel is dat een natuurlijke of rechtspersoon aan wie een certificaat is afgegeven of die een verklaring heeft ingediend niet meer voldoet aan de toepasselijke voorschriften, vereist zij, op basis van een aanbeveling van het Agentschap, van de lidstaat die verantwoordelijk is voor het toezicht dat passende corrigerende maatregelen en waarborgmaatregelen worden genomen, met inbegrip van de beperking of schorsing van het certificaat. Zodra de Commissie de uitvoeringshandeling vaststelt waarin dat besluit vervat ligt, treedt deze in werking en vervalt voor de andere lidstaten de verplichting tot wederzijdse erkenning van die certificaten of verklaringen. Als de Commissie eenmaal over voldoende bewijs beschikt dat passende corrigerende maatregelen zijn genomen, besluit zij dat de verplichte wederzijdse erkenning opnieuw van toepassing is.

Het Agentschap heeft daarnaast het mandaat om onverwijld te reageren op een dringend veiligheidsprobleem dat binnen het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2018/1139 valt, door corrigerende maatregelen vast te stellen die door natuurlijke en rechtspersonen moeten worden genomen, waarbij het Agentschap als bevoegde instantie optreedt, en door informatie onder die personen te verspreiden, met inbegrip van richtsnoeren (veiligheidsrichtsnoeren) of aanbevelingen.

Voor taken waarbij de lidstaat verantwoordelijk is voor certificering en toezicht en in het geval een dringend veiligheidsprobleem is geconstateerd, stelt het EASA de te verwezenlijken veiligheidsdoelstellingen vast en doet het aanbevelingen voor te nemen corrigerende maatregelen door de nationale bevoegde autoriteiten. In dat geval stellen de nationale bevoegde autoriteiten het EASA zonder onnodige vertraging in kennis van de maatregelen die zijn genomen om die veiligheidsdoelstellingen van het EASA te verwezenlijken.

Bovenop deze maatregelen hebben de lidstaten nationale handhavingsmaatregelen opgezet om te waarborgen dat de regelgeving op hun grondgebied correct wordt toegepast. In de specifieke context van bijlage 19 bij het Verdrag van Chicago, is in aanbeveling 3.2.1.2 uitdrukkelijk bepaald dat de staten een handhavingsbeleid moeten vaststellen waarin de voorwaarden en omstandigheden worden gespecificeerd waaronder dienstverleners met een veiligheidsbeheersysteem ("Safety Management System", SMS) incidenten met betrekking tot bepaalde veiligheidsknelpunten intern mogen aanpakken en afhandelen op basis van hun SMS en tot tevredenheid van de desbetreffende nationale instantie.

2. EUROPEES BEHEER VAN VEILIGHEIDSRISICO'S

In Verordening (EU) 2018/1139 is bepaald dat de toepassing van deugdelijke beginselen op het gebied van veiligheidsbeheer van wezenlijk belang is voor de voortdurende verbetering van de veiligheid van de burgerluchtvaart in de Unie, waarbij op nieuwe veiligheidsrisico's moet worden geanticipeerd en optimaal gebruik moet worden gemaakt van beperkte technische middelen. In de verordening wordt geconcludeerd dat het dan ook noodzakelijk is een gemeenschappelijk kader vast te stellen voor het plannen en uitvoeren van acties ter verbetering van de veiligheid. Te dien einde moeten op het niveau van de Unie een Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart en een Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart worden opgesteld. Elke lidstaat moet overeenkomstig de voorschriften in bijlage 19 bij het Verdrag van Chicago ook een veiligheidsprogramma van de staat ("State Safety Programme") opstellen. Dit programma moet vergezeld gaan van een plan met een beschrijving van de door de lidstaat te nemen maatregelen ter beperking van de geconstateerde veiligheidsrisico's.

Met het oog hierop voorziet hoofdstuk II van Verordening (EU) 2018/1139 inzake het beheer van de luchtvaartveiligheid in een nieuw bindend regelgevingskader. In artikel 5 van voornoemde verordening is bepaald dat de Commissie, na raadpleging van het Agentschap en de lidstaten, zorgt voor de vaststelling, publicatie en, indien nodig, actualisering van een document waarin wordt beschreven hoe het Europees systeem voor de veiligheid van de luchtvaart functioneert; dat document beschrijft de voorschriften, activiteiten en processen voor het beheer van de veiligheid van de burgerluchtvaart in de Unie overeenkomstig deze verordening (het "Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart"). Het programma omvat ten minste de onderdelen die verband houden met de verantwoordelijkheden voor het nationale veiligheidsbeheer die in de internationale normen en aanbevolen praktijken worden omschreven. Het bevat ook een beschrijving van het proces voor het ontwikkelen, vaststellen, actualiseren en uitvoeren van het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart als bedoeld in artikel 6 van de verordening. De lidstaten en de belanghebbenden worden hierbij nauw betrokken.

In artikel 6 van Verordening (EU) 2018/1139 is bepaald dat het Agentschap, in nauwe samenwerking met de lidstaten en de belanghebbenden, zorg draagt voor het ontwikkelen, vaststellen, publiceren en minstens jaarlijks actualiseren van een Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart. Het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart bevat een vermelding van de op basis van de beoordeling van relevante veiligheidsinformatie en de op gegevens gestoelde resultaten van het programma Data4Safety in kaart gebrachte belangrijkste veiligheidsrisico's voor het Europees systeem voor de veiligheid van de luchtvaart, en van de maatregelen die nodig zijn om deze risico's te beperken. In dit artikel is ook bepaald dat het Agentschap, opnieuw in nauwe samenwerking met de lidstaten en de belanghebbenden, een specifieke veiligheidsrisicoportefeuille opstelt, waarin de in dit artikel vermelde veiligheidsrisico's worden gedocumenteerd, en toezicht houdt op de toepassing van daarmee verband houdende risicobeperkende maatregelen door de betrokken partijen, met inbegrip van, voor zover passend, het vaststellen van indicatoren van veiligheidsprestaties.

Rekening houdend met de doelstellingen in artikel 1 van Verordening (EU) 2018/1139, wordt in het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart het niveau van veiligheidsprestaties in de Unie gespecificeerd. In de praktijk wordt dit bereikt door de vaststelling van een ambitieuze veiligheidsdoelstelling, in combinatie met resultaatgerichte (operationele) en procesgerichte veiligheidsprestatie-indicatoren (SPI's), met ondersteuning van de prestatieregeling van het SES op het gebied van ATM. De op resultaatgerichte SPI's worden gedefinieerd in het jaarlijks veiligheidsoverzicht van het EASA ("Annual Safety Review", ASR) en worden gemonitord via het Europees beheer van veiligheidsrisico's (SRM). De

procesgerichte indicatoren worden gedefinieerd in hoofdstuk 4 van het EPAS en gemonitord door middel van de normalisatieprocedures van het EASA. Het prestatiekerngebied van de SES-prestatieregeling is in overeenstemming met de beginselen en de technische koers van het kader voor prestatiemonitoring van het EASA. De prestatie-indicatoren worden ontwikkeld door een werkgroep onder leiding van het Agentschap, met ondersteuning van de bijbehorende AMC's en richtsnoeren. Deze indicatoren meten de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer op organisatieniveau en monitoren vervolgens de veiligheidsresultaten, waarbij het Europees Centraal Register als gegevensbron wordt ingezet.

De Commissie, het Agentschap en de lidstaten zullen gezamenlijk pogen dat niveau van veiligheidsprestaties te bereiken.

Artikel 7 van Verordening (EU) 2018/1139 heeft tot doel het State Safety Programme (SSP) op het niveau van de lidstaten uit te voeren. In dit artikel is bepaald dat elke lidstaat in overleg met de belanghebbenden een State Safety Programme opstelt en onderhoudt voor het beheer van de onder zijn verantwoordelijkheid vallende activiteiten die verband houden met de veiligheid van de burgerluchtvaart (het "nationaal programma voor de veiligheid"). Het programma moet in verhouding staan tot de omvang en complexiteit van die activiteiten en sporen met het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart. Het SSP omvat ten minste de onderdelen die verband houden met de verantwoordelijkheden voor het nationale veiligheidsbeheer die in de internationale normen en aanbevolen praktijken worden omschreven. In het SSP worden voorts de op nationaal niveau te verwezenlijken veiligheidsdoelstellingen beschreven voor de luchtvaartactiviteiten die onder de verantwoordelijkheid van de betrokken lidstaat vallen.

Ten slotte is in artikel 8 van Verordening (EU) 2018/1139 bepaald dat het SSP een nationaal plan voor de veiligheid van de luchtvaart omvat of hiervan vergezeld gaat. Op basis van de beoordeling van relevante veiligheidsinformatie identificeert elke lidstaat, in overleg met de belanghebbenden, in dat plan de belangrijkste risico's voor de veiligheid van zijn nationaal burgerluchtvaartsysteem en zet hij de maatregelen uiteen die nodig zijn om deze risico's te beperken.

In artikel 8 is voorts bepaald dat het nationaal plan voor de veiligheid van de luchtvaart ("State Plan for Aviation Safety", SPAS) de in het EPAS vermelde risico's en acties bevat die relevant zijn voor de betrokken lidstaat, en dat de lidstaten het Agentschap in kennis moeten stellen van de in het EPAS vermelde risico's en acties die zij niet relevant achten voor hun nationaal systeem voor de veiligheid van de luchtvaart en van de redenen daarvoor. Deze informatie wordt normaliter in het SPAS zelf opgenomen. De EPAS-acties die door de lidstaten in overweging moeten worden genomen, worden aangeduid als "taken van de lidstaten" ("Member State Tasks", MST's). Teneinde de lidstaten te helpen bij het in kaart brengen van EPAS-acties die van belang zijn voor hun SPAS, zijn de belangrijkste risicogebieden voor de lidstaten vermeld in een specifieke MST-actielijst. Naast het in aanmerking nemen van die belangrijkste risicogebieden worden de lidstaten aangespoord over te gaan tot een evaluatie van de domeinspecifieke veiligheidsrisicoportefeuilles die een uitgebreide lijst van prioritaire veiligheidskwesties voor de verschillende domeinen bevatten overeenkomstig deel III van het EPAS.

Met dit nieuwe hoofdstuk II strekt Verordening (EU) 2018/1139 tot uitvoering van de in bijlage 19 bij het Verdrag van Chicago vastgestelde internationale eisen met betrekking tot veiligheidsbeheersystemen van dienstverleners, waarin voorts is bepaald dat al die systemen moeten worden goedgekeurd door de staat die de verantwoordelijkheid draagt voor de certificering. Op grond van ICAO-bijlage 19 dienen de lidstaten bovendien een programma voor veiligheidsbeheer op te stellen, te weten het State Safety Programme, dat onder meer de vaststelling vereist van primaire luchtvaartwetgeving, duidelijke beleidslijnen, doelstellingen

en middelen, een nationaal systeem en functies voor het beheer van veiligheidsrisico's en het waarborgen van de veiligheid, alsmede activiteiten om de veiligheid te bevorderen.

Daarom machtigt de EU de lidstaten op grond van Verordening (EU) 2018/1139 om een SSP op te stellen en actueel te houden. Voorts heeft de EU traditioneel de filosofie van de ICAO-normen vertaald in verschillende Europese verordeningen en in het bijzonder de uitvoeringsbepalingen bij Verordening (EU) 2018/1139.

2.1. Verzameling, analyse en uitwisseling van veiligheidsgegevens

Veiligheidsinformatie is een belangrijke bron voor het ontdekken van veiligheidsrisico's. Verschillende EU-verordeningen waarborgen dat relevante gegevens worden verzameld, geanalyseerd en in voorkomend geval worden uitgewisseld. Het gaat in het bijzonder om informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart (eind 2021 bevatte het Europees Centraal Register meer dan 2 400 000 voorvallen), luchtvaartmaatschappijen uit de EU en derde landen in het kader van het EU-programma voor platforminspecties (eind 2021 telde de SAFA-databank meer dan 160 000 rapporten, geteld vanaf het moment dat het SAFA-systeem het EU-programma voor platforminspecties werd), de veiligheidsaanbevelingen op basis van het systeem voor veiligheidsaanbevelingen (SRIS — eind 2021 waren er in de SRIS-databank meer dan 4 100 veiligheidsaanbevelingen opgenomen) en informatie die in het kader van de TCO-erkenningen en de Europese zwarte lijst is verzameld, geanalyseerd en uitgewisseld.

De verzameling, analyse en uitwisseling van voorvallen is in de EU geregeld bij Verordening (EU) nr. 376/2014. Op basis van deze regelgeving moeten organisaties, lidstaten en het EASA een systeem opzetten waarmee relevante voorvallen kunnen worden geregistreerd en opgeslagen. Geregistreerde voorvallen worden geanalyseerd en indien nodig worden milderende maatregelen genomen. Alle geregistreerde voorvallen en alle relevante informatie over de analyse en follow-up daarvan, worden in het Europees Centraal Register (ECR) opgenomen.

De naar het ECR gestuurde informatie over voorvallen is toegankelijk voor de lidstaten (nationale luchtvaartautoriteiten en veiligheidsonderzoeksinstantie), het EASA en de Commissie. De op grond van Verordening (EU) nr. 376/2014 opgerichte NoA's dienen het ECR te analyseren ter ondersteuning van het Europees beheer van veiligheidsrisico's, waarmee zij input voor het EPAS aanleveren.

Verordening (EU) nr. 376/2014 verplicht de autoriteiten en het EASA voorts ook om gebruik te maken van een gemeenschappelijk Europees risicoclassificatiesysteem (ERCS)[27]. Het ERCS meet het veiligheidsrisico van gerapporteerde voorvallen aan de hand van een tweedimensionele matrix:

- De rijen van de matrix hebben betrekking op de ernst, door het slechtst mogelijke resultaat te identificeren dat zich zou hebben voorgedaan als het voorval waaraan een score wordt toegekend, zou zijn geëscaleerd tot een ongeval. Dit gebeurt door rekening te houden met zowel het meest waarschijnlijke type ongeval en de categorie van het potentiële verlies van mensenlevens op basis van de grootte van het vliegtuig en de nabijheid van bewoonde gebieden of hoogrisicogebieden.

[27] Het ERCS maakt deel uit van het juridisch kader van Verordening (EU) nr. 376/2014, in eerste instantie via Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/2034 van de Commissie, die op 6 oktober 2020 is bekendgemaakt, en via Uitvoeringsverordening (EU) 2021/2082 van 26 november 2021, die in werking treedt op 1 januari 2023.

- De kolommen meten de waarschijnlijkheid, door na te gaan hoe dicht het voorval een ongeval benaderde. Bij de bepaling van de waarschijnlijkheid wordt rekening gehouden met de doeltreffendheid van bestaande veiligheidsvoorzieningen.

Door de toepassing van het ERCS zal het veiligheidsbeheer op EU- en nationaal niveau, met inbegrip van het toezicht op basis van veiligheidsgegevens (zie punt 3.2.2), verder worden versterkt.

Een essentieel onderdeel van het op grond van Verordening (EU) nr. 376/2014 opgezette systeem is de definiëring van een cultuur van billijkheid, dat een cultuur van vertrouwen moet creëren om mensen ertoe aan te sporen voorvallen te melden en er op die manier voor te zorgen dat veiligheidsinformatie te allen tijde beschikbaar is. De cultuur van billijkheid berust op de in Verordening (EU) nr. 376/2014 gedefinieerde principes, waaronder de bescherming tegen sancties en de toewijzing van schuld (behalve in gevallen van opzettelijk wangedrag of ontoelaatbaar gedrag).

Dit systeem wordt voltooid door het Data4Safety-programma, dat op vrijwillige basis aanvullende gegevens verzamelt, zoals vlucht-, verkeers- en weersgegevens. Het zorgt ook voor versterkte analytische capaciteit. Data4Safety ondersteunt de voorspelling van toekomstige risico's.

2.2. Veiligheidsrisicobeheer op EU-niveau: de ontwikkeling en bijwerking van het Europees Plan voor de veiligheid van de luchtvaart

Tot de elfde editie (EPAS 2022-2026) bestreek het EPAS een termijn van vijf jaar en werd het afgegeven als een voortschrijdend plan met jaarlijkse actualiseringen. Vanaf de twaalfde editie wordt deze termijn teruggebracht tot drie jaar, in overeenstemming met de referentieperiode van het mondiaal plan voor de veiligheid van de luchtvaart (GASP). De strategische prioriteiten in deel I zullen worden vastgesteld voor de referentieperiode van drie jaar, met een tussentijdse evaluatie om ervoor te zorgen dat zij relevant blijven. Overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139, zal deel II van het EPAS waarin de EPAS-acties worden beschreven, alsook deel III met de domeinspecifieke veiligheidsrisicoportefeuilles, jaarlijks worden geëvalueerd en geactualiseerd.

De ontwikkeling van het plan, zowel wat strategische prioriteiten als acties betreft, berust op specifieke groepen belanghebbenden, met name:

- het adviesorgaan van de lidstaten ("Member States Advisory Body", MAB) en het adviesorgaan van belanghebbenden ("Stakeholders Advisory Body", SAB) die advies verstrekken over strategische prioriteiten;
- de technische/sectorale instanties ("technical body" (TeB), "technical committee" (TEC), de sectorale comités die respectievelijk de lidstaten en het bedrijfsleven vertegenwoordigen) die technisch en operationeel advies alsook feedback over de uitvoering verstrekken; en
- de samenwerking tussen het EASA en zijn veiligheidspartners (met name via het programma Data4Safety) ter ondersteuning van de ontwikkeling van de veiligheidsrisicoportefeuilles.

De standaardprogrammeringscyclus van het EPAS bestaat uit twee afzonderlijke fasen, elk met een specifieke raadpleging van belanghebbenden.

Fase I:

- Tijdens de eerste fase worden de strategische prioriteiten die voortvloeien uit de luchtvaartstrategie van de EU en de veiligheidsprioriteiten die in het kader van het Europees beheer van veiligheidsrisico's (SRM) zijn vastgesteld, besproken en bevestigd met de adviesorganen van het EASA ("Advisory Bodies", AB's). Het MAB en SAB nemen het voortouw bij het consolideren van de input van hun domeinspecifieke subcomités en stellen het EASA in kennis van de standpunten van de lidstaten/het bedrijfsleven met betrekking tot de prioriteiten. Deze fase wordt om de drie jaar ingeleid (aan het begin van het jaar voorafgaand aan het eerste jaar van de nieuwe referentieperiode).

Fase II:

- Op basis van de overeengekomen veiligheidsprioriteiten worden de mijlpalen voor de planning van afzonderlijke EPAS-acties vastgesteld of geactualiseerd in overeenstemming met het proces dat leidt tot de ontwikkeling van het enig programmeringsdocument van het EASA. Vervolgens wordt er een ontwerpversie van het EPAS ontwikkeld dat aan alle AB's wordt verstrekt voor het verkrijgen van gedetailleerde opmerkingen. Na raadpleging van de AB's en de analyse van de opmerkingen, wordt het definitieve ontwerp van het EPAS geconsolideerd en opgenomen in deel III. Dit deel, dat de volledige reeks domeinspecifieke veiligheidsrisicoportefeuilles bevat, met inbegrip van een beschrijving van elke veiligheidskwestie die is geïdentificeerd en geprioriteerd, wordt ontwikkeld in het kader van het Europees proces voor veiligheidsrisicobeheer.

Het definitieve ontwerp van het EPAS, bestaande uit alle drie de delen, wordt vervolgens ter goedkeuring voorgelegd aan de raad van bestuur ("Management Board", MB) van het EASA. Na formele goedkeuring door de MB wordt het ontwerp gepubliceerd op de website van het EASA.

Meer informatie over de ontwikkeling van het EPAS, met inbegrip van de toepassing van de beginselen van betere regelgeving van de Commissie en informatie over de verschillende groepen die een rol spelen bij de ontwikkeling van het EPAS, is te vinden op:

- Ontwikkeling van het EPAS
- Werkgroepen en organen die een rol spelen bij het EPAS

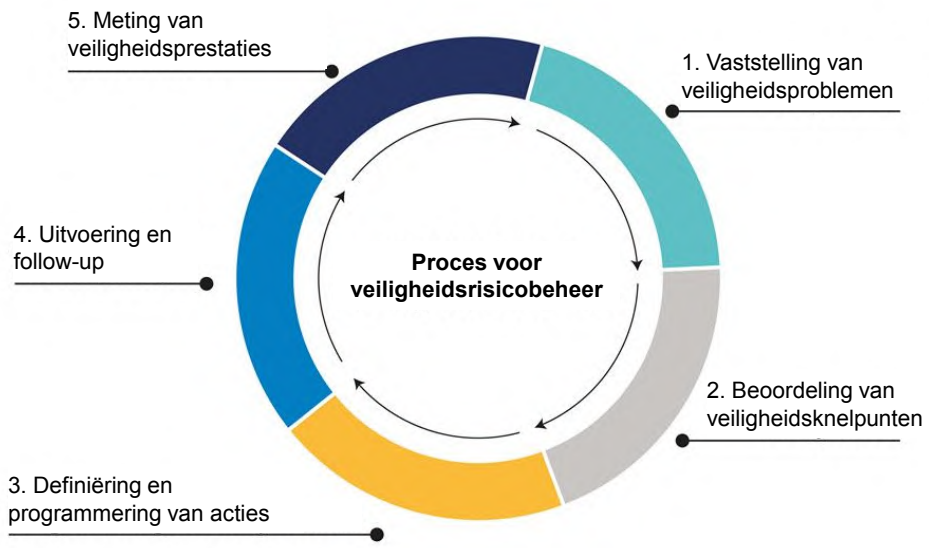
De veiligheidsprioriteiten en aanverwante acties in het EPAS worden vastgesteld in het kader van het Europees proces voor veiligheidsrisicobeheer, waarbij de lidstaten, de sector, de Commissie en het EASA betrokken zijn.

Het Europees proces voor veiligheidsrisicobeheer (SRM)

De belangrijkste veiligheidsrisico's en de bijbehorende milderende maatregelen die als input voor het EPAS fungeren, worden ontwikkeld in het kader van het Europees proces voor veiligheidsrisicobeheer. Dit proces bestaat uit een reeks processen die gericht zijn op het in kaart brengen en beperken van veiligheidsknelpunten, en op het monitoren van de uitvoering ervan. Het betreft de analyse van gegevens uit verschillende bronnen en de samenwerking met veiligheidspartners uit nationale luchtvaartautoriteiten en de sector (via het programma Data4Safety) en de NoA's.

Het SRM-proces verloopt volgens vijf specifieke stappen:

Figuur 2. Het Europees SRM-proces



Vaststelling van veiligheidskwesties: Dit is de eerste stap in het SRM-proces en deze stap wordt uitgevoerd in de vorm van een analyse van veiligheidsvoorvallen en andere veiligheidsgerelateerde informatie en ondersteunende informatie op basis van samenwerking met de veiligheidspartners, met name via het programma Data4Safety. Deze potentiële veiligheidskwesties worden formeel door het Agentschap vastgelegd en vervolgens onderworpen aan een voorafgaande veiligheidsbeoordeling. Op basis van deze beoordeling wordt vervolgens besloten of een potentiële veiligheidskwestie formeel moet worden opgenomen in de relevante veiligheidsrisicoportefeuille of aan andere maatregelen moet worden onderworpen. Het advies is afkomstig van het programma Data4Safety en de NoA's. Deze stap in het proces levert de domeinspecifieke veiligheidsrisicoportefeuilles op. Binnen de portefeuilles worden zowel de belangrijkste risicogebieden als de belangrijkste veiligheidskwesties geprioriteerd. De domeinspecifieke veiligheidsrisicoportefeuilles worden gepubliceerd in deel III van het EPAS.

Beoordeling van veiligheidsknelpunten: Zodra een veiligheidsknelpunt is vastgesteld en in de veiligheidsrisicoportefeuille is opgenomen, wordt het onderworpen aan een technische veiligheidsbeoordeling. Binnen de portefeuille krijgen deze beoordelingen prioriteit. Het beoordelingsproces wordt gecoördineerd door het EASA en ondersteund door het programma Data4Safety en de NoA's. Daarnaast worden groepsleden aangemoedigd om deel te nemen aan de beoordeling zelf. Deze samenwerking met de veiligheidspartners van het Agentschap is van cruciaal belang om de best mogelijke resultaten te bereiken. Het geheel hiervan vormt de beoordeling van veiligheidsknelpunten, die tot mogelijke milderende maatregelen voor het EPAS leidt.

Definiëring en programmering van veiligheidsacties: Dit omvat een effectbeoordeling die wordt opgenomen in een document over de beste interventiestrategie (BIS), waarin mogelijke milderende maatregelen worden vastgesteld, de gevolgen en voordelen van elke mogelijke maatregel worden beoordeeld en aanbevelingen worden gedaan over de beste milderende maatregel(en) die in het kader van het EPAS moet(en) worden uitgevoerd. Met behulp van de gecombineerde beoordeling van veiligheidsknelpunten/BIS worden vervolgens formele EPAS-actievoorstellen ingediend bij de AB's in het kader van de raadplegingen met betrekking tot de BIS en/of het EPAS.

Er zijn verschillende soorten EPAS-acties, zoals regelgevende taken (“Rulemaking Tasks”, RMT’s), veiligheidsbevorderende taken (“Safety Promotion Tasks”, SPT’s) of taken van de lidstaten (“Member State Tasks”, MST’s). Een gedetailleerde beschrijving van de soorten EPAS-acties en bijbehorende modellen is beschikbaar op de EPAS-pagina van de EASA-website:

- Soorten EPAS-acties en bijbehorende modellen

Zodra de acties zijn besproken en overeengekomen, worden ze opgenomen in de volgende editie van het EPAS. Acties die tegen geringe kosten kunnen worden uitgevoerd of sneller ingrijpen vergen, worden vaak versneld uitgevoerd en in de volgende beschikbare update van het EPAS gepubliceerd, zonder dat hier een BIS voor nodig is. In sommige gevallen moet er extra voorrang worden gegeven aan veiligheidsacties die vóór de publicatie van het volgende EPAS kunnen worden voltooid. Deze worden uiteraard niet in het EPAS opgenomen. Dergelijke acties kunnen bestaan uit de publicatie van een Safety Information Bulletin (SIB), of worden uitgevoerd in de vorm van onmiddellijke activiteiten ter bevordering van de veiligheid.

Uitvoering en follow-up: De volgende stap in het proces omvat de uitvoering en follow-up van de acties die in het EPAS zijn opgenomen.

Het EASA houdt toezicht op de tijdige uitvoering van acties op basis van de KPI’s die zijn vastgesteld in het kader van het proces dat leidt tot de ontwikkeling van het enig programmeringsdocument van het EASA. De voortgang wordt regelmatig tijdens de AB-vergaderingen besproken.

Op grond van artikel 8 van Verordening (EU) 2018/1139 moeten de lidstaten relevante EPAS-acties en -risico’s in aanmerking nemen in het kader van hun eigen nationaal plan voor de veiligheid van de luchtvaart (SPAS) en motiveren waarom zij bepaalde acties niet relevant achten. Het SPAS blijft daarmee voor de lidstaten een belangrijk instrument om verslag uit te brengen over de uitvoering van de acties. Van de lidstaten wordt verwacht dat zij hun SPAS ten minste eenmaal per jaar evalueren en, wanneer hun SPAS niet jaarlijks wordt geactualiseerd, dat zij gegevens bijhouden over de uitvoering van relevante EPAS-acties, met inbegrip van een motivering indien dergelijke acties niet relevant worden geacht.

Het EASA beoordeelt regelmatig de uitvoering van het SSP op het niveau van de afzonderlijke staten in het kader van de normalisatieactiviteiten van EASA SYS. Het doel van de beoordeling is de sterke punten en verbeterpunten in kaart te brengen en zo bij te dragen tot de verdere ontwikkeling van de uitvoering van het SSP in Europa, teneinde de GASP- en EPAS-doelstellingen voor een doeltreffende uitvoering van het SSP tegen 2025 te verwezenlijken. Dit brengt een beoordeling met zich mee van de processen en resultaten van de planning van veiligheidsacties op het niveau van de lidstaten. Die EPAS-acties, die ook in het EUR RASP zijn opgenomen, worden bovendien onderworpen aan jaarlijkse onderzoeken over de uitvoering, onder leiding van het ICAO EUR Regional Office. De resultaten van deze monitoringactiviteiten worden besproken tijdens vergaderingen van respectievelijk de AB en de Groep van veiligheidsdeskundigen voor de Europese regio (“EUR Regional Expert Safety Group”, RESG).

Meting van de veiligheidsprestaties: De laatste fase van het SRM-proces betreft het meten van de veiligheidsprestaties. Het doel hiervan is toezicht te houden op:

1) specifieke veranderingen die het gevolg zijn van de uitvoering van veiligheidsacties, en
2) systemische veranderingen die zich mogelijk in het luchtvaartsysteem hebben voorgedaan en waarvoor mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn.

De prestaties worden gemeten via een kader voor veiligheidsprestaties waarmee:

1) horizontaal toezicht wordt gehouden op verschillende gebieden, waarbij wordt gekeken naar de belangrijkste risicogebieden op domeinniveau, en

2) toezicht wordt gehouden op specifieke veiligheidsknelpunten.

De jaarlijkse veiligheidsevaluatie (ASR) van het EASA betreft de jaarlijkse evaluatie van het kader voor veiligheidsprestaties. Hierin worden ontwikkelingen op het gebied van veiligheid, prioritaire domeinen en de belangrijkste risicogebieden en veiligheidsknelpunten in kaart gebracht. Vanaf deze stap wordt het SRM-proces herhaald. Zie deel 2.3.3 voor nadere informatie over de ASR van het EASA.

2.2.1 Het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart: internationale dimensie

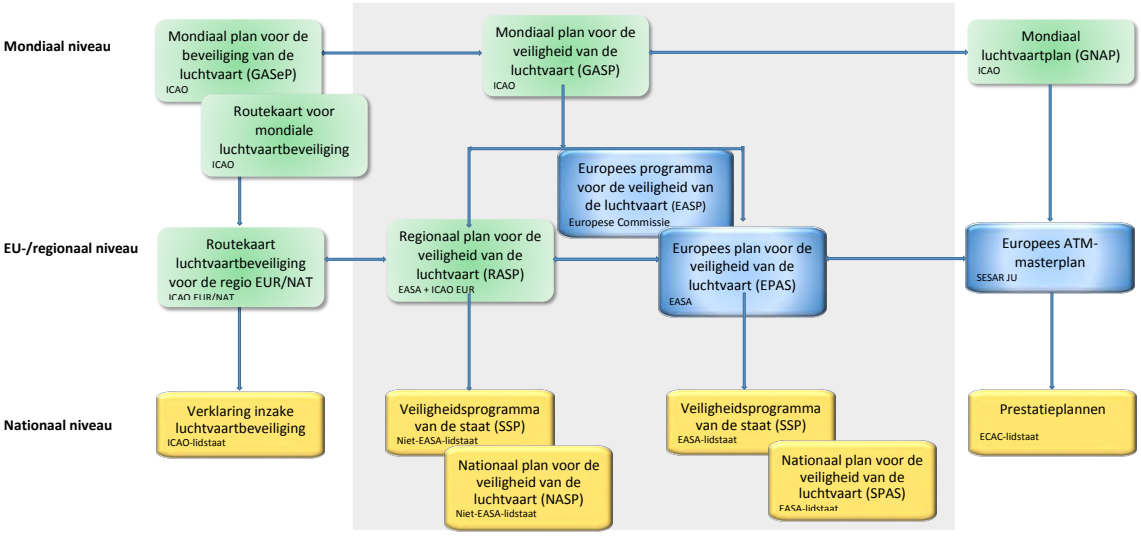
Het EPAS ondersteunt de doelstellingen en prioriteiten van het GASP. Het doel van het GASP is het aantal dodelijke slachtoffers en het risico op dodelijke slachtoffers aanhoudend terug te dringen, door de ontwikkeling van een geharmoniseerde strategie voor de veiligheid van de luchtvaart, alsook door de ontwikkeling en uitvoering van regionale en nationale plannen voor de veiligheid van de luchtvaart. Een veilig luchtvaartsysteem draagt bij tot de economische ontwikkeling van staten en hun industrieën. Het GASP bevordert de toepassing van een nationaal systeem voor veiligheidstoezicht door een risicogebaseerde benadering van het beheer van de veiligheid te bevorderen, alsook een gecoördineerde aanpak van de samenwerking tussen staten, regio's en het bedrijfsleven. Naast aandacht voor structurele veiligheid, is het GASP ook gericht op het aanpakken van wereldwijde categorieën voorvallen met een hoog risico ("Global High-Risk Categories of Occurrences", G-HRC's), die als mondiale veiligheidsprioriteiten worden beschouwd. Deze categorieën zijn vastgesteld op basis van het werkelijke aantal dodelijke ongevallen in het verleden, het hoge risico op overlijden per ongeval of het aantal ongevallen en incidenten. De belangrijkste risicogebieden die in het kader van het Europees proces voor veiligheidsrisicobeheer zijn vastgesteld, omvatten de vijf G-HRC's:

- botsingen met het terrein tijdens een gecontroleerde vlucht ("controlled flight into terrain");
- verlies van controle tijdens de vlucht;
- botsingen in de lucht;
- overschrijding van de start- of landingsbaan ("runway excursion"), en
- luchtvaartuigen, voertuigen of personen op de start- of landingsbaan ("runway incursion").

Binnen het toepassingsgebied van het EPAS (zie EPAS, deel III, hoofdstuk 17) worden aanvullende belangrijke risicogebieden geïdentificeerd, zoals brand, rook en drukverandering, grondschade, botsing met een obstakel tijdens de vlucht, andere letsels en beveiliging.

Sinds 2017 werken het ICAO Regional Office voor de ICAO-regio EUR/NAT en het EASA samen aan de ontwikkeling van een Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart (RASP) op basis van het EPAS. Het eerste EUR RASP werd in januari 2019 vastgesteld. De Groep van veiligheidsdeskundigen voor de Europese regio (EUR RESG) is verantwoordelijk voor het onderhoud van en het toezicht op het EUR RASP. De EUR RESG wordt gezamenlijk voorgezeten door het EASA en belanghebbenden uit de sector (momenteel de IATA). De EUR RESG rapporteert aan de "European Aviation System Planning Group" (EASPG). Waar de EPAS-veiligheidsprestatie-indicatoren worden vastgesteld als onderdeel van het Europees beheer van veiligheidsrisico's, bevat het EUR RASP een reeks Europese veiligheidsprestatie-indicatoren en streefcijfers die zijn afgeleid van de GASP-doelstellingen en -streefcijfers waarvoor de gegevens zijn aangeleverd door de ICAO.

Figuur 3. Relatie tussen het EASP, het EPAS en andere programma's en plannen



2.3. Monitoring van de veiligheidsprestaties

Een veiligheidsprestatie is een door de Unie, een lidstaat of een organisatie bereikt resultaat, beoordeeld aan de hand van kwantitatieve en/of kwalitatieve criteria.

Het niveau van veiligheidsprestaties moet geen bindend karakter hebben, maar moet veeleer de ambitie van de Unie en de lidstaten op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart weergeven, overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EU) 2018/1139.

Opmerking:

Voorgesteld wordt het begrip "aanvaardbaar veiligheidsprestatieniveau" ("Acceptable Level of Safety Performance", AloSP), zoals gedefinieerd in ICAO-bijlage 19, tweede editie, norm 3.4.2.1, in de volgende editie te schrappen in overeenstemming met de aanbevelingen van de lidstaten en belanghebbenden uit de sector. In plaats daarvan wordt de noodzaak van actief toezicht op en beheer van veiligheidsprestaties op basis van indicatoren die overeenkomen met de veiligheidsdoelstellingen, meer onder de aandacht gebracht.

Voor aanvullende richtsnoeren voor het door het EASA verstrekte beheer van veiligheidsprestaties, zie:

- Richtsnoeren voor het aanvaardbaar veiligheidsprestatieniveau (ALoSP), het beheer van de veiligheidsprestaties en veiligheidsborging

2.3.1 Overeenkomst over veiligheidsprestaties van organisaties

De EU-lidstaten zijn verantwoordelijk voor de periodieke beoordeling van het beheersysteem van de organisaties, met inbegrip van het toezicht op de veiligheidsprestaties van de organisaties die onder hun bevoegdheid vallen, indien een dergelijk beheersysteem vereist is. Het te verwezenlijken veiligheidsprestatieniveau moet worden beoordeeld aan de hand van de veiligheidsdoelstellingen, rekening houdend met de doeltreffendheid van risicobeperkende maatregelen, en het toezicht moet een combinatie zijn van proces- en resultaatgerichte indicatoren die zijn afgeleid van de veiligheidsdoelstellingen.

De samenhang tussen de veiligheidsdoelstellingen van de lidstaten (d.w.z. SSP/SPAS overeenkomstig de artikelen 7 en 8 van Verordening (EU) 2018/1139) en de gereglementeerde entiteiten moet worden gewaarborgd, ook waar het het toezicht op deze doelstellingen betreft. Het toezicht vindt plaats via de processen voor het beheer van veiligheidsprestaties door staten en organisaties, alsook via risicogebaseerd/prestatiegericht toezicht. Deze methode maakt het mogelijk het bereikte veiligheidsprestatieniveau voortdurend te verbeteren. Wanneer het veiligheidsprestatieniveau niet wordt bereikt, moet zowel de staat als de organisatie gezamenlijk maatregelen nemen om de situatie te verbeteren.

De maturiteit van het toezicht op de veiligheidsprestaties zal mettertijd toenemen, voor zover er uitvoeringsmaatregelen worden toegepast en er regelmatig zinvolle informatie wordt uitgewisseld tussen de staat en de organisaties waar toezicht op wordt uitgeoefend.

Binnen het EU-veiligheidsbeheerkader is er momenteel één gebied waarvoor expliciete veiligheidsprestatiedoelstellingen zijn vastgesteld: op EU-niveau is een prestatieregeling van het SES op het gebied van ATM[28] vastgesteld teneinde bij te dragen tot de duurzame

28 Artikel 11 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 ("de kaderverordening"); PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1, en Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de

ontwikkeling van het luchtvaartsysteem door de verbetering van de algemene efficiëntie van de luchtvaartnavigatiediensten en op de vier prestatiekerngebieden: veiligheid, milieu, capaciteit (vertragingen) en kostenefficiëntie. De regeling voorziet voor vier essentiële prestatiegebieden in prestatiedoelstellingen die in de hele Unie gelden gedurende vaste referentieperioden van 3 tot 5 jaar. De lidstaten moeten voor de functionele luchtruimblokken (FAB's) prestatieplannen opstellen met bindende doelstellingen op nationaal of FAB-niveau, die coherent zijn met de prestatiedoelstellingen voor de hele Unie.

Voor de toepassing van de prestatieregelingen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim op het gebied van ATM wordt de Commissie ondersteund door een onafhankelijk prestatiebeoordelingsorgaan, dat door de Commissie is aangewezen op grond van Uitvoeringsbesluit 2014/672/EU[29].

2.3.2 Veiligheidsprestaties van de lidstaten

Voor de EU-lidstaten gelden dezelfde beginselen als die welke in 2.3.1 zijn beschreven: het te bereiken veiligheidsprestatieniveau moet worden beoordeeld aan de hand van de veiligheidsdoelstellingen, rekening houdend met de doeltreffendheid van milderende maatregelen die voortvloeien uit het beheer van veiligheidsrisico's door de lidstaten binnen het SSP en zoals gedefinieerd in het SPAS (d.w.z. de artikelen 7 en 8 van Verordening (EU) 2018/1139), waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met de in het EPAS vermelde risico's en acties die relevant zijn voor de betrokken lidstaat (zie artikel 6 en artikel 8, lid 2, van Verordening (EU) 2018/1139).

Er bestaat geen EU-overeenkomst over het veiligheidsprestatieniveau van de lidstaten en vanuit het EU-recht zijn momenteel geen specifieke veiligheidsprestatiedoelstellingen opgelegd aan de lidstaten.

2.3.3 Jaarlijks veiligheidsoverzicht van het EASA

In artikel 72, lid 7, van Verordening (EU) 2018/1139 is bepaald dat teneinde het publiek informatie te verstrekken over het algemene niveau van veiligheid in de burgerluchtvaart in de Unie, het Agentschap jaarlijks, en, wanneer zich bijzondere omstandigheden voordoen, een veiligheidsevaluatie publiceert. Die evaluatie bevat een analyse van de algemene veiligheidssituatie in eenvoudige en gemakkelijk te begrijpen bewoordingen, en geeft aan of er sprake is van een verhoogd veiligheidsrisico.

Daarnaast is in artikel 14, lid 4, van Verordening (EU) nr. 376/2014 bepaald dat het Agentschap als volgt informatie over het resultaat van de in lid 1 bedoelde analyse van informatie opneemt in het in artikel 72, lid 7, van Verordening (EU) 2018/1139 bedoelde jaarlijks veiligheidsoverzicht: "*De Commissie, het Agentschap en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten nemen regelmatig en in onderlinge samenwerking deel aan de uitwisseling en analyse van de informatie in het Europees Centraal Register*."

Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim, PB L 56, 25.2.2019, blz. 1.

29 Uitvoeringsbesluit 2014/672/EU van de Commissie van 24 september 2014 betreffende de verlenging van de aanstelling van het Prestatiebeoordelingsorgaan van het gemeenschappelijk Europees luchtruim; PB L 281 van 25.9.2014, blz. 5.

Overeenkomstig deze voorschriften brengt het EASA sinds 2005 een jaarlijks veiligheidsoverzicht (ASR) uit. De in dit overzicht gepresenteerde analyse levert de op gegevens gestoelde input ten behoeve van de voor het EPAS vereiste besluitvorming. Het ASR biedt zowel een statistisch overzicht van de luchtvaartveiligheid in de EASA-lidstaten als een overzicht van de belangrijkste veiligheidsuitdagingen waar de Europese luchtvaart momenteel mee kampt.

Voor elk van de luchtvaartgebieden worden gegevensportefeuilles verstrekt en wordt voortgebouwd op de werkzaamheden van voorgaande jaren. Hierin komen de oorzakelijke of bijdragende factoren naar voren die zijn vastgesteld met betrekking tot de veiligheidsvoorvallen, waarbij wordt verwezen naar de belangrijkste risicogebieden (of de belangrijkste resultaten naar aanleiding van onderzoeken naar ongevallen) waartoe zij bijdragen.

De ASR-analyse is gericht op veiligheidsrisico's in de luchtvaart op basis van veiligheidsvoorvallen. Deze werkzaamheden maken deel uit van het lopende Europees proces voor veiligheidsrisicobeheer (SRM). Het ASR ondersteunt de ontwikkeling van domeinspecifieke veiligheidsrisicoportefeuilles en voorziet in een lijst van belangrijke risicogebieden op basis waarvan prioriteit kan worden gegeven aan EPAS-acties.

Vergelijkbaar met de verplichting van het EASA, zijn ook de lidstaten verplicht een jaarlijks veiligheidsoverzicht te publiceren. In artikel 13 van Verordening (EU) nr. 376/2014 betreffende de analyse en follow-up van voorvallen op nationaal niveau is immers bepaald dat elke lidstaat, om het publiek te informeren over het niveau van de veiligheid in de burgerluchtvaart, ten minste jaarlijks een veiligheidsevaluatie moet publiceren. De veiligheidsevaluatie moet:

a) geaggregeerde en geanonimiseerde informatie bevatten over het type voorvallen en andere veiligheidsgerelateerde informatie die via hun nationale systemen voor verplichte en voor vrijwillige melding van voorvallen zijn gemeld;

b) melding maken van trends;

c) melding maken van de door de lidstaat genomen maatregelen.

2.4. Voorschriften inzake veiligheidsbeheer voor autoriteiten en organisaties

Bij de ontwikkeling van de uitvoeringsbepalingen bij Verordening (EU) 2018/1139 zijn twee groepen voorschriften vastgesteld voor respectievelijk autoriteiten en organisaties:

a. Bij de voorschriften voor autoriteiten is rekening gehouden met de acht kritieke elementen van een systeem voor toezicht op de veiligheid als gedefinieerd in aanhangsel 1 bij bijlage 19 bij het Verdrag van Chicago en ter ondersteuning van de uitvoering van de State Safety Programmes, die op hun beurt bijdragen tot de standaardiseringsdoelstellingen van Verordening (EU) 2018/1139. Voorts bevatten die voorschriften elementen die essentieel zijn voor de ontwikkeling van een omvattend systeem voor het beheer van de luchtvaartveiligheid op EU-niveau, dat verantwoordelijkheden van zowel de EU als de lidstaten op het gebied van veiligheidsbeheer bestrijkt.

b. De voorschriften voor organisaties bestaan in de meeste gevallen uit geconsolideerde algemene eisen voor (veiligheids)beheersystemen. Met de vaststelling in 2021/2022 van regels voor de verplichte invoering van managementsystemen voor het beheer van

de initiële en permanente luchtwaardigheid[30], voldoet het regelgevingskader van de EU aan het bepaalde in hoofdstuk 4 van bijlage 19 bij het Verdrag van Chicago waarin de SMS-eisen zijn beschreven. De SARP's in ICAO-bijlage 19 moeten op dusdanige wijze in deze organisatievoorschriften worden geïntegreerd dat de verenigbaarheid met bestaande managementsystemen wordt gewaarborgd en een geïntegreerd beheer wordt aangemoedigd. De voorschriften inzake beheersystemen voorzien in flexibiliteit voor aanpassing aan de omvang, aard of complexiteit van de activiteiten van luchtvaartorganisaties en kunnen in alle ondernemingsmodellen worden ingepast. Op die manier is de evenredigheid gewaarborgd.

De algemene voorschriften inzake beheersystemen zijn gericht op de bevordering van één enkel veiligheidsbeheerkader voor alle organisaties die erkend zijn op grond van Verordening (EU) 2018/1139. Op verschillende technische gebieden worden deze algemene voorschriften voor autoriteiten en organisaties aangevuld met specifieke eisen (bv. eisen inzake vluchtgegevenscontrole voor luchtvaartexploitanten).

Deze voorschriften voor autoriteiten en organisaties worden daarnaast aangepast op basis van specifieke bepalingen inzake informatiebeveiligingsbeheer.

Naast deze voorschriften waarborgt Verordening (EU) nr. 376/2014 dat de organisaties en bevoegde instanties gevaren opsporen en veiligheidsrisico's beheren door de verzameling, analyse en follow-up van voorvallen in de burgerluchtvaart. In deze verordening is bepaald dat de autoriteiten en het EASA vanaf januari 2023 gebruik moeten maken van het ERCS (zie punt 2.1).

In 2019 vond een evaluatie van Verordening (EU) nr. 376/2014 plaats. De conclusie luidde dat de verordening nog steeds relevant is, zelfs in het licht van de recente ontwikkelingen in de luchtvaartsector, zoals de snelle toename van het aantal vluchtuitvoeringen met onbemande luchtvaartuigen en de toenemende dreigingen in verband met cyberbeveiliging. Hoewel uit de evaluatie is gebleken dat de verordening in voldoende flexibiliteit voorziet om dergelijke ontwikkelingen op doeltreffende wijze aan te pakken, wordt ook erkend dat in overweging moet worden genomen Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1018 van de Commissie te actualiseren door de lijst van voorvallen in de burgerluchtvaart die verplicht moeten worden gemeld en de verplichte gegevensvelden bij te werken, zodat het verzamelen van veiligheidsgegevens uit die nieuwe luchtvaartgebieden wordt vergemakkelijkt.

3. EUROPEES BELEID OM DE VEILIGHEID TE WAARBORGEN

3.1 Veiligheidstoezicht[31]

Veiligheidstoezicht in de Europese Unie omvat het toezicht op en de controle van organisaties die erkend zijn door het EASA of de lidstaten. Er wordt ook toezicht uitgeoefend op de

[30] Initiële luchtwaardigheid: Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/201 van 10 december 2021 en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/203 van 14 februari 2022, permanente luchtwaardigheid: Uitvoeringsverordening (EU) 2021/1963 van 8 november 2021.

[31] In dit programmadocument betekent "toezicht" zowel het toezicht door de bevoegde instanties op gecertificeerde organisaties als het toezicht door het EASA op de toepassing van de regelgeving door de EASA-lidstaten in het kader van de normalisatie-inspecties.

Veiligheidstoezicht in de EU is voornamelijk geregeld door Verordening (EU) 2018/1139 en de bijbehorende uitvoeringsregels (zie figuur 1 voor meer informatie over de geldende regelgeving).

correcte tenuitvoerlegging van de EU-regelgeving inzake de veiligheid van de luchtvaart door de lidstaten.

3.1.1 Toezicht op de toepassing van de regelgeving in de lidstaten

Bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 628/2013 van de Commissie[32] zijn de werkmethoden vastgesteld voor de uitvoering van normalisatie-inspecties en het toezicht op de toepassing van de veiligheidsregelgeving door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten. De normalisatie-inspecties en de follow-up daarvan worden uitgevoerd door het EASA (zie ook de delen 3.2.1 en 1.6.1).

3.1.2 Toezicht op gecertificeerde organisaties

Veiligheidstoezicht is een onderdeel van het veiligheidsreguleringsproces dat moet waarborgen dat de in de regelgeving van de Unie voorgeschreven veiligheidseisen en procedures effectief worden nageleefd.

Veiligheidstoezicht waarborgt bovendien dat het veiligheidsniveau van de Europese luchtvaartsector in overeenstemming is met de regelgeving van de Unie. De verantwoordelijkheden van de individuele lidstaten en van het EASA op het gebied van veiligheidstoezicht vormen derhalve de grondslag voor de luchtvaartveiligheid en voor de wederzijdse erkenning van vergunningen en certificaten in de Europese Unie.

Door de invoering van vereisten voor autoriteiten zorgt het toezicht voor een permanente monitoring van de veiligheidsprestaties van organisaties in het licht van de specifieke risico's die uit hun activiteiten voortvloeien (zie ook deel 3.2.2).

3.2 Gericht toezicht op probleemgebieden op basis van veiligheidsgegevens

3.2.1 Gerichte monitoring van de lidstaten op basis van veiligheidsgegevens

In de EU voert het Agentschap normalisatie-inspecties van de lidstaten uit op basis van een risicogebaseerde benadering, waarbij het interval, de draagwijdte en diepgang van de onderzoeken, maar ook de samenstelling en de omvang van de teams, worden afgestemd op de specifieke situatie van elk land en elke sector.

Deze monitoring gebeurt op permanente basis, bestrijkt het volledige luchtvaartsysteem en is op risico's gebaseerd, rekening houdend met alle informatie waarover het EASA beschikt. Daartoe beoordeelt het EASA de bekwaamheid van de bevoegde instantie om haar toezichtstaken uit te voeren. Het gaat hier over de verzameling en analyse van gegevens, de uitvoering van de nodige inspecties en de follow-up van bevindingen om te waarborgen dat tijdig passende corrigerende maatregelen worden genomen.

Normalisatie is een onderdeel van het verzamelen van de veiligheidsgegevens die op EU-niveau nodig zijn om gevaren te detecteren en die het mogelijk maken het toezicht op basis van veiligheidsgegevens toe te spitsen op de grootste knelpunten.

---

[32] Uitvoeringsverordening (EU) nr. 628/2013 van de Commissie van 28 juni 2013 inzake de werkmethoden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart voor de uitvoering van normaliseringsinspecties en het toezicht op de toepassing van de regels van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, en houdende intrekking van Verordening (EG) nr. 736/2006 van de Commissie (Voor de EER relevante tekst); PB L 179 van 29.6.2013, blz. 46.

De normalisatiestrategie is specifiek gericht op de volgende kerngebieden:

- **organisatie van permanente monitoring**: bij Verordening (EU) nr. 628/2013 is een systeem ingevoerd om toezicht uit te oefenen op de uniforme toepassing van de Europese regels inzake de veiligheid van de luchtvaart, dat tot alle luchtvaartgebieden zou moeten worden uitgebreid;
- **planning van normalisatie-inspecties op basis van risico's**: bij de permanente monitoring worden het interval, de draagwijdte en diepgang van de onderzoeken, maar ook de samenstelling en de omvang van de teams, afgestemd op de specifieke situatie van elk land en elke sector. Hierdoor kunnen de middelen flexibeler en efficiënter worden ingezet, met minder druk voor landen die goed presteren en die minder vaak moeten worden geïnspecteerd. Het toezicht op de naleving van de regelgeving wordt stapsgewijs geïntegreerd in het systeem/proces voor de monitoring van prestaties, op basis van de systeemeffectiviteit van het beheersysteem van de bevoegde instantie en de luchtvaartveiligheidsprogramma's van de lidstaten;
- **integratie van EASA-normalisatieactiviteiten in het USOAP-programma van de ICAO**: de bestaande werkregelingen stimuleren een nauwere samenwerking en integratie van activiteiten tussen het EASA en de ICAO. Als tools werden hiervoor permanent overleg, uitwisseling van informatie en gegevens, deelname aan elkaars inspecties en audits naar voren geschoven. Het is de bedoeling dat in één geïntegreerd proces zoveel mogelijk wordt voldaan aan de eisen van zowel de EU als de ICAO.
- **Integratie van de uitvoeringsbeoordelingen van het State Safety Programme in het kader van de EASA-normalisatieactiviteiten**: sinds 2022 worden normalisatie-inspecties ook gebruikt om de doeltreffende uitvoering van de State Safety Programmes en de daarmee verband houdende nationale plannen voor de veiligheid van de luchtvaart te beoordelen. In overeenstemming met de prestatiegerichte aanpak van de ICAO, die de geleidelijke invoering van het SSP bevordert en ondersteunt, beoordeelt het EASA het niveau van de uitvoering van het SSP aan de hand van de vijf ontwikkelingsniveaus die zijn vastgesteld in de methodologie voor de uitvoeringsbeoordeling van het State Safety Programme van de ICAO ("State Safety Programme Implementation Assessment", SSPIA);
- **betrokkenheid van de bevoegde instanties bij de normalisatiewerkzaamheden**: met het oog op een proactieve standaardisering en ter bevordering van een degelijke opleiding van het personeel in heel Europa. Bovendien vormen de normalisatievergaderingen een forum om afspraken te maken over een gemeenschappelijk begrip van de eisen, interpretaties en beste praktijken uit te wisselen en de uniforme toepassing van de regels te ondersteunen;
- **verbeterde feedbackmechanismen**: het bestaande feedbackmechanisme wordt gestroomlijnd en verbeterd met het oog op de systematische beoordeling van de effectiviteit van de regels en de integratie van de resultaten van normalisatiewerkzaamheden in het veiligheidsbeheer, de regelgeving en bewustmakingsactiviteiten op het gebied van veiligheid.

3.2.2 Toezicht op de sector op basis van de veiligheidsgegevens

De in het EU-recht vastgestelde eisen voor autoriteiten schrijven de ontwikkeling voor van een programma van toezicht, rekening houdend met de specifieke aard van de organisatie, de complexiteit van haar activiteiten en de resultaten van eerdere certificerings- en/of toezichtswerkzaamheden op basis van de beoordeling van de daaraan verbonden risico's.

Vanaf 2023 zal de toepassing van het ERCS door de bevoegde autoriteit op door organisaties gerapporteerde voorvallen de beoordeling van de bijbehorende risico's ondersteunen.

De autoriteit verkort de toezichtsplanningscyclus indien er aanwijzingen zijn dat de veiligheidsprestaties en de naleving van de regelgeving door de organisatie zijn afgenomen. Indien de organisatie een hoog veiligheidsprestatieniveau en niveau van naleving van de regelgeving kan aantonen, kan de autoriteit de toezichtsplanningscyclus verlengen. Een dergelijke risico- en prestatiegerichte aanpak van toezicht zorgt ervoor dat de beschikbare toezichtsmiddelen zowel in de lidstaten als in het EASA zo efficiënt mogelijk worden gebruikt.

Een risico- en prestatiegerichte aanpak van toezicht stimuleert bovendien het denken en handelen op het gebied van veiligheidsbeheer, met als doel organisaties in staat te stellen risico's te beheren waarop de verordeningen geen antwoord bieden en een effectief veiligheidsbeheer te stimuleren via een mogelijke reductie van de toezichtsdruk. Het ondersteunt daarmee organisaties ook bij de effectieve integratie van managementsystemen in hun uitvoeringsvoorschriften.

Het EASA ondersteunt het toezicht op de sector op basis van de veiligheidsgegevens door in het kader van het EPAS de voor ieder domein geldende belangrijkste risicogebieden en veiligheidsknelpunten te vermelden en te beschrijven. Daarnaast zijn er praktijken met betrekking tot risicogebaseerd toezicht ter beschikking gesteld van de lidstaten, die regelmatig worden besproken met de TeB voor veiligheidsbeheer[33].

33 Model voor het EASA-verslag (europa.eu)

4. EUROPESE BEWUSTMAKING OP HET GEBIED VAN VEILIGHEID[34]

Bewustmaking op het gebied van veiligheid is een essentieel onderdeel van een veiligheidsprogramma en effectief veiligheidsbeheer. Veiligheidsrisico's kunnen worden beperkt door bewustmaking over ervaringen op het gebied van veiligheid, de verspreiding van beste praktijken en toelichting over veiligheidsprocedures en -verordeningen. In het Europese luchtvaartsysteem vormt dit een onderdeel van de instandhouding van een goede veiligheidscultuur.

Waar mogelijk wordt bewustmaking op het gebied van veiligheid gebruikt als een licht en doeltreffend alternatief voor regelgeving en toezicht. Bewustmaking waarborgt een beter inzicht in de EU-regelgeving voor de burgerluchtvaart en biedt aanvullende veiligheidsinformatie en resultaten van veiligheidsanalyses. De strategie biedt continue informatie over een breed scala aan veiligheidsthema's op domeinniveau, met technische inhoud die is toegespitst op de doelgroep (van geavanceerde voor gespecialiseerde professionals bedoelde informatie, tot basisinformatie voor het grote publiek). Er wordt een breed scala aan communicatiemiddelen gebruikt om veiligheidsinformatie te verspreiden, onder meer via sociale media.

Bewustmaking inzake veiligheid omvat algemene of gerichte acties om veiligheidsinformatie aan de belanghebbenden mee te delen. Deze activiteit bouwt voort op het Europees proces voor veiligheidsrisicobeheer waarbij gegevens worden geanalyseerd en risicobeperkende maatregelen worden ontwikkeld, zoals omschreven in hoofdstuk 2.

Een aantal bewustmakingsacties op het gebied van veiligheid worden op nationaal niveau uitgevoerd door de lidstaten en zijn omschreven in hun State Safety Programmes. Dit wordt gecoördineerd door het EASA via het netwerk ter bevordering van de luchtvaartveiligheid ("Safety Promotion Network", SPN), dat is opgezet als een vrijwillig partnerschap tussen het EASA, de lidstaten en andere luchtvaartorganisaties. Het SPN heeft tot doel de luchtvaartveiligheid in Europa te verbeteren door een kader te bieden voor samenwerking bij de bewustmakingsactiviteiten op het gebied van veiligheid tussen alle lidstaten.

Met het oog op wederzijds voordeel en een gemeenschappelijk doel wisselen de leden van het SPN informatie uit, coördineren zij hun activiteiten, werken zij samen en zetten zij gezamenlijke activiteiten op om de capaciteit voor het uitvoeren van activiteiten te vergroten, onder meer waar het het ontwerp, de ontwikkeling, publicatie, vertaling en verspreiding van veiligheidsinformatie betreft. Binnen het SPN worden tevens gemeenschappelijke hulpmiddelen onder de loep genomen en middelen ontwikkeld om de doeltreffendheid van verspreide veiligheidsbevorderende producten te meten.

Op Europees niveau worden de meeste bewustmakingsactiviteiten op het gebied van veiligheid geleid en gecoördineerd door het EASA. In dit kader heeft het EASA een geïntegreerde programmering ontwikkeld die ervoor zorgt dat de bewustmakings- en regelgevende activiteiten inzake veiligheid zo efficiënt mogelijk inspelen op de veiligheidsrisico's en elkaar op bepaalde gebieden aanvullen. Afhankelijk van de operationele gebieden en de te bevorderen veiligheidsthema's, ontwikkelt het EASA in dit kader afzonderlijke bewustmakingspakketten op het gebied van veiligheid om veiligheidsbevorderende producten beter bekend te maken. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de merken "Together4Safety" voor professionele en commerciële luchtvaartactiviteiten, en "The Aviator's Club" voor general aviation met privépiloten. Tegelijkertijd worden de

34 https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion

activiteiten van het veiligheidspartnerschap versterkt met de betrokkenheid van alle operationele belanghebbenden op domeinniveau, waaronder commerciële luchtvaartactiviteiten (met inbegrip van luchtvaartterreinen en ATM), hefschroefvliegtuigen, general aviation en drones. In de wetenschap dat de verschillende belanghebbenden in de luchtvaart zeer uiteenlopende behoeften hebben op het gebied van informatie- en communicatiekanalen, maakt de domeingerichte aanpak het mogelijk dat de bewustmaking inzake veiligheid tegemoetkomt aan de specifieke behoeften van elk onderdeel van de luchtvaartsector. Voor elk domein is op de website van het EASA een specifiek onderdeel ingericht, en voor de eerste drie domeinen zijn er gemeenschapswebsites in het leven geroepen om de coördinatie met belanghebbenden te versterken.

Begin 2019 heeft het EASA een nieuwe strategie voor bewustmaking inzake veiligheid gelanceerd die heeft geleid tot een steeds proactievere communicatie vanuit het EASA richting de Europese luchtvaartgemeenschap. Via "Together4Safety" en "Aviator's Club" (voor general aviation) streeft het EASA ernaar op Europees en mondiaal niveau een voortrekkersrol te vervullen op het gebied van de bewustmaking inzake veiligheid in de vorm van een erkend merk dat interesse en betrokkenheid creëert en bijdraagt tot de verbetering van de veiligheid.

4.1 Activiteiten op EU-niveau

4.1.1 Veiligheidscommunicatie

De verspreiding van veiligheidsinformatie draagt bij tot een solide veiligheidscultuur. In de EU gebeurt de veiligheidscommunicatie aan de hand van veiligheidsanalyseverslagen; bulletins, brochures en posters; audiovisueel materiaal; toolkits, handboeken en handleidingen; plannen en programma's; workshops en veiligheidsevenementen. Voor elke taak wordt op trechtervormige wijze inhoud met betrekking tot bewustmaking inzake veiligheid ontwikkeld, waarin de meest doeltreffende bewustmakingspakketten voor het desbetreffende veiligheidsthema worden gecombineerd. De resultaten hiervan worden via sociale media en door samenwerkingspartners van het EASA onder de aandacht gebracht om het bereik van de veiligheidsinformatie te maximaliseren.

4.1.1.1 Verplichte communicatie inzake veiligheid

Op grond van Verordening (EU) 2018/1139 dient het EASA een jaarlijks veiligheidsoverzicht[35] te publiceren om het publiek te informeren over het algemene veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart in Europa en de rest van de wereld. Het jaarlijks veiligheidsoverzicht voorziet in informatie over de veiligheid van de burgerluchtvaart in Europa en wereldwijd (zie deel 2.3.3).

Op grond van Verordening (EU) nr. 996/2010 moet een databank met veiligheidsaanbevelingen worden opgezet die iedereen online[36] kan raadplegen.

35 http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications

36 http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsris/default.asp

4.1.1.2 Niet-verplichte communicatie inzake veiligheid

Bovendien informeert het EASA de belanghebbenden via Safety Information Bulletins (SIB)[37]. De SIB's zijn openbaar en worden regelmatig bijgewerkt. Het Agentschap publiceert eveneens een overzicht van de voortgang bij de toepassing van de veiligheidsaanbevelingen[38].

4.1.1.3 Veiligheidsworkshops en -conferenties

Het EASA voert veiligheidscampagnes om de veiligheidsproblemen aan te pakken die aan het licht zijn gekomen door voorvallen, geconstateerde risico's, ontwikkelingen of audits.

Het Agentschap organiseert ook regelmatig workshops en conferenties om veiligheidsinformatie te verspreiden onder de Europese actoren en een forum te bieden voor overleg over veiligheidskwesties, waaronder inspectieresultaten. Voorts organiseert het EASA elk jaar een veiligheidsconferentie.

De Commissie organiseert regelmatig conferenties en seminars over luchtvaartveiligheid. Zij organiseert bovendien workshops en activiteiten om bepaalde veiligheidsregels, zoals de Verordeningen (EU) nr. 376/2014 en nr. 996/2010, beter bekend te maken en toe te lichten.

4.1.1.4 Informatie online

Er staat heel wat openbare informatie en documentatie op de website van het EASA[39] en de pagina van de Commissie over het Europees beleid inzake de veiligheid van de luchtvaart[40].

Via beveiligde netwerken wordt bovendien regelmatig informatie uitgewisseld tussen het EASA, de Commissie, de lidstaten en de sector.

4.2 Opleiding op EU-niveau

In de EU verlopen de opleidingsactiviteiten in samenwerking met de luchtvaartorganisaties die bij het Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart zijn betrokken: de bevoegde nationale instanties van de lidstaten, de veiligheidsonderzoeksinstanties en de sector.

Op grond van Verordening (EU) nr. 376/2014 dienen de Commissie en het Agentschap de lidstaten ondersteuning te verlenen door middel van passende opleiding.

Op grond van Verordening (EU) 2018/1139 is het de verantwoordelijkheid van organisaties en bevoegde instanties om het opleidingsniveau van hun personeel op peil te houden, zodat hun bekwaamheid de correcte uitvoering van hun taken waarborgt. Bovendien dienen de bevoegde instanties de organisaties te ondersteunen bij de naleving van hun verplichting om, voor zover haalbaar en zinvol, een managementsysteem met opleiding en vorming op te zetten.

---

37 http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1

38 http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations

39 http://easa.europa.eu/

40 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm

Daarnaast worden nieuwe opleidingsmogelijkheden ontwikkeld om ervoor te zorgen dat alle betrokkenen over de nodige vaardigheden beschikken om de invoering van een prestatiegerichte aanpak te doen slagen.

Het EASA tracht enerzijds een hoog kennis- en bekwaamheidspeil te handhaven en anderzijds op de hoogte te blijven van de nieuwste ontwikkelingen in de luchtvaart op zijn werkgebieden. Het EASA ontwikkelt en verstrekt opleidingen voor zijn werknemers en het personeel van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten.

Voorts heeft het Agentschap op basis van een vragendatabank voor zijn website een e-examensysteem ontwikkeld. Dit systeem staat ter beschikking van studenten van opleidingsorganisaties of studenten die via een systeem van erkende examencentra aan zelfstudie doen en via deze weg een certificaat kunnen behalen.

Ten slotte biedt het EASA partnerinstanties ondersteuning bij de naleving van hun internationale verplichtingen (bv. ICAO, EU-verordeningen) en zet het wereldwijd in verschillende regio's samenwerkingsprojecten op het gebied van burgerluchtvaart op, onder meer in de nabuurschapslanden van de EU, de regio Azië-Stille Oceaan, Afrika en Latijns-Amerika.

LIJST VAN ACRONIEMEN

AB's	Adviesorganen
ACAS	Systeem voor het vermijden van botsingen in de lucht
AloSP	Aanvaardbaar veiligheidsprestatieniveau
AMC	Aanvaardbare wijzen van naleving
AMS	Platformbeheersdiensten
ANS	Luchtvaartnavigatiediensten
AOC	Bewijs luchtvaartexploitant
ASR	Jaarlijks veiligheidsoverzicht
ATM	Luchtverkeersbeheer
BIS	Beste interventiestrategie
BV	Basisverordening
CAEP	Comité Milieubescherming en Luchtvaart (ICAO)
CAMO	Organisatie voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid — Bijlage V quater (deel-CAMO) bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie
CAO	Organisatie voor gecombineerde luchtwaardigheid — Bijlage V quinquies (deel-CAO) bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie
CP	Cabinepersoneel — Bijlage V (deel-CC) bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie
CS	Certificeringsspecificatie
DAT	Aanbieders van datadiensten — bijlage VII bij Verordening (EU) 2017/373
GV	Gedelegeerde verordening
US	Uitvoerige specificaties
DTO	Gedeclareerde opleidingsorganisatie
EASA	Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart
EASP	Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart

EASPG	European Region Aviation System Planning Group (ICAO)
Eccairs	Europees Coördinatiecentrum voor rapportagesystemen van vliegtuigongevallen
ECDC	Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding
ECHA	Europees Agentschap voor chemische stoffen
ECR	Europees Centraal Register
EEA	Europees Milieuagentschap
EVA	Europese Vrijhandelsassociatie
Encasia	Europees netwerk van veiligheidsonderzoeksinstanties in de burgerluchtvaart
EPAS	Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart
ETS	Emissiehandelssysteem (EU)
EU	Europese Unie
EUR RASP	Europees regionaal plan voor de veiligheid van de luchtvaart (ICAO)
EUR RESG	Groep van veiligheidsdeskundigen voor de Europese regio (ICAO)
EUR/NAT	ICAO Regional Office voor de ICAO-regio EUR/NAT — Europa en Noord-Atlantisch gebied
EVT	Evaluatietaak (EPAS)
FAB's	Functionele luchtruimblokken
FSTD	Vluchtnabootsingsinstrument
GANP	Mondiaal luchtvaartplan
GASeP	Mondiaal plan voor de beveiliging van de luchtvaart
GASP	Mondiaal plan voor de veiligheid van de luchtvaart (ICAO)
G-HRC's	Wereldwijde categorieën voorvallen met een hoog risico
GM	Richtsnoeren
IATA	Internationale Luchtvaartorganisatie
ICAO	Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

UV	Uitvoeringsverordening
LUC	Certificaat van exploitant van lichte UAS
MAB	Adviesorgaan van de lidstaten
MB	Raad van bestuur
MST	Taak van de lidstaten (EPAS)
NASP	Nationaal plan voor de veiligheid van de luchtvaart
NBA	Nationale bevoegde autoriteit
NCC	Niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen — bijlage VI (deel-NCC) bij Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie
NoA	Netwerk van luchtvaartveiligheidsanalisten
Deel-21	Bijlage I bij Verordening (EU) nr. 748/2012 — certificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken alsmede van ontwerp- en productieorganisaties
Deel-145	Bijlage II bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 — goedkeuring als onderhoudsorganisatie
Deel-147	Bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 — eisen voor onderhoudsopleidingsorganisaties
Deel-26	Bijlage I bij Verordening (EU) 2015/640 — aanvullende luchtwaardigheidsspecificaties voor vluchtuitvoeringen
Deel-66	Bijlage III bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 — certificeringspersoneel voor onderhoud
Deel-AIS	Bijlage VI bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 — specifieke eisen voor verleners van luchtvaartinlichtingendiensten
Deel-ARA	Bijlage VI bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 — eisen voor autoriteiten betreffende vliegtuigbemanningen
Deel-ARO	Bijlage II bij Verordening (EU) nr. 965/2012 — eisen voor autoriteiten betreffende luchtvaartactiviteiten
Deel-ART	Bijlage 2 bij Verordening (EU) nr. 452/2014 — eisen voor autoriteiten met betrekking tot het verlenen van vergunningen aan exploitanten uit derde landen
Deel-ASM	Bijlage X bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 — specifieke eisen voor verleners van diensten voor luchtruimbeheer

Deel-ATFM	Bijlage IX bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 — specifieke eisen voor verleners van diensten voor het beheer van de luchtverkeersstromen
Deel-ATM/ANS.AR	Bijlage II bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 — voorschriften voor bevoegde autoriteiten — toezicht op diensten en andere ATM-netwerkfuncties
Deel-ATM/ANS.OR	Bijlage III bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 — gemeenschappelijke eisen voor dienstverleners
Deel-ATS	Bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 — specifieke eisen voor verleners van luchtverkeersdiensten
Deel-BFCL	Bijlage III bij Verordening (EU) 2018/395 — voorschriften voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid aan de bemanning op ballonnen
Deel-BOP	Bijlage II bij Verordening (EU) 2018/395 — vluchtuitvoeringen met ballonnen
Deel-CAMO	Bijlage V quater bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 — managementorganisaties voor permanente luchtwaardigheid
Deel-CNS	Bijlage VIII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 — specifieke eisen voor verleners van communicatie-, navigatie- of surveillancediensten
Deel-DAT	Bijlage VII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 — specifieke eisen voor verleners van gegevensdiensten
Deel-DEF	Bijlage I bij Verordening (EU) 2018/395 — definities (ballonnen) Bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 — definities (zweefvliegtuigen)
Deel-FCL	Bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 — bewijzen van bevoegdheid voor de bemanning
Deel-FPD	Bijlage XI bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 — specifieke eisen voor ontwerpers van procedures
Deel-M	Bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 — normen voor permanente luchtwaardigheid
Deel-MED	Bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 — eisen voor de medische certificaten van piloten, de medische geschiktheid van cabinepersoneel, de certificering van luchtvaartgeneeskundigen, en de kwalificatie van huisartsen en bedrijfsartsen
Deel-MET	Bijlage V bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 — specifieke eisen voor verleners van meteorologische diensten

Deel-ML	Bijlage V ter bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 — lichte normen voor permanente luchtwaardigheid
Deel-NCC	Bijlage VI bij Verordening (EU) nr. 965/2012 — niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen
Deel-NCO	Bijlage VII bij Verordening (EU) nr. 965/2012 — niet-commerciële vluchtuitvoeringen met andere dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen
Deel-NM	Bijlage XII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 — specifieke eisen voor de netwerkbeheerder
Deel-ORA	Bijlage VII bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 — organisatievereisten voor bemanning van luchtvaartuigen
Deel-ORO	Bijlage III bij Verordening (EU) nr. 965/2012 — organisatievereisten voor vluchtuitvoeringen
Deel-PERS	Bijlage XIII bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 — eisen voor dienstverleners met betrekking tot de opleiding van personeel en de beoordeling van bekwaamheden
Deel-SAO	Bijlage II bij Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1976 — vluchtuitvoeringen met zweefvliegtuigen
Deel-SFCL	Bijlage III bij Verordening (EU) 2018/1976 — eisen voor de afgifte van bevoegdheidsbewijzen voor de bemanning van zweefvliegtuigen
Deel-SPA	Bijlage V bij Verordening (EU) nr. 965/2012 — specifieke erkenningen
Deel-SPO	Bijlage VIII bij Verordening (EU) nr. 965/2012 — gespecialiseerde vluchtuitvoeringen
Deel-T	Bijlage V bis bij Verordening (EU) nr. 1321/2014 — permanente luchtwaardigheid van in een derde land geregistreerde luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd door exploitanten uit de EU of door exploitanten die in de EU verblijven
Deel-TCO	Bijlage 1 bij Verordening (EU) nr. 452/2014 — exploitanten uit derde landen
PCG	Programmacoördinatiegroep (ICAO)
O&I	Onderzoek en innovatie
Reach	Registratie en beoordeling van en autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen

RES	Onderzoekstaak (EPAS)
RMT	Regelgevende taak (EPAS)
RSOO	Regionale organisatie voor veiligheidstoezicht
SAB	Adviesorgaan van belanghebbenden
SAFA	Veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen
SARP's	Normen en aanbevolen praktijken (ICAO)
SERA	Europese genormaliseerde luchtverkeersregels — Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012
SES	Gemeenschappelijk Europees luchtruim
SESAR	ATM-onderzoek in het kader van het gemeenschappelijk Europees luchtruim
SIA	Veiligheidsonderzoeksinstantie
SIB	Safety Information Bulletin
SMS	Veiligheidsbeheersysteem
SPAS	Nationaal plan voor de veiligheid van de luchtvaart
SPI	Veiligheidsprestatie-indicator
SPN	Netwerk ter bevordering van de luchtvaartveiligheid
SPT	Veiligheidsbevorderende taak (EPAS)
SRIS	Informatiesysteem betreffende veiligheidsaanbevelingen
SRM	Beheer van veiligheidsrisico's
SSP	State Safety Programme (veiligheidsprogramma van de staat, SSP)
SSPIA	Uitvoeringsbeoordeling van het State Safety Programme
SYS 2.0	Normalisatie-inspectie in het domein "Systemic enablers for safety management" (SYS). 2.0 verwijst naar fase II, waarin het toepassingsgebied van de initiële inspectie wordt uitgebreid tot de beoordeling van de effectieve uitvoering van SSP en SPAS.
TCO	Exploitant uit derde landen
TEB	Technische instantie (suborgaan van MAB)
TeC	Technisch comité (suborgaan van SAB)

VWEU	Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
UAS	Onbemand luchtvaartuigsysteem
USOAP	Universeel programma voor evaluatie van het veiligheidstoezicht
USSP	U-spacedienstverleners