



Brussel, 25 november 2014
(OR. en)

15733/14

Interinstitutioneel dossier:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
nr. vorig doc.:	15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236
Nr. Comdoc.:	11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072
Betreft:	<i>Vorbereiding van de zitting van de Raad (<u>Vervoer</u>, Telecommunicatie en Energie) op 3 december 2014</i> Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten - SES II+, EASA-Verordening - Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

Op 12 juni 2013 heeft de Commissie twee wetgevingsvoorstellen bij de Raad en het Europees Parlement ingediend om de verordeningen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim te actualiseren en de uitvoering ervan te bespoedigen. Het SES II+-pakket heeft ten doel het concurrentievermogen van het Europese luchtvervoerssysteem te verbeteren en het in 2004 gelanceerde initiatief voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim verder te ontwikkelen. Algemeen doel van het SES-initiatief is de huidige normen inzake luchtverkeersveiligheid aan te scherpen, bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoerssysteem en de prestaties van het Europees luchtverkeersbeheersysteem (ATM) en de Europese luchtvaartnavigatiediensten (ANS) in het algemeen te verbeteren.

In dit verband zullen de herschikking van de vier bestaande SES II-verordeningen (herschikkingsvoorstel) en de wijzigingen in de verordening tot oprichting van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA-voorstel) ervoor zorgen dat het wetgevingskader eenvoudiger wordt, overlappingsen in de huidige voorschriften verdwijnen, het systeem van toezicht beter wordt en bestaande regels worden herzien met als doel de algemene prestaties van het luchtverkeersbeheer te verbeteren. De belangrijkste problemen die de voorstellen moeten oplossen, zijn het gebrek aan efficiëntie bij het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten en het gefragmenteerde systeem voor luchtverkeersbeheer (ATM-systeem).

Meer in het bijzonder hebben de wijzigingen in het EASA-voorstel ten doel het huidige toepassingsgebied van de EASA-verordening in overeenstemming te brengen met het SES-wetgevingskader, incongruenties tussen beide weg te werken en de SES-interoperabiliteitsconcepten te integreren. Met het voorstel wordt de EASA-verordening tevens geactualiseerd, rekening houdend met recente ontwikkelingen in het SESAR-onderzoeksprogramma, en wordt ze in overeenstemming gebracht met de gezamenlijke verklaring en de gemeenschappelijke aanpak van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie inzake gedecentraliseerde agentschappen (gemeenschappelijke aanpak).

II. BESPREKING IN DE RAAD

De Commissie heeft de voorstellen van het SES II+-pakket en de effectbeoordeling daarvan op 2 september 2013 aan de Groep luchtvaart gepresenteerd. In hun reacties bestempelden de meeste delegaties de voorstellen als voorbarig, aangezien nog niet duidelijk is wat de volle impact van de uitvoering van het vorige wetgevingspakket zal zijn. Zij wezen er ook op dat frequente wijzigingen in de huidige SES-structuur contraproductieve resultaten dreigen op te leveren, wat niet strookt met het algemene streven naar efficiëntie. Naar aanleiding van de negatieve standpunten van de lidstaten, is de grondige bespreking van het SES II+-pakket op het niveau van de groep slechts in juli 2014 onder het Italiaanse voorzitterschap begonnen, met een parallelle behandeling van beide wetgevingsvoorstellen.

Om snel voortgang te kunnen maken met het SES II+-pakket als geheel, heeft het voorzitterschap een beperkte aanpak ten aanzien van de EASA-verordening gevolgd en alleen die artikelen van het voorstel behandeld die rechtstreeks verband houden met het SES-herschikkingsvoorstel. De delegaties waren ingenomen met de gerichte en resultaatgerichte aanpak van het voorzitterschap, en zij namen er tevens nota van dat de Commissie naar verwachting in de loop van 2015 een afzonderlijk voorstel zal indienen over de herziening van de EASA-verordening in haar geheel. Zij waren van oordeel dat een aantal fundamentele kwesties in verband met het statuut en de rol van het Agentschap, zoals de naam of de financieringsstructuur, moet worden behandeld in de bredere context van de verantwoordelijkheden van het Agentschap, en niet alleen vanuit het oogpunt van luchtverkeersbeheer waarop het SES II+-pakket is toegespitst.

De geplande herziening van de EASA-verordening zal de mogelijkheid bieden om deze fundamentele kwesties en ruimere punten van zorg grondig te bespreken. Het ontwerp van algemene oriëntatie heeft derhalve alleen betrekking op een selectie artikelen, en houdt voor de rest geen rekening met het Commissievoorstel.

III. ALGEMENE OPMERKINGEN

De lidstaten waren in het algemeen ingenomen met het voornemen van de Commissie om het bestaande wetgevingskader inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim te vereenvoudigen en te verduidelijken, en steunden de afstemming van de EASA-verordening op de bepalingen van het SES-herschikkingsvoorstel. Een gestroomlijnde, uniforme reeks regels, vooral wat betreft technische regulering zoals interoperabiliteit en certificering op het gebied van ATM/ANS, geeft een meerwaarde doordat overlappingen met de SES-verordening worden weggewerkt. Zij zorgen ervoor dat de economische regulering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim als vervat in het herschikkingsvoorstel, duidelijk wordt afgebakend van de technische aspecten van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, waar het Agentschap een specifieke rol vervult wat betreft het waarborgen van regulering van en toezicht op ATM/ANS-activiteiten.

In aansluiting op de intensieve werkzaamheden op het niveau van de groep heeft het Comité van permanente vertegenwoordigers de tekst van het ontwerp van algemene oriëntatie op 21 november 2014 besproken en goedgekeurd. Bij die gelegenheid heeft ES de Commissie om verduidelijking verzocht over de toepasselijkheid van het EASA-voorstel op luchthavens, met name de luchthaven van Gibraltar, en het land laat zijn standpunt afhangen van een verklaring van de Commissie ter zake. De diensten van de Commissie bevestigden dat het EASA-voorstel niet als dusdanig betrekking heeft op luchthavens, en zij zegden toe een desbetreffende verklaring voor de Raadsnotulen in te zullen dienen.¹

Hierna wordt een overzicht van de reeds uitgevoerde werkzaamheden gegeven; kleine technische correcties in de tekst zijn vetgedrukt of met [...] aangegeven.

UK maakt nog steeds een voorbehoud voor parlementaire behandeling bij dit voorstel.

IV. OPMERKINGEN BIJ SPECIFIEKE PUNTEN

a) Militaire aspecten

De Commissie heeft voorgesteld het toepassingsgebied van de EASA-verordening uit te breiden om ervoor te zorgen dat militaire dienstverleners voldoen aan civiele luchtverkeersregels wanneer zij diensten aan het civiele verkeer verlenen. Vanaf het begin van de besprekingen stootte het gewijzigde toepassingsgebied op sterke weerstand van de lidstaten, die van oordeel waren dat het expliciet doen gelden van SES-voorschriften voor de militaire gemeenschap in strijd is met hun onafhankelijkheid op regelgevingsgebied. Na een uitgebreide gedachtewisseling met militaire deskundigen van de lidstaten en het Europees Defensieagentschap op 14 oktober 2014, concludeerde het voorzitterschap dat het toepassingsgebied van de EASA-verordening onveranderd blijft, en dat de bestaande verplichting voor het militaire apparaat om te zorgen voor een veiligheidsniveau dat minstens even doeltreffend is als de voor civiele dienstverleners geldende essentiële eisen, van toepassing zal blijven.

¹ Een soortgelijke verklaring is reeds afgelegd op het tijdstip van aanneming van de laatste wijziging van de EASA-verordening (Verordening (EG) nr. 1108/2009 (cf. doc. 12955/09 ADD 1)).

b) Certificeringen en verklaringen voor interoperabiliteit

Het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten is onderworpen aan certificering door het EASA of nationale toezichthoudende instanties, en voor bepaalde diensten aan een eigen verklaring van de dienstverlener. Terwijl deze beginselen zijn vastgelegd in artikel 8 van het SES-herschikkingsvoorstel, bevat de EASA-verordening de inhoudelijke voorschriften, namelijk de essentiële eisen waaraan verleners luchtvaartnavigatiediensten moeten voldoen (artikel 8 ter en bijlage Vb). De daarmee verband houdende machtigingsregels voor de uitvoering en verdere wijziging van deze voorschriften (artikel 8 ter) en de daarmee verband houdende verantwoordelijkheden van het EASA (artikel 22 bis) zijn eveneens in de EASA-verordening opgenomen.

Met betrekking tot gekwalificeerde instanties waaraan de nationale autoriteiten hun toezichtsfuncties kunnen delegeren, volgen het SES-herschikkingsvoorstel en de EASA-verordening een soortgelijke structuur. Het SES-herschikkingsvoorstel bevat het algemene kader voor deze instanties, terwijl bijlage V van het EASA-voorstel de criteria bevat waaraan zij moeten voldoen.

De betrokken bepalingen zijn gestroomlijnd en verduidelijkt op het niveau van de groep, met inachtneming van bovengenoemde basisstructuur. Zo wordt alleen in het EASA-voorstel één definitie van "verklaring" en één bijlage voor gekwalificeerde instanties gehandhaafd, waardoor de overlapping met het SES-wetgevingskader wordt weggewerkt. De verantwoordelijkheden van het Agentschap met betrekking tot certificeringen en verklaringen zijn eveneens verduidelijkt. Bovendien toonden verscheidene delegaties zich positief over de mogelijkheid om de gedetailleerde specificaties van essentiële eisen op Europees niveau vast te stellen, waarmee een stap verder wordt gegaan in het bepalen van de verantwoordelijkheden van het Agentschap. Gezien echter de ruimere implicaties van deze nieuwe gecentraliseerde en geharmoniseerde aanpak van de verantwoordelijkheden van het EASA, achtten de delegaties het dienstiger deze mogelijkheid te bespreken in de context van de algehele herziening van de EASA-verordening in 2015.

c) "En route"-heffingen

In beide SES II +-voorstellen van de Commissie worden wijzigingen in de "en-route"-heffingen voorgesteld als een bron van financiering voor de steeds toenemende ATM-gerelateerde activiteiten van het Agentschap. In de SES-context was de onderliggende reden voor deze verandering de overheveling van deskundigheid van Eurocontrol voor de vervulling van taken die sinds de vaststelling van de SES II-verordeningen zijn overgedragen aan het EASA. Aangezien de Commissie de delegaties in deze fase echter geen waarborgen kon geven in verband met de praktische modaliteiten van een dergelijke overdracht vanuit het institutionele kader van Eurocontrol, is de beslissing over deze aanvullende financieringsbron uitgesteld totdat de besprekingen over de algemene financieringsstructuur van het EASA plaatsvinden in het kader van de herziening van de EASA-verordening in 2015.

d) Gedelegeerde en uitvoeringshandelingen

De algemene oriëntatie behelst een actualisering van de bepalingen inzake gedelegeerde en uitvoeringshandelingen in slechts twee gevallen, namelijk essentiële eisen (artikel 8 ter) en tarieven en vergoedingen (artikel 64). Door de opneming van de overeenkomstige standaardartikelen 65 bis - 65 quater worden deze wijzigingen verdisconteerd; voor de overige bepalingen is het de bedoeling de oude comitologieregels als bedoeld in artikel 65 van Verordening (EG) nr. 216/2008 te blijven toepassen.

V. WERKZAAMHEDEN IN HET EUROPEES PARLEMENT

Het Europees Parlement heeft David-Maria SASSOLI als rapporteur voor het dossier benoemd en het heeft op 12 maart 2014 zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld.

VI. CONCLUSIE

In het licht van het voorafgaande wordt de Raad verzocht tijdens zijn zitting op 3 december 2014:

- de tekst in bijlage I bij dit verslag te bespreken en een algemene oriëntatie vast te stellen;
- nota te nemen van de door de Commissie in te dienen verklaring en deze in de Raadsnotulen op te nemen.

Artikel 1

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op:

- a) het ontwerpen, de productie, het onderhoud en de werking van luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, alsook op personeel en organisaties die bij het ontwerpen, de productie, het onderhoud en de werking van dergelijke producten, onderdelen en uitrustingsstukken betrokken zijn;
- b) het personeel en de organisaties die zijn betrokken bij de vluchttuitvoering met luchtvaartuigen;
- c) het ontwerpen, het onderhoud en de werking van luchtvaartterreinen en op het personeel en de organisaties die daarbij betrokken zijn, alsmede, onverminderd de communautaire en nationale wetgeving op het gebied van milieu en ruimtelijke ordening, op het beveiligen van de luchtvaartterreinomgeving;
- d) het ontwerpen, de productie en het onderhoud van luchtvaartterreinapparatuur en op het personeel en de organisaties die daarbij betrokken zijn;
- e) het ontwerpen, de productie en het onderhoud van systemen en onderdelen voor luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten ("ATM/ANS"), en op het personeel en de organisaties die daarbij betrokken zijn;
- f) ATM/ANS, en op het personeel en de organisaties die daarbij betrokken zijn.

2. Deze verordening is niet van toepassing op:
- a) de in lid 1, onder a) en b), vermelde producten, onderdelen, uitrustingsstukken, personeel en organisaties wanneer deze worden ingezet voor militaire, douane-, politie-, opsporings- en reddings-, brandbestrijdings-, kustbewakings- of soortgelijke activiteiten of -diensten. De lidstaten verbinden zich ertoe ervoor te zorgen dat de doelstellingen van deze verordening bij dergelijke activiteiten of diensten voor zover mogelijk naar behoren in aanmerking worden genomen;
 - b) luchtvaartterreinen of een gedeelte daarvan, alsook de in lid 1, onder c) en d), bedoelde apparatuur, personeel en organisaties die worden beheerd en gebruikt door het leger;
 - c) ATM/ANS, inclusief de in lid 1, onder e) en f), bedoelde systemen en onderdelen, personeel en organisaties die worden verleend of beschikbaar gesteld door het leger. De lidstaten verbinden zich ertoe ervoor te zorgen dat de onder a) van dit lid bedoelde luchtvaartuigen in voorkomend geval gescheiden worden van andere luchtvaartuigen.
3. Onverminderd artikel 8 van Verordening (EG) nr. (XXXX/XXX) inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (herschikking), zorgen de lidstaten er voor zover mogelijk voor dat militaire faciliteiten voor openbaar gebruik als bedoeld in lid 2, onder b), of door militair personeel aan het publiek verleende diensten als bedoeld in lid 2, onder c), een veiligheidsniveau bieden dat ten minste even doeltreffend is als het veiligheidsniveau zoals voorgeschreven door de essentiële eisen van de bijlagen Va en Vb.

Artikel 2

Doelstellingen

1. De belangrijkste doelstelling van deze verordening is de totstandbrenging en instandhouding van een hoog uniform veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart in Europa.
2. Bijkomende doelstellingen, op de onder deze verordening vallende gebieden, zijn:
 - a) een hoog en uniform niveau van milieubescherming te bewerkstelligen;
 - b) het vrije verkeer van goederen, personen en diensten te bevorderen;
 - c) kosteneffectiviteit in het regelgevings- en certificeringsproces te bevorderen en doublures op nationaal en Europees niveau te voorkomen;
 - d) de lidstaten te helpen bij het nakomen van hun verplichtingen op grond van het Verdrag van Chicago, door een basis te verschaffen voor een gemeenschappelijke interpretatie en een uniforme uitvoering van de bepalingen daarvan, en door ervoor te zorgen dat die bepalingen, met name ICAO-normen, in deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften tijdig naar behoren in aanmerking worden genomen;
 - e) de communautaire standpunten inzake normen en voorschriften op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart wereldwijd te bevorderen door middel van passende samenwerking met derde landen en internationale organisaties;
 - f) gelijke kansen voor alle deelnemers aan de interne luchtvaartmarkt te scheppen;
 - g) de ontwikkeling en uitvoering van het ATM-masterplan te steunen;
 - h) de veiligheid van de burgerluchtvaart te reguleren op een manier die in verhouding staat tot de aard van elke specifieke activiteit.

3. De middelen om de in de leden 1 en 2 genoemde doelstellingen te verwezenlijken zijn:
- a) de voorbereiding, vaststelling en uniforme toepassing van alle noodzakelijke besluiten;
 - b) het erkennen, zonder aanvullende vereisten, van certificaten, bewijzen van bevoegdheid, goedkeuringen en andere documenten die, in overeenstemming met deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften, voor producten, personeel en organisaties zijn verleend;
 - c) de oprichting van een onafhankelijk Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (hierna "het Agentschap" genoemd);
 - d) de uniforme uitvoering van alle noodzakelijke besluiten door de nationale luchtvaart-
autoriteiten en het Agentschap in het kader van hun respectieve bevoegdheden.

Artikel 3

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a) "voortdurend toezicht": de taken die moeten worden verricht om te verifiëren dat, te allen tijde gedurende de geldigheidsperiode van het certificaat of de ter zake dienende verklaring, wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder het certificaat is afgegeven of een ter zake dienende verklaring is ingediend, alsmede het nemen van veiligheidsmaatregelen;
- b) "Verdrag van Chicago": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de bijlagen daarbij, ondertekend te Chicago op 7 december 1944;
- c) "product": een luchtvaartuig, motor of propeller;

- d) "onderdelen en uitrustingsstukken": elk instrument, apparaat, mechanisme, onderdeel, toestel, accessoire, softwareprogramma of toebehoren, met inbegrip van communicatieapparatuur, dat wordt gebruikt of bedoeld is voor gebruik bij de vluchtuitvoering met of bij de controle tijdens de vlucht van een luchtvaartuig. Dit omvat delen van een vliegtuigcasco, motor of propeller, of apparatuur die gebruikt wordt om het luchtvaartuig vanaf de grond te manoeuvreren;
- d bis) "ATM/ANS-onderdelen": onderdelen als gedefinieerd in artikel 2, punt 19, van Verordening (EU) nr. XXX/XXX inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (herschikking);
- e) "certificering": elke vorm van erkenning dat een product, onderdeel of uitrustingsstuk, organisatie of persoon voldoet aan de toepasselijke eisen, waaronder begrepen de bepalingen van deze verordening en de voor de toepassing daarvan vastgestelde uitvoeringsvoorschriften, alsmede de afgifte van het bijbehorende certificaat waaruit blijkt dat aan deze eisen wordt voldaan;
- e bis) "verklaring": elke schriftelijke verklaring met betrekking tot ATM/ANS:
- i) over het vermogen en de middelen om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden van verlener van vluchtinformatiediensten als bedoeld in artikel 8 ter, lid 3, van deze verordening;
 - ii) over het vermogen en de middelen om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden van organisaties die betrokken zijn bij het ontwerp, de vervaardiging of het onderhoud van ATM/ANS-systemen en -onderdelen als bedoeld in artikel 8 ter, lid 4, van deze verordening;
 - iii) over de conformiteit of geschiktheid voor gebruik van systemen en onderdelen, welke is afgegeven door een organisatie die betrokken is bij het ontwerp, de vervaardiging of het onderhoud van ATM/ANS-systemen en -onderdelen als bedoeld in artikel 8 ter, lid 5 bis, van deze verordening;
 - iv) over de verificatie van een in gebruik te nemen systeem, welke is afgegeven door een dienstverlener, als bedoeld in artikel 8 ter, lid 5 bis, van deze verordening.

- f) "gekwalficeerde instantie": een orgaan waaraan het Agentschap of een nationale luchtvaartautoriteit, onder hun respectieve beheer en verantwoordelijkheid, specifieke certificerings- of toezichtstaken kan toevertrouwen;
- g) "certificaat": elke goedkeuring, elk bewijs van bevoegdheid of elk ander document, bij certificering afgegeven;
- h) "exploitant": een rechtspersoon of natuurlijk persoon die één of meer luchtvaartuigen of één of meer luchtvaartterreinen exploiteert of voornemens is te exploiteren;
- i) "commerciële vluchtuitvoering": elke vluchtuitvoering met een luchtvaartuig, tegen vergoeding of andere beloning, die voor het publiek beschikbaar is of, wanneer deze niet voor het publiek beschikbaar is, die wordt verricht krachtens een overeenkomst tussen een exploitant en een klant, waarbij de klant geen controle over de exploitant uitoefent;
- j) "complex motoraangedreven luchtvaartuig":
- i) een vleugelvliegtuig:
 - met een maximale gecertificeerde startmassa van meer dan 5 700 kg, of
 - dat gecertificeerd is voor een maximale configuratie voor passagierszitplaatsen van meer dan 19 personen, of
 - dat gecertificeerd is voor vluchtuitvoering met een minimale bemanning van ten minste 2 piloten, of
 - dat is uitgerust met één of meer turbinastralmotoren of met meer dan één schroefturbinemotor, of
 - ii) een helikopter die gecertificeerd is voor:
 - een maximale startmassa van meer dan 3 175 kg, of
 - een maximale configuratie voor passagierszitplaatsen van meer dan 9 personen, of
 - een vluchtuitvoering met een minimumbemanning van ten minste 2 piloten, of
 - iii) een luchtvaartuig met kantelrotor(en);

- k) "vluchtnabootsingsinstrument": ieder type toestel waarin vliegomstandigheden op de grond worden nagebootst; hiertoe behoren vluchtnabootsers, vluchtrainingstoestellen, vlucht- en navigatieproceduretrainers en basisinstrumenttrainingstoestellen;
- l) "kwalificatie": een verklaring op een bewijs van bevoegdheid, waarin rechten, speciale voorwaarden of beperkingen die op dat bevoegdheidsbewijs van toepassing zijn, worden uiteengezet;
- m) "luchtvaartterrein": een afgebakend terrein (met de zich daarop bevindende gebouwen, installaties en apparatuur) op het land of het water of op een vaste, vaste offshore- of drijvende structuur die geheel of gedeeltelijk bedoeld is voor aankomst, vertrek en grondbewegingen van luchtvaartuigen;
- n) "luchtvaartterreinapparatuur": alle apparaten, toestellen, accessoires, softwareprogramma's of toebehoren die gebruikt worden voor of bestemd zijn om te worden gebruikt voor de exploitatie van luchtvaartuigen op een luchtvaartterrein;
- o) luchtvaartterreinplatform: een afgebakende zone die bestemd is om passagiers, post of vracht aan of van boord van luchtvaartuigen te brengen, brandstof in te nemen of luchtvaartuigen te parkeren of te onderhouden;
- p) "platformbeheersdienst": een dienst die wordt verleend om de activiteiten en bewegingen van luchtvaartuigen en voertuigen op een luchtvaartterreinplatform te beheren;
- q) "ATM/ANS": de functies of diensten inzake luchtverkeersbeheer als gedefinieerd in artikel 2, punt 10, van Verordening (EG) nr. XXX/XXX inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (herschikking), luchtvaartnavigatiediensten als gedefinieerd in artikel 2, punt 4, van die verordening, met inbegrip van de netwerkfuncties en -diensten voor luchtverkeersbeheer als bedoeld in artikel 17 van die verordening, en diensten bestaande uit het voortbrengen, verwerken en formatteren van gegevens en het verstrekken van die gegevens aan het algemene luchtvaartverkeer met het oog op een veilige luchtvaartnavigatie;
- r) "ATM/ANS-systeem": een combinatie van apparatuur en systemen, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 33, van Verordening (EG) nr. [XXX/XXX] inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (herschikking);

- s) "vluchtinformatiedienst": een dienst die wordt verleend ten behoeve van het verstrekken van adviezen en informatie die nuttig zijn voor de veilige en efficiënte uitvoering van vluchten;
- t) "algemeen luchtverkeer": alle bewegingen van burgerluchtvaartuigen, alsmede alle bewegingen van staatsluchtvaartuigen (met inbegrip van militaire, douane- en politie-luchtvaartuigen), voor zover deze bewegingen worden uitgevoerd in overeenstemming met de procedures van de ICAO;
- u) "masterplan inzake luchtverkeersbeheer (ATM-masterplan)": het plan dat wordt goedgekeurd bij Besluit 2009/320/EG van de Raad², overeenkomstig artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad³ van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)⁴.

Artikel 8 ter

ATM/ANS

1. Het verlenen van ATM/ANS moet voldoen aan de essentiële eisen van bijlage Vb en, voor zover praktisch uitvoerbaar, van bijlage Va.
2. Verleners van ATM/ANS moeten houder zijn van een certificaat. Het certificaat wordt afgegeven wanneer de verlener van ATM/ANS heeft aangetoond over het vermogen en de middelen te beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die gepaard gaan met de rechten van de verlener. De verleende rechten en de reikwijdte van de verleende diensten worden in het certificaat gespecificeerd.
3. In afwijking van het bepaalde in lid 2 mogen lidstaten besluiten dat verleners van vluchtinformatiediensten mogen verklaren dat zij over het vermogen en de middelen beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan de verleende diensten verbonden zijn.

² PB L 95 van 9.4.2009, blz. 41.

³ PB L 64 van 2.3.2007, blz. 1.

⁴ PB L 64 van 2.3.2007, blz. 1, gewijzigd bij Verordening (EG) nr.1361/2008 van de Raad en Verordening (EU) nr. 721/2014 van de Raad (PB L 352 van 31.12.2008 en PB L 192 van 1.7.2014).

4. Krachtens de in lid 6 bedoelde maatregelen mag een certificaat of verklaring verplicht worden gesteld voor organisaties die betrokken zijn bij het ontwerp, de vervaardiging of het onderhoud van ATM/ANS-systemen en -onderdelen waarvan de veiligheid of de interoperabiliteit in doorslaggevende mate afhankelijk zijn. Het certificaat wordt afgegeven wanneer deze organisaties hebben aangetoond over het vermogen en de middelen te beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan hun rechten zijn verbonden. In het certificaat wordt vermeld welke rechten zijn verleend.
5. Krachtens de in lid 6 bedoelde maatregelen mag een certificaat voor organisaties verplicht worden gesteld voor ATM/ANS-systemen en -onderdelen waarvan de veiligheid of de interoperabiliteit in doorslaggevende mate afhankelijk zijn. De certificaten voor die systemen en onderdelen worden afgegeven, wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat de systemen en onderdelen voldoen aan de gedetailleerde specificaties die zijn vastgesteld om naleving van de in lid 1 bedoelde essentiële eisen te garanderen.
- 5 bis. Krachtens de in lid 6 bedoelde maatregelen mag een verklaring door een ATM/ANS-verlener als bedoeld in artikel 3, punt e bis), onder iv) of een organisatie die betrokken is bij het ontwerp, de vervaardiging of het onderhoud van ATM/ANS-systemen en -onderdelen als bedoeld in artikel 3, punt e bis), onder iii), verplicht worden gesteld voor ATM/ANS-systemen en -onderdelen waarvan de veiligheid of de interoperabiliteit in doorslaggevende mate afhankelijk zijn.
6. De maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van dit artikel worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 65 bis [...], lid 2 bedoelde onderzoeksprocedure. Deze maatregelen specificeren met name:
 - a) de voorwaarden voor het verlenen van ATM/ANS overeenkomstig de essentiële eisen van bijlage Vb, en, indien van toepassing, van bijlage Va;
 - b) de voorwaarden voor de vaststelling en de kennisgeving aan een aanvrager van de gedetailleerde specificaties voor ATM/ANS-systemen en -onderdelen;

- c) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, opschorting of intrekking van de in lid [...] 2 en, in voorkomend geval, lid 5 bedoelde certificaten;
- d) de verantwoordelijkheden van de houder van een certificaat;
- e) in voorkomend geval, de voorwaarden en procedures voor de verklaring door en het toezicht op dienstverleners en organisaties die betrokken zijn bij het ontwerp, de vervaardiging of het onderhoud van ATM/ANS-systemen en -onderdelen als bedoeld in de leden 3 tot en met 5 bis;
- f) de omstandigheden waarin vluchtuitvoeringen in het belang van de veiligheid worden verboden, beperkt of aan voorwaarden gebonden;
- g) de voorwaarden voor het verstrekken en het verspreiden van verplichte informatie om de veiligheid bij het verlenen van ATM/ANS te waarborgen;
- h) *[geschrapt]*
- i) operationele voorschriften en ATM/ANS-onderdelen die vereist zijn voor het gebruik van het luchtruim.

Wat betreft de verlening van ATM/ANS, wordt de Commissie gemachtigd om door middel van gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 65 ter, waar nodig bijlage Vb te wijzigen of aan te vullen als gevolg van technische, operationele of wetenschappelijke ontwikkelingen of nieuwe aanwijzingen van veiligheidsproblemen inzake ATM/ANS, teneinde en voor zover nodig de doelstellingen van artikel 2 te verwezenlijken.

7. De in lid 6 bedoelde maatregelen:

- a) zijn in overeenstemming met de stand van de techniek en met de beste praktijken op het gebied van ATM/ANS, en stroken in voorkomend geval met het ATM-masterplan;
- b) staan in verhouding tot het type en de complexiteit van de verleende diensten;
- c) houden rekening met de wereldwijde ervaring met ATM/ANS en de vooruitgang van wetenschap en techniek;
- d) worden ontwikkeld met gebruikmaking, voor zover praktisch mogelijk, van de relevante bepalingen van Verordening (EG) nr. [XXX/XXX] inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (herschikking), en voorzien in overgangsregelingen ter waarborging van de continuïteit van certificaten die krachtens die verordening reeds zijn afgegeven; in eerste instantie omvatten zij de veiligheidsbepalingen van die verordening en in het geval van toekomstige wijzigingen houden zij waar nodig rekening met de meest recente wetenschappelijke en technische ontwikkelingen;
- e) bieden de mogelijkheid onmiddellijk te reageren op vastgestelde oorzaken van ongevallen en ernstige incidenten.

Artikel 13

Gekwalificeerde instanties

Indien een gekwalificeerde instantie met een specifieke certificerings- of toezichtstaak wordt belast, zorgen het Agentschap of de nationale luchtvaartautoriteiten ervoor dat deze instantie voldoet aan de in bijlage V gestelde criteria.

Gekwalificeerde instanties geven geen certificaten of vergunningen af en ontvangen geen verklaringen.

HOOFDSTUK III
HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART
AFDELING I
Taken

Artikel 17

Oprichting en taken van het Agentschap

1. Ten behoeve van de uitvoering van deze verordening wordt een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart opgericht.
2. Om een voldoende mate van veiligheid van de burgerluchtvaart te waarborgen en ervoor te zorgen dat deze nog verder wordt ontwikkeld, dient het Agentschap:
 - a) alle taken te verrichten en advies uit te brengen met betrekking tot elke aangelegenheid die valt onder artikel 1, lid 1;
 - b) de Commissie bij te staan door de in uitvoering van deze verordening te nemen maatregelen voor te bereiden. Indien deze technische voorschriften omvatten en in het bijzonder voorschriften die betrekking hebben op de bouw, het ontwerp en operationele aspecten, dan mag de Commissie zonder voorafgaand overleg met het Agentschap de inhoud daarvan niet veranderen. Het Agentschap voorziet de Commissie tevens van de noodzakelijke technische, wetenschappelijke en administratieve ondersteuning bij de uitoefening van haar taken;
 - c) binnen de in deze verordening of in andere Uniewetgeving aan het agentschap toegekende bevoegdheden de noodzakelijke maatregelen te nemen;
 - d) de inspecties en onderzoeken uit te voeren die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van zijn taken;
 - e) op de onder zijn bevoegdheid vallende gebieden namens de lidstaten de taken uit te voeren die door de toepasselijke internationale verdragen, met name het Verdrag van Chicago, aan de lidstaten zijn toebedeeld.
 - f) de bevoegde autoriteiten van de lidstaten te ondersteunen in de uitvoering van hun taken, door een forum te verschaffen voor de uitwisseling van informatie en expertise die de lidstaten vrijwillig ter beschikking stellen.

Artikel 22 bis

ATM/ANS

Met betrekking tot ATM/ANS als bedoeld in artikel 4, lid 3 quater:

- a) voert het Agentschap zelf of met behulp van de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties inspecties en audits uit bij de organisaties die het certificeert;
- b) zorgt het Agentschap voor de afgifte en verlenging van certificaten van organisaties die buiten het onder de bepalingen van het Verdrag vallende grondgebied zijn gevestigd en die verantwoordelijk zijn voor het verlenen van diensten in het luchtruim van het grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is;
- c) zorgt het Agentschap voor de afgifte en verlenging van certificaten van organisaties die pan-Europese diensten verlenen;
- c bis) zorgt het Agentschap voor de afgifte en verlenging van certificaten of ontvangt het verklaringen van organisaties die betrokken zijn bij het ontwerp, de vervaardiging of het onderhoud van pan-Europese ATM/ANS-systemen en -onderdelen;
- c ter) ontvangt het verklaringen van organisaties die het certificeert als bedoeld in de punten b) en c), met betrekking tot ATM/ANS-systemen;
- d) zorgt het Agentschap voor de wijziging, opschorting of intrekking van het desbetreffende certificaat, indien de voorwaarden op grond waarvan het is afgegeven niet langer worden vervuld of indien de houder van het certificaat de bij deze verordening of de uitvoeringsbepalingen daarvan opgelegde verplichtingen niet nakomt.

Indien de betrokken lidstaten daarom verzoeken, voert het Agentschap eveneens de in de punten c) en d) bedoelde taken ten aanzien van andere organisaties uit.

AFDELING III

Werkmethoden

Artikel 52

Procedures voor de opstelling van adviezen, certificeringsspecificaties en richtsnoeren

1. De raad van beheer stelt zo spoedig mogelijk na de inwerkingtreding van deze verordening transparante procedures vast voor het uitbrengen van adviezen, certificeringsspecificaties, aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren in de zin van artikel 18, onder a) en c).

Deze procedures dienen te waarborgen dat:

- a) gebruik wordt gemaakt van deskundigheid die door de civiele en in voorkomend geval militaire regelgevende luchtvaartautoriteiten van de lidstaten beschikbaar wordt gesteld;
 - b) waar nodig, deskundigen van de betrokken belanghebbende partijen, waaronder het leger, worden ingeschakeld, en gebruik wordt gemaakt van deskundigheid van Eurocontrol, de desbetreffende Europese normalisatie-instanties of andere gespecialiseerde instanties;
 - c) het Agentschap documenten publiceert en op uitgebreide schaal belanghebbende partijen raadpleegt, overeenkomstig een tijdschema en een procedure die voor het Agentschap de verplichting omvat schriftelijk op de raadplegingsprocedure te reageren.
2. Wanneer het Agentschap overeenkomstig artikel 19 adviezen, certificeringsspecificaties, aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren opstelt ten behoeve van de lidstaten, stelt het een procedure voor raadpleging van de lidstaten vast. Het kan daartoe een werkgroep in het leven roepen, waarin elke lidstaat een deskundige kan benoemen.
 3. De maatregelen, bedoeld in artikel 18, onder a) en c), en de overeenkomstig lid 1 van het onderhavige artikel vastgestelde procedures worden in een officiële publicatie van het Agentschap bekendgemaakt.
 4. Er worden speciale procedures vastgesteld waarmee het Agentschap onmiddellijke actie kan ondernemen in geval van een veiligheidsprobleem en het de belanghebbende partijen kan informeren over de door hen te nemen maatregelen.

AFDELING IV

Financiële eisen

Artikel 59

Begroting

1. De ontvangsten van het Agentschap bestaan uit:
 - a) een bijdrage van de Unie;
 - b) een bijdrage van Europese derde landen waarmee de Unie de in artikel 66 bedoelde overeenkomsten heeft gesloten;
 - c) de door aanvragers en houders van door het Agentschap afgegeven certificaten en erkenningen betaalde tarieven;
 - d) vergoedingen voor publicaties, opleiding en andere door het Agentschap geleverde diensten, en
 - e) vrijwillige financiële bijdragen van lidstaten, derde landen of andere entiteiten, voor zover deze bijdragen de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van het Agentschap niet in het gedrang brengen;
 - f) subsidies van organen van de Unie voor de uitvoering van zijn taken overeenkomstig artikel 24 van Verordening (EG) nr. [XXX/XXX] inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (herschikking).
2. De uitgaven van het Agentschap bestaan uit personele, administratieve, infrastructuur- en werkingskosten.

3. De ontvangsten en uitgaven moeten in evenwicht zijn.
4. De begroting voor de uitwerking van regelgeving en de tarieven die voor certificeringsactiviteiten worden vastgesteld en geïnd, worden afzonderlijk in de begroting van het Agentschap vermeld.
5. De raad van beheer stelt jaarlijks, op basis van een ontwerpraming, de raming van de ontvangsten en uitgaven van het Agentschap voor het volgende begrotingsjaar vast.
6. De in lid 4 bedoelde raming van de ontvangsten en uitgaven, die het voorlopige organigram en werkprogramma omvat, wordt uiterlijk op 31 maart door de raad van beheer toegestuurd aan de Commissie en de landen waarmee de Commissie de in artikel 66 bedoelde overeenkomsten heeft gesloten.
7. De raming wordt samen met het voorontwerp van algemene begroting van de Europese Unie door de Commissie ingediend bij de begrotingsautoriteit.
8. Op basis van de raming neemt de Commissie de geraamde bedragen die zij nodig acht met betrekking tot de personeelsformatie en het bedrag van de subsidie ten laste van de algemene begroting, op in het voorontwerp van algemene begroting van de Europese Unie, dat zij overeenkomstig artikel 272 van het Verdrag voorlegt aan de begrotingsautoriteit.
9. De begrotingsautoriteit keurt de kredieten goed die bestemd zijn voor de subsidie aan het Agentschap. De begrotingsautoriteit stelt de personeelsformatie van het Agentschap vast.
10. De begroting wordt vastgesteld door de raad van beheer. De begroting wordt definitief na de definitieve vaststelling van de algemene begroting van de Europese Unie. Indien nodig wordt de begroting dienovereenkomstig aangepast.

11. De raad van beheer stelt de begrotingsautoriteit zo spoedig mogelijk in kennis van de projecten die hij voornemens is te realiseren en die aanzienlijke financiële gevolgen voor de financiering van de begroting kunnen hebben, met name de onroerendgoedprojecten, zoals de huur of aankoop van gebouwen. Hij brengt de Commissie daarvan op de hoogte.

Indien een tak van de begrotingsautoriteit kennis heeft gegeven van zijn voornemen om een advies te verstrekken, doet hij dit binnen zes weken na kennisgeving van het project toekomen aan de raad van beheer.

Artikel 64

Tarieven en vergoedingen

1. Tarieven en vergoedingen worden in rekening gebracht voor de volgende activiteiten:
- a) de afgifte en vernieuwing van certificaten en voor de hiermee verband houdende taken van voortdurend toezicht;
 - b) het aanbieden van diensten; de vergoedingen geven de werkelijke kosten van elke afzonderlijke dienstenaanbieding weer;
 - c) de behandeling van beroepen;
 - d) de registratie van verklaringen en de daarmee verband houdende voortdurende toezichtsfuncties op het gebied van ATM/ANS.

Alle tarieven en vergoedingen worden uitgedrukt en betaald in euro's.

2. De hoogte van de tarieven en vergoedingen wordt bepaald op een niveau waarmee wordt gewaarborgd dat de desbetreffende ontvangsten in principe voldoende zijn om de volledige kosten van de geleverde diensten te dekken. Deze kosten omvatten met name alle uitgaven van het Agentschap voor personeel dat betrokken is bij de in lid 3 vermelde activiteiten, inclusief de pro-rata-werkgeversbijdrage aan het pensioenstelsel. De tarieven en vergoedingen, ook die welke in 2007 zijn geïnd, zijn bestemmingsontvangsten voor het Agentschap.

3. De maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van dit artikel worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 65 bis [...], lid 2 bedoelde onderzoeksprocedure. In deze maatregelen wordt met name gespecificeerd voor welke activiteiten de in artikel 59, lid 1, onder c), d), en f), bedoelde tarieven en vergoedingen verschuldigd zijn, de hoogte van de tarieven en vergoedingen voor elke activiteit en de wijze waarop zij moeten worden betaald. De Raad van beheer wordt over de ontwerpuitvoeringsmaatregelen geraadpleegd.

Artikel 65 bis

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, neemt de Commissie de ontwerp-uitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 65 ter

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 8 ter, lid 6, laatste alinea, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van *[datum van bekendmaking van deze verordening]*. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikel 8 ter, lid 6, laatste alinea, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Het is van bijzonder belang dat de Commissie de gangbare praktijk volgt en deskundigen raadpleegt, waaronder deskundigen van de lidstaten, voordat zij een gedelegeerde handeling vaststelt. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig artikel 8 ter, lid 6, laatste alinea, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar hebben gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 65 quater

Spoeedprocedure

[...]

Artikel [x]

Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.⁵

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement

Voor de Raad

De voorzitter

De voorzitter

⁵ Voor het PB: "Deze verordening wordt samen de EASA-Verordening (EG) [nr. XXXXX.] bekendgemaakt. Op die manier wordt ervoor gezorgd dat beide verordeningen op hetzelfde tijdstip in werking treden."

BIJLAGE V

CRITERIA VOOR GEKWALIFICEERDE INSTANTIES ALS BEDOELD IN ARTIKEL 13 ("GEKWALIFICEERDE INSTANTIE" OF "INSTANTIE")

1. De instantie, de directeur ervan en het met de uitvoering van de controles belaste personeel mogen niet worden betrokken bij het ontwerp, de constructie, de verkoop of het onderhoud van de producten, delen, uitrustingsstukken, onderdelen of systemen, noch bij de werking, de dienstenaanbieding of het gebruik. Uitwisseling van technische informatie tussen de betrokken organisaties en de gekwalificeerde instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.
2. De instantie en het personeel dat met de certificerings- en toezichtstaken, inspecties en onderzoeken is belast, moeten hun taken met de grootste beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uitvoeren; zij dienen vrij te zijn van elke pressie en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun beoordeling of de uitkomst van hun certificerings- en overzichtstaken, inspecties en onderzoeken kunnen beïnvloeden, inzonderheid door personen of groepen die bij deze resultaten belang hebben.
3. De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en de nodige middelen te bezitten om de met de uitvoering van het certificerings- en toezichtsproces, inspecties en onderzoeken verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen;
4. De gekwalificeerde instantie en het met het onderzoek belaste personeel moet:
 - een goede technische en beroepsopleiding hebben genoten,
 - voldoende kennis bezitten van de voorschriften betreffende de certificeringstaken, inspecties en onderzoeken die het verricht en voldoende ervaring met die taken hebben,
 - de vereiste bekwaamheid bezitten om op grond van de verrichte inspecties en onderzoeken de verklaringen, processen-verbaal en rapporten op te stellen,

- met documenten kunnen onderbouwen een ruime ervaring te hebben in de beoordeling van publieke en private entiteiten.
5. De onafhankelijkheid van het personeel dat met de inspecties en onderzoeken is belast, moet worden gewaarborgd. De bezoldiging van dat personeel mag niet afhangen van het aantal inspecties en onderzoeken dat het verricht, noch van de resultaten van daarvan.
 6. De instantie moet een aansprakelijkheidsverzekering afsluiten, tenzij haar aansprakelijkheid door een lidstaat overeenkomstig het nationale recht wordt gedragen of de lidstaat zelf verantwoordelijk is voor de inspecties.
 7. De personeelsleden van de instantie dienen het beroepsgeheim te bewaren ten aanzien van alle informatie die hun ter kennis komt tijdens de uitvoering van hun taken op grond van deze verordening.

BIJLAGE Vb

ESSENTIËLE EISEN VOOR ATM/ANS EN LUCHTVERKEERSLEIDERS

1. *Gebruik van het luchtruim*

- a) Alle luchtvaartuigen, met uitzondering van die welke zijn betrokken bij de in artikel 1, lid 2, onder a), vermelde activiteiten, dienen in alle vluchtfasen of op het bewegingsgebied van een luchtvaartterrein te worden gebruikt overeenkomstig de gemeenschappelijke algemene operationele voorschriften en alle procedures die van toepassing zijn op het gebruik van dat luchtruim.
- b) Alle luchtvaartuigen, met uitzondering van die welke zijn betrokken bij de in artikel 1, lid 2, onder a), vermelde activiteiten, dienen uitgerust te zijn met de vereiste onderdelen en dienovereenkomstig te worden gebruikt. Indien onderdelen binnen het ATM/ANS-systeem worden gebruikt, dienen zij ook te voldoen aan de voorschriften in punt 3.

2. *Diensten*

- a) *Luchtvaartinformatie en gegevens die aan luchtruimgebruikers worden verstrekt met het oog op luchtvaartnavigatie*
 - i) De gegevens die als bron worden gebruikt voor luchtvaartinformatie, dienen van voldoende kwaliteit, volledig en actueel te zijn en dienen tijdig te worden verstrekt.
 - ii) Luchtvaartinformatie dient nauwkeurig, volledig, actueel, ondubbelzinnig en van een adequate integriteit te zijn en te worden verstrekt in een vorm die afgestemd is op de gebruikers.
 - iii) De verspreiding van dergelijke luchtvaartinformatie onder luchtruimgebruikers dient tijdig te geschieden, waarbij wordt gebruikgemaakt van voldoende betrouwbare en snelle communicatiemiddelen die beschermd zijn tegen verstoring en vervalsing.
- b) *Meteorologische informatie*
 - i) De gegevens die als bron worden gebruikt voor meteorologische luchtvaartinformatie, dienen van voldoende kwaliteit, volledig en actueel te zijn.

- ii) Voor zover mogelijk dient meteorologische luchtvaartinformatie nauwkeurig, volledig, actueel, van een adequate integriteit en ondubbelzinnig te zijn om aan de behoeften van luchtruimgebruikers tegemoet te komen.
- iii) De verspreiding van dergelijke meteorologische luchtvaartinformatie onder luchtruimgebruikers dient tijdig te geschieden, waarbij wordt gebruikgemaakt van voldoende betrouwbare en snelle communicatiemiddelen die beschermd zijn tegen verstoring en vervalsing.

c) *Luchtverkeersdiensten*

- i) De gegevens die als bron worden gebruikt voor het verlenen van luchtverkeersdiensten, dienen correct, volledig en actueel te zijn.
- ii) Luchtverkeersdiensten dienen voldoende nauwkeurig, volledig, actueel en ondubbelzinnig te zijn om aan de behoeften aan veiligheid van gebruikers tegemoet te komen.
- iii) Geautomatiseerde instrumenten die informatie of advies aan gebruikers geven, dienen zodanig te worden ontworpen, vervaardigd en onderhouden dat zij geschikt zijn voor het beoogde doel.
- iv) Luchtverkeersleidingsdiensten en de hieraan gerelateerde processen dienen voor een adequate separatieafstand te zorgen tussen luchtvaartuigen en, op het manoeuvreerterrein van een luchtvaartterrein, botsingen te voorkomen tussen luchtvaartuigen en obstakels en, waar nodig, bij te dragen tot de bescherming tegen andere risicodragende elementen in de lucht. Deze diensten en processen dienen een prompte en tijdige coördinatie te waarborgen tussen alle relevante gebruikers en aangrenzende luchtruimsectoren.
- v) De communicatie tussen de luchtverkeersdiensten en luchtvaartuigen en tussen de relevante luchtverkeersdiensten onderling dient tijdig, duidelijk, correct en ondubbelzinnig te verlopen en beschermd te zijn tegen verstoring. De communicatie dient algemeen begrepen te worden en moet, indien van toepassing, door alle betrokken partijen worden bevestigd.

- vi) Er dienen middelen beschikbaar te zijn om eventuele noodsituaties te traceren en, zo nodig, een effectieve opsporings- en reddingsactie in gang te zetten. Deze middelen dienen ten minste adequate waarschuwingsmechanismen, coördinatiemaatregelen, procedures, middelen en personeel te omvatten om het verantwoordelijkheidsgebied efficiënt te bestrijken.

d) Communicatiediensten

Communicatiediensten dienen te allen tijde over voldoende functionele capaciteit te beschikken ten aanzien van beschikbaarheid, integriteit, continuïteit en tijdige verlening ervan. Zij dienen snel te functioneren en beveiligd te zijn tegen vervalsing.

e) Navigatiediensten

Navigatiediensten dienen te allen tijde over voldoende functionele capaciteit te beschikken om informatie ten aanzien van begeleiding, positionering en, indien van toepassing, timing te kunnen verstrekken. De prestatiecriteria omvatten onder andere nauwkeurigheid, integriteit, beschikbaarheid en continuïteit van de dienst.

f) Plaatsbepalingsdiensten

Plaatsbepalingsdiensten dienen de respectieve posities te bepalen van luchtvaartuigen in de lucht en van andere luchtvaartuigen en grondvoertuigen op het luchtvaartterrein. Hierbij moet worden gelet op nauwkeurigheid, integriteit, continuïteit en detectiewaarschijnlijkheid.

g) Beheer van luchtverkeersstromen

Bij het tactische beheer van luchtverkeersstromen op het niveau van de Unie dient voldoende exacte en actuele informatie te worden gebruikt en verstrekt over de omvang en de aard van het geplande luchtverkeer dat van invloed is op de dienstverlening. Teneinde het risico te verminderen dat er situaties met overbelasting in de lucht of op luchtvaartterreinen ontstaan, coördineren deze beheersdiensten luchtverkeersstromen, overleggen zij over mogelijke alternatieve routes of vertragen zij verkeersstromen. Bij het beheren van luchtverkeersstromen wordt beoogd de beschikbare capaciteit bij het gebruik van het luchtruim te optimaliseren en de processen voor het beheer van de luchtverkeersstromen te verbeteren. Het beheer wordt gebaseerd op veiligheid, transparantie en efficiëntie, zodat capaciteit tijdig op flexibele wijze ter beschikking wordt gesteld, conform het Europese luchtvaartnavigatieplan.

De in artikel 8 ter, lid 6, bedoelde maatregelen inzake het beheer van luchtverkeersstromen ondersteunen de operationele besluiten van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthaven-exploitanten en luchtruimgebruikers en hebben betrekking op de volgende gebieden:

- a) vluchtplanning;
- b) gebruik van de beschikbare luchtruimcapaciteit tijdens alle fasen van de vlucht, met inbegrip van en-route slottoewijzing; en
- c) routegebruik door het algemeen luchtverkeer, met inbegrip van:
 - de opstelling van één enkele publicatie voor routes en verkeersoriëntering,
 - opties voor de omleiding van het algemeen luchtverkeer, weg van gebieden waar congestie optreedt, en
 - voorrangsregels voor toegang tot het luchtruim voor het algemeen luchtverkeer, met name in tijden van congestie en crisis;
- d) samenhang tussen vluchtplannen en luchthavenslots, en de noodzakelijke coördinatie met aangrenzende regio's, naar gelang het geval.

h) Luchtruimbeheer

Het aanwijzen van specifieke luchtruimsectoren voor een bepaald gebruik dient tijdig te worden gecontroleerd, gecoördineerd en bekendgemaakt, teneinde in alle omstandigheden het risico van een verlies aan separatieafstand tussen luchtvaartuigen te verminderen. Rekening houdend met de organisatie van militaire activiteiten en daarmee verband houdende aspecten die onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten vallen, ondersteunt het luchtruimbeheer tevens de uniforme toepassing van het concept van flexibel luchtruimgebruik, zoals dat door de ICAO is omschreven en ten uitvoer is gelegd bij Verordening (EG) nr. [XXX/XXX] inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (herschikking), teneinde het beheer van het luchtruim en het luchtverkeersbeheer binnen het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid te faciliteren.

i) Ontwerp van het luchtruim

Luchtruimstructuren en vliegprocedures worden naar behoren ontworpen, geïnspecteerd en gevalideerd alvorens zij door luchtvaartuigen worden gebruikt.

3. Systemen en onderdelen

a) Algemeen

ATM/ANS-systemen en -onderdelen die informatie vanuit en aan luchtvaartuigen en op de grond verstrekken, dienen zodanig te worden ontworpen, vervaardigd, geïnstalleerd, onderhouden en gebruikt dat hun geschiktheid voor het beoogde doel gewaarborgd is.

Er wordt met name voorzien in systemen en procedures die noodzakelijk zijn om de volgende functies en diensten te ondersteunen:

1. Luchtruimbeheer.
2. Beheer van luchtverkeersstromen.
3. Luchtverkeersdiensten, met name verwerkingssystemen voor vluchtgegevens, verwerkingssystemen voor plaatsbepalingsgegevens en mens/machine-interfacesystemen.
4. Communicatie, waaronder grond-grond-, lucht-grond- en lucht-luchtcommunicatie.
5. Navigatie.
6. Plaatsbepaling.
7. Luchtvaartinlichtingendiensten.
8. Het gebruik van meteorologische informatie.

b) Integriteit, prestaties en betrouwbaarheid van systemen en onderdelen

De prestaties op het gebied van integriteit en veiligheid van systemen en onderdelen dienen zowel in luchtvaartuigen als op de grond en in het luchtruim geschikt te zijn voor het beoogde gebruik ervan. Zij dienen in alle voorzienbare operationele omstandigheden en gedurende hun gehele operationele levenscyclus te voldoen aan het vereiste operationele prestatieniveau.

ATM/ANS-systemen en de onderdelen daarvan worden, met inachtneming van de passende en goedgekeurde procedures, op een zodanige wijze ontworpen, gebouwd, onderhouden en geëxploiteerd dat de naadloze werking van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer te allen tijde en voor alle vluchtfasen is gewaarborgd. Naadloze werking kan met name worden uitgedrukt in termen van informatie-uitwisseling, waaronder relevante informatie over de operationele status, een gemeenschappelijke interpretatie van informatie, vergelijkbare verwerkingsprestaties en de bijbehorende procedures welke gemeenschappelijke operationele prestaties mogelijk maken die zijn overeengekomen voor het geheel of voor delen van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer.

Het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer en de systemen en de onderdelen daarvan bieden op gecoördineerde wijze ondersteuning aan nieuwe overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten die de kwaliteit, duurzaamheid en doeltreffendheid van luchtvaartnavigatiediensten verbeteren, met name wat betreft veiligheid en capaciteit.

Voor zover dat nodig is voor het effectieve beheer van het luchtruim en de regeling van luchtverkeersstromen en het veilige en efficiënte gebruik van het luchtruim door alle gebruikers, ondersteunen het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer en de systemen en onderdelen daarvan de geleidelijke invoering van civiel-militaire coördinatie, door toepassing van het concept van flexibel luchtruimgebruik.

Om die doelen te bereiken, moeten het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer en de systemen en onderdelen daarvan de tijdige uitwisseling van correcte en consistente informatie, in alle vluchtfasen, tussen de civiele en de militaire partijen ondersteunen, waarbij belangen op het gebied van het veiligheids- of defensiebeleid, inclusief vertrouwelijkheidsvoorschriften, onverlet worden gelaten.

c) *Ontwerp van systemen en onderdelen*

- i) Systemen en onderdelen dienen zodanig te zijn ontworpen dat zij aan de toepasselijke veiligheidseisen voldoen.
- ii) Systemen en onderdelen dienen gezamenlijk, afzonderlijk en in hun onderlinge samenhang zodanig ontworpen te zijn dat de waarschijnlijkheid dat een storing tot een volledige uitval van het systeem leidt, omgekeerd evenredig is met de ernst van de gevolgen daarvan voor de veiligheid van de betreffende diensten.
- iii) Systemen en onderdelen dienen zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang gezien zodanig te worden ontworpen dat rekening wordt gehouden met de beperkingen als gevolg van menselijke vermogens en prestaties.
- iv) Systemen en onderdelen dienen zodanig ontworpen te zijn dat zij beschermd zijn tegen onbedoelde schadelijke interacties met externe elementen.
- v) Informatie die nodig is voor de productie, de installatie, het gebruik en het onderhoud van systemen en onderdelen dient op een duidelijke, consistente en ondubbelzinnige wijze aan het personeel te worden verstrekt. Dat geldt ook voor informatie met betrekking tot onveilige omstandigheden.

d) *Ononderbroken dienstverlening*

Veiligheidsniveaus van systemen en onderdelen dienen gewaarborgd te blijven tijdens de dienstverlening en bij eventuele wijzigingen in de dienstverlening.

4. *Kwalificaties van luchtverkeersleiders*

a) *Algemeen*

Het niveau van personen die een opleiding tot luchtverkeersleider of als leerling-luchtverkeersleider volgen, dient qua opleidingsachtergrond en fysieke en mentale kwaliteiten zodanig te zijn dat zij in staat zijn de relevante theoretische kennis en praktische vaardigheden te verwerven, op peil te houden en in praktijk te brengen.

b) Theoretische kennis

- i) Luchtverkeersleiders dienen een kennisniveau te verwerven en op peil te houden dat afgestemd is op de uit te voeren functies en in verhouding staat tot de risico's die aan het betreffende type dienstverlening zijn verbonden.
- ii) Het verwerven en bijhouden van theoretische kennis dient tijdens de opleiding door continue evaluaties of door adequate examens te worden gecontroleerd.
- iii) De theoretische kennis dient op een adequaat niveau te worden gehandhaafd. Dit dient op basis van periodieke beoordelingen of examens te worden aangetoond. De frequentie van dergelijke examens dient in verhouding te staan tot het risiconiveau dat aan het betreffende type dienstverlening is verbonden.

c) Praktische vaardigheden

- i) Luchtverkeersleiders dienen de praktische vaardigheden te verwerven en op peil te houden die relevant zijn voor hun functies. Deze vaardigheden dienen in verhouding te staan tot de risico's die verbonden zijn aan het betreffende type dienstverlening en dienen - indien van toepassing op de uitgevoerde functies - ten minste de volgende elementen te omvatten:
 - i. operationele procedures;
 - ii. taakspecifieke aspecten;
 - iii. uitzonderlijke en noodsituaties, en
 - iv. menselijke factoren.
- ii) Luchtverkeersleiders dienen aan te tonen dat zij de noodzakelijke procedures en taken kunnen uitvoeren op een bekwaamheidsniveau dat afgestemd is op de betreffende functies.
- iii) De praktische vaardigheden dienen op een bevredigend niveau te worden gehandhaafd. Dit dient op basis van periodieke beoordelingen te worden gecontroleerd. De frequentie van dergelijke beoordelingen dient in verhouding te staan tot de complexiteit van het betreffende type dienstverlening en de uit te voeren taken en tot het risiconiveau dat daaraan is verbonden.

d) *Talenkennis*

- i) Luchtverkeersleiders dienen aan te tonen dat zij over een zodanige vaardigheid beschikken om Engels te spreken en te begrijpen dat zij in staat zijn om, ook in noodsituaties, effectief over concrete en werkgerelateerde onderwerpen te communiceren. Dit geldt zowel voor voice-only-situaties (telefoon/radiotelefoon) als voor face-to-facesituaties.
- ii) Indien het voor het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten in een gedefinieerd luchtruimgebied noodzakelijk mocht zijn, dienen de luchtverkeersleiders ook in staat te zijn de betreffende nationale taal/talen te spreken en te begrijpen op een niveau zoals hierboven beschreven.

e) *Trainingstoestellen voor luchtverkeerssimulatie (Synthetic training devices — STD)*

Bij gebruik van STD voor praktische training inzake menselijke factoren of situatieherkenning dan wel om aan te tonen dat bepaalde vaardigheden zijn verworven of nog steeds op het gewenste niveau zijn, dienen die toestellen zodanig te functioneren dat er, afgestemd op de opleidingsdoelstellingen, een adequate simulatie van de concrete werkomgeving of operationele situaties mogelijk is.

f) *Opleidingscursus*

- i) Opleidingen dienen plaats te vinden op basis van een cursus die theoretische en praktische instructies kan omvatten, inclusief eventuele training via STD.
- ii) Voor elke type opleiding dient een cursus te worden vastgesteld en goedgekeurd.

g) *Instructeurs*

- i) Theoretische instructie moet worden gegeven door naar behoren gekwalificeerde instructeurs. Zij dienen:
 - i. over relevante kennis te beschikken met betrekking tot de onderwerpen waarin zij les geven, en tevens
 - ii. in staat te zijn adequate instructietechnieken te gebruiken.

- ii) Instructie met betrekking tot praktische vaardigheden dient te worden verzorgd door instructeurs met de vereiste kwalificaties. Zij dienen:
 - i. te voldoen aan de vereisten qua theoretische kennis en ervaring die nodig zijn om de instructie te kunnen geven;
 - ii. te hebben aangetoond dat zij kunnen lesgeven en in staat zijn adequate instructietechnieken te gebruiken;
 - iii. ervaring te hebben met instructietechnieken met betrekking tot de procedures waarin zij instructie moeten geven, en
 - iv. regelmatig opfriscursussen te volgen om te waarborgen dat hun instructievaardigheden op peil blijven.
- iii) Instructeurs die lesgeven in praktische vaardigheden, dienen zelf ook bevoegd te zijn of te zijn geweest om als luchtverkeersleider te fungeren.

h) Beoordelaars

- i) Personen die verantwoordelijk zijn voor het beoordelen van de vaardigheden van luchtverkeersleiders dienen:
 - i. aantoonbaar over de vaardigheid te beschikken om het functioneren van luchtverkeersleiders te kunnen beoordelen en dienen in dat verband tests en controles te kunnen uitvoeren, alsmede
 - ii. periodiek opfriscursussen te volgen om te waarborgen dat de beoordelingsnormen actueel zijn.
- ii) Beoordelaars die praktische vaardigheden beoordelen, dienen zelf ook bevoegd te zijn of te zijn geweest om als luchtverkeersleider te fungeren op de gebieden waar beoordeling moet plaatsvinden.

i) *Medische geschiktheid van luchtverkeersleiders*

i) Medische criteria

- i. Alle luchtverkeersleiders dienen periodiek aan te tonen dat zij medisch geschikt zijn om hun taken naar behoren uit te voeren. Die geschiktheid dient uit een adequaat medisch onderzoek te blijken waarbij rekening wordt gehouden met een eventuele mentale en lichamelijke achteruitgang als gevolg van hun leeftijd;
- ii. Bij het aantonen van die medische geschiktheid (zowel fysiek als mentaal) dient ook te blijken dat er geen sprake is van een ziekte of handicap waardoor de persoon die luchtverkeersleidingsdiensten (ATC) verricht, niet in staat is:
 - adequaat de taken uit te voeren die nodig zijn om ATC te verlenen,
 - op enig moment de hem of haar toebedeelde taken uit te voeren, of
 - zijn of haar omgeving correct waar te nemen.
- ii) Indien de medische geschiktheid niet volledig kan worden aangetoond, worden er corrigerende maatregelen toegepast welke een gelijkwaardig niveau van vluchtveiligheid garanderen.

5. Dienstverleners en opleidingsorganisaties

a) *Er mogen geen diensten worden verleend tenzij aan de navolgende voorwaarden is voldaan:*

- i) de dienstverlener dient direct, dan wel indirect op basis van contracten, te beschikken over de noodzakelijke middelen om berekend te zijn op de omvang en het toepassingsgebied van de dienst. Het gaat daarbij onder meer om de volgende middelen: systemen, faciliteiten, inclusief energievoorziening, beheerstructuur, personeel, apparatuur en het onderhoud daarvan, documentatie van taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en een operationeel registratiesysteem;
- ii) de dienstverlener dient handboeken voor het beheer en operationele handboeken te ontwikkelen en bij te houden met betrekking tot de door hem te verrichten diensten. De dienstverlening dient overeenkomstig die handboeken te worden uitgevoerd. Deze handboeken dienen alle noodzakelijke instructies, informatie en procedures te bevatten voor de dienstverleningsactiviteiten, voor het beheersysteem en voor de taakuitvoering door het operationele personeel;

- iii) de dienstverlener dient een risicobeheersysteem in te voeren en bij te houden om de naleving te waarborgen van de essentiële eisen in deze bijlage, waarbij gestreefd dient te worden naar een continue proactieve verbetering van dat systeem;
 - iv) de dienstverlener dient uitsluitend gebruik te maken van gekwalificeerd en goed opgeleid personeel en dient opleidings- en controleprogramma's voor dat personeel te hanteren en bij te houden;
 - v) de dienstverlener dient formele interfaces tot stand te brengen met alle betrokkenen die de veiligheid van hun diensten rechtstreeks kunnen beïnvloeden teneinde te waarborgen dat aan de onderhavige essentiële eisen wordt voldaan;
 - vi) de dienstverlener dient over een operationeel rampenplan te beschikken voor uitzonderlijke en noodsituaties die zich in het kader van de dienstverlening kunnen voordoen;
 - vii) de dienstverlener dient een preventie- en veiligheidsprogramma voor ongevallen en incidenten in te voeren en bij te houden, inclusief een programma voor het rapporteren en analyseren van voorvallen, dat in het kader van het beheersysteem zal worden gebruikt om een bijdrage te leveren tot het permanent verbeteren van de veiligheid, en
 - viii) de dienstverlener dient regelingen te treffen om te controleren of alle gebruikte systemen en onderdelen te allen tijde voldoen aan de veiligheids- en interoperabiliteitsvereisten.
- b) *Er mogen geen diensten op het gebied van luchtverkeersleiding (ATC) worden verleend tenzij aan de volgende voorwaarden is voldaan:*
- i) op basis van een inroostersysteem dient te worden voorkomen dat het personeel dat ATC-diensten verleent, vermoeid raakt. Bij dit inroostersysteem dient rekening te worden gehouden met arbeidsperioden, arbeidstijden en aangepaste rustperioden. Bij de beperkingen die binnen het inroostersysteem worden gehanteerd, dienen alle factoren in aanmerking te worden genomen die tot vermoeidheid kunnen leiden zoals met name slaapdeprivatie, ontregeling van het dagritme, nachtdiensten, cumulatieve werktijden gedurende bepaalde perioden en ook de onderlinge verdeling van toegewezen taken door het personeel;
 - ii) het voorkomen van stress bij het personeel dat ATC-diensten verleent, dient op basis van een educatie- en preventieprogramma te worden beheerd;

- iii) de ATC-dienstverlener dient over operationele procedures te beschikken om te controleren of de cognitieve oordeelsvorming van werknemers die luchtverkeersleidingsdiensten verlenen, niet wordt belemmerd en of zij medisch volledig geschikt zijn voor hun werkzaamheden;
 - iv) de ATC-dienstverlener dient bij de planning en de feitelijke werkzaamheden niet alleen operationele en technische beperkingen in aanmerking te nemen, maar ook menselijke factoren.
- c) *Er mogen geen diensten op het gebied van communicatie, navigatie en/of plaatsbepaling worden verleend tenzij aan de volgende voorwaarde is voldaan:*

De dienstverlener dient alle relevante luchtruimgebruikers en ACT-eenheden tijdig te informeren over de operationele status van de luchtverkeersleidingsdiensten (en wijzigingen daarin).

d) *Opleidingsorganisaties*

Een organisatie die opleidingen verzorgt voor personeel dat luchtverkeersleidingsdiensten verleent, dient aan de volgende voorwaarden te voldoen:

- i) de organisatie moet beschikken over alle middelen die nodig zijn voor het verantwoordelijkheidsterrein dat verbonden is met hun activiteit. Het gaat daarbij onder meer om de volgende middelen: faciliteiten, personeel, apparatuur, methodologie, documentatie van taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en een registratiesysteem;
- ii) de organisatie moet een beheersysteem met betrekking tot veiligheid en de opleidingsnormen toepassen en handhaven, en streven naar constante verbetering van dit systeem, en
- iii) de organisatie dient de noodzakelijke regelingen te treffen met andere relevante organisaties om voor een permanente naleving van deze essentiële eisen te zorgen.