VERORDENING (EG) Nr. 2096/2005 VAN DE COMMISSIE

van 20 december 2005

tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtvaartnavigatiedienstenverordening") [1], en met name op de artikelen 4 en 6,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Op grond van Verordening (EG) nr. 550/2004 is de Commissie gehouden gemeenschappelijke eisen vast te stellen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in de gehele Gemeenschap. Een verordening met rechtstreekse werking is daartoe het meest geschikte instrument.

(2) De verlening van luchtvaartnavigatiediensten in de Gemeenschap moet door de lidstaten worden gecertificeerd. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten die aan de gemeenschappelijke eisen voldoen, moeten een certificaat ontvangen overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 550/2004. De verleners van luchtvaartnavigatiediensten die zonder certificaat werkzaam zijn, moeten trachten zoveel mogelijk aan de gemeenschappelijke eisen te voldoen, voor zover hun rechtsstatus dit toelaat.

(3) De toepassing van de krachtens artikel 6 van Verordening (EG) nr. 550/2004 vast te stellen gemeenschappelijke eisen dient geen afbreuk te doen aan de soevereiniteit van de lidstaten over hun luchtruim of aan de behoeften van de lidstaten inzake de openbare orde, de openbare veiligheid en defensieaangelegenheden, zoals bepaald in artikel 13 van Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de kaderverordening") [2]. De gemeenschappelijke eisen hebben geen betrekking op militaire operaties en trainingen in de zin van artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004.

(4) Bij de vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten moet rekening worden gehouden met de rechtsstatus van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten in de lidstaten. Voorts dienen, wanneer een organisatie andere activiteiten dan het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten verricht, de krachtens artikel 6 van Verordening (EG) nr. 550/2004 vast te stellen gemeenschappelijke eisen niet van toepassing te zijn op die andere activiteiten of op de middelen die voor andere activiteiten dan de verlening van luchtvaartnavigatiediensten zijn vrijgemaakt, tenzij anders bepaald.

(5) De toepassing van de gemeenschappelijke eisen op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten moet evenredig zijn met de risico's die aan de bijzonderheden van elke dienst verbonden zijn, zoals het aantal en/of de aard en de kenmerken van de verrichte bewegingen. Indien bepaalde verleners van luchtvaartnavigatiediensten van de mogelijkheid afzien, grensoverschrijdende diensten te verlenen en daardoor geen gebruikmaken van het recht op wederzijdse erkenning binnen het gemeenschappelijke Europese luchtruim, moet een nationale toezichthoudende instantie hun kunnen toestaan op passende wijze aan bepaalde algemene eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en bepaalde specifieke eisen voor de verlening van luchtverkeersdiensten te voldoen. Bijgevolg moeten de aan het certificaat verbonden voorwaarden met de aard en de omvang van de afwijking overeenstemmen.

(6) Ter verzekering van een behoorlijke werking van de certificeringsregeling, dienen de lidstaten de Commissie in hun jaarverslagen alle relevante gegevens te verschaffen over de door hun nationale toezichthoudende instantie toegekende afwijkingen.

(7) De verschillende soorten luchtvaartnavigatiediensten zijn niet noodzakelijkerwijze aan dezelfde eisen onderworpen. Daarom moeten de gemeenschappelijke eisen aan de bijzonderheden van elk soort dienst worden aangepast.

(8) De bewijslast dat zij aan de eisen voldoen, dient voor de geldigheidsduur van het certificaat en voor alle verrichte diensten bij de verleners van de luchtvaartnavigatiediensten te liggen.

[1] PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.
[2] PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

(9) Ter verzekering van de daadwerkelijke toepassing van de gemeenschappelijke eisen, moet een toezicht- en inspectiesysteem voor het voldoen aan deze gemeenschappelijke eisen en aan de in het certificaat gestelde voorwaarden worden ingevoerd. De nationale toezichthoudende instantie moet de geschiktheid van een dienstverlener onderzoeken, alvorens een certificaat af te geven, en moet jaarlijks beoordelen, of de door haar gecertificeerde verleners van luchtvaartnavigatiediensten aan de eisen blijven voldoen. Zij moet bijgevolg een indicatief inspectieprogramma vaststellen en jaarlijks bijwerken, dat alle door haar gecertificeerde dienstverleners bestrijkt en dat is gebaseerd op een beoordeling van de risico's. Het programma moet, binnen een redelijke termijn, de inspectie van alle relevante onderdelen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten mogelijk maken. Bij de beoordeling, of de aangewezen verleners van meteorologische en luchtverkeersdiensten aan de eisen voldoen, moet de nationale toezichthoudende instantie bevoegd zijn, de relevante eisen te controleren die op grond van internationale verplichtingen op de betrokken lidstaat rusten.

(10) Collegiale beoordelingen van de nationale toezichthoudende instanties moeten een gemeenschappelijke aanpak van het toezicht op verleners van luchtvaartnavigatiediensten in de gehele Gemeenschap bevorderen. De Commissie moet deze collegiale beoordelingen in samenwerking met de lidstaten organiseren en deze moeten worden gecoördineerd met de activiteiten in het kader van het ESIMS-programma (programma tot tenuitvoerlegging, controle en ondersteuning van ESARR) van Eurocontrol en het USOAP-programma (universeel programma voor controle op het veiligheidstoezicht) van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Hierdoor wordt dubbel werk voorkomen. Om een uitwisseling van ervaringen en beste praktijken tijdens een collegiale beoordeling mogelijk te maken, moeten de nationale deskundigen bij voorkeur van een nationale toezichthoudende instantie of een erkende organisatie afkomstig zijn.

(11) Eurocontrol heeft „ESARR's" (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) ontwikkeld, die van het grootste belang zijn voor het veilig verlenen van luchtverkeersdiensten. Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 550/2004 moet de Commissie de relevante bepalingen vaststellen en goedkeuren van ESARR 3 betreffende het gebruik van veiligheidsbeheerssystemen door verleners van luchtverkeersbeveiligingsdiensten, van ESARR 4 betreffende de risicobeoordeling en de risicobeperking bij luchtverkeersbeveiliging en van ESARR 5 betreffende het personeel van luchtverkeersbeveiligingsdiensten en de eisen voor technisch en ontwikkelingspersoneel dat operationele aan de veiligheid gerelateerde taken verricht. Overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EG) nr. 550/2004 heeft de Commissie een voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake een communautaire vergunning voor luchtverkeersleiders [1] ingediend, waarin de bepalingen van ESARR 5 betreffende luchtverkeersleiders zijn opgenomen. Die bepalingen behoeven daarom in deze verordening niet te worden herhaald. Bepaald moet echter worden dat een nationale toezichthoudende instantie controleert, of het personeel van een verlener van luchtverkeersdiensten, en met name luchtverkeersleiders, de eventueel vereiste vergunning heeft.

(12) Ook behoeven de bepalingen van ESARR 2 niet te worden herhaald betreffende de melding en beoordeling van veiligheidsvoorvallen bij de luchtverkeersbeveiliging, die vallen onder Richtlijn 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart [2] en Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart [3]. Er moeten echter nieuwe bepalingen betreffende veiligheidsvoorvallen worden vastgelegd volgens welke een nationale toezichthoudende instantie erop moet toezien dat verleners van luchtverkeersdiensten en verleners van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten de vereiste maatregelen hebben getroffen om veiligheidsvoorvallen te kunnen melden en beoordelen. De relevante bepalingen van ESARR 1 betreffende veiligheidstoezicht bij de luchtverkeersbeveiliging en van ESARR 6 betreffende software in luchtverkeersbeveiligssystemen moeten in afzonderlijke Gemeenschapsbesluiten worden vastgesteld en goedgekeurd.

(13) Vooral moet worden onderkend, ten eerste, dat veiligheidsbeheer het onderdeel van luchtverkeersdiensten is, dat ervoor zorgt dat alle veiligheidsrisico's zijn geïdentificeerd, beoordeeld en afdoende beperkt, en ten tweede, dat een formele en systematische aanpak van het veiligheidsbeheer de veiligheid op een zichtbare en controleerbare wijze optimaliseert. Onverminderd de toekomstige taak die aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart op dit gebied wordt toegekend, moet de Commissie de op luchtverkeersdiensten van toepassing zijnde veiligheidseisen bijwerken en nader bepalen om het hoogst mogelijke veiligheidsniveau te garanderen.

(14) De verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten handelen overeenkomstig de toepasselijke ICAO-normen. Om de grensoverschrijdende dienstverlening te vergemakkelijken, moeten de lidstaten en de Commissie in nauwe samenwerking met Eurocontrol streven naar de terugdringing van de door de lidstaten gemelde verschillen in de toepassing van de ICAO-normen voor luchtvaartnavigatiediensten, teneinde een voor de lidstaten gemeenschappelijk stelsel van normen binnen het gemeenschappelijke Europese luchtruim te bereiken, vooral met het oog op de ontwikkeling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels.

[1] COM(2004) 473 (Nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

[2] PB L 319 van 12.12.1994, blz. 14.

[3] PB L 167 van 4.7.2003, blz. 23.

(15) Uiteenlopende nationale regelingen inzake aansprakelijkheid mogen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten niet ervan weerhouden overeenkomsten inzake grensoverschrijdende dienstverrichting te sluiten, mits zij regelingen hebben getroffen om de verliezen te dekken wegens schade als gevolg van de aansprakelijkheid krachtens het toepasselijke recht. De toegepaste methode moet aan de nationale wettelijke eisen voldoen. De lidstaten die de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim of in een deel daarvan toestaan zonder certificering overeenkomstig Verordening (EG) nr. 550/2004, moeten de aansprakelijkheid van deze dienstverleners dekken.

(16) Terwijl ESARR 4 een maximaal aanvaardbare waarschijnlijkheid vaststelt voor luchtverkeersbeveiliging die bijdraagt tot ongevallen in het gebied van de ECAC (European Civil Aviation Conference), is de maximaal aanvaardbare waarschijnlijkheid nog niet voor alle ernstcategorieën vastgesteld. De lidstaten en de Commissie moeten in samenwerking met Eurocontrol deze waarschijnlijkheidsberekening aanvullen en bijwerken en mechanismen ontwikkelen om deze in verschillende technische omstandigheden toe te passen.

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

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en werkingssfeer

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

a) het verrichten van andere activiteiten dan de verlening van luchtvaartnavigatiediensten door een dienstverlener;

b) middelen die voor andere activiteiten dan de verlening van luchtvaartnavigatiediensten zijn vrijgemaakt.

In deze verordening worden de bindende bepalingen van de volgende Eurocontrol Safety Regulatory Requirements (ESARR's) vastgesteld en goedgekeurd, die relevant zijn voor de certificering van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten:

a) ESARR 3 betreffende het gebruik van veiligheidsbeheerssystemen door verleners van luchtverkeersbeveiligingsdiensten, vastgesteld op 17 juli 2000;

b) ESARR 4 betreffende de risicobeoordeling en de risicobeperking bij luchtverkeersbeveiligingsdiensten, vastgesteld op 5 april 2001;

c) ESARR 5 betreffende het personeel van luchtverkeersbeveiligingsdiensten en de eisen voor technisch en ontwikkelingspersoneel dat operationele aan de veiligheid gerelateerde taken verricht, vastgesteld op 11 april 2002.

Artikel 2

Definities

1. Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van Verordening (EG) nr. 549/2004.

2. Naast de in lid 1 bedoelde definities zijn de volgende definities van toepassing:

a) „luchtvaartactiviteiten": vliegtuigverrichtingen waarbij een vliegtuig wordt gebruikt voor specifieke diensten, zoals landbouw, bouw, fotografie, landmeetkunde, observatie en patrouilles, opsporing en redding of luchtreclame;

b) „commercieel luchtvervoer": vliegtuigverrichtingen waarbij tegen vergoeding of de betaling van huur passagiers, vracht of post worden vervoerd;

c) „functioneel systeem": een combinatie van systemen, procedures en personeel, georganiseerd om een taak op het gebied van luchtverkeersbeveiliging te verrichten;

d) „algemene luchtvaart": alle andere burgerluchtvaartverrichtingen dan commercieel luchtvervoer en luchtvaartactiviteiten;

e) „nationale toezichthoudende instantie": de door een lidstaat krachtens artikel 4 van Verordening (EG) nr. 549/2004 aangewezen of ingestelde nationale instantie of instanties;

f) „gevaar": elke voorwaarde, gebeurtenis of omstandigheid die een ongeval kan veroorzaken;

g) „uitvoerende organisatie": een organisatie die technische en ontwikkelingsdiensten ter ondersteuning van luchtverkeers-, communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten verricht;

h) „risico": de combinatie van de totale waarschijnlijkheid of frequentie waarmee een schadelijk gevolg van een gevaar zich zal voordoen, en de ernst van dat gevolg;

i) „veiligheidsverzekering": alle geplande en systematische handelingen die nodig zijn om adequaat vertrouwen te verschaffen dat een product, een dienst, een organisatie of een functioneel systeem een aanvaardbaar of toelaatbaar veiligheidsniveau bereikt;

j) „veiligheidsdoelstelling": een kwalitatieve of kwantitatieve vaststelling van de maximale frequentie of waarschijnlijkheid waarmee een gevaar zich naar verwachting voordoet;

k) „veiligheidseis": een middel tot risicobeperking, vastgesteld op basis van de risicobeperkingsstrategie waarmee een specifieke veiligheidsdoelstelling wordt bereikt, met inbegrip van organisatorische, operationele, procedurele, functionele, prestatie- en interoperabiliteitseisen en omgevingskenmerken;

l) „diensten": een luchtvaartnavigatiedienst of een pakket van luchtvaartnavigatiediensten.

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

Artikel 3

Toekenning van certificaten

1. Om het noodzakelijke certificaat voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten te verkrijgen, moeten verleners van luchtvaartnavigatiediensten, onverminderd artikel 7, lid 5, van Verordening (EG) nr. 550/2004, voldoen aan de algemene gemeenschappelijke eisen van bijlage I, alsmede aan de specifieke aanvullende eisen van de bijlagen II tot en met V bij deze verordening naar gelang van de aard van de door hen verleende dienst, behoudens de in artikel 4 genoemde afwijkingen.

2. De nationale toezichthoudende instanties gaan na of een verlener van luchtvaartnavigatiediensten aan de gemeenschappelijke eisen voldoet, alvorens hem een certificaat af te geven.

3. Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten voldoet uiterlijk op het tijdstip waarop hem overeenkomstig artikel 7 van Verordening (EG) nr. 550/2004 een certificaat wordt afgegeven, aan de gemeenschappelijke eisen.

Artikel 4

Afwijkingen

1. In afwijking van artikel 3, lid 1, mogen bepaalde verleners van luchtvaartnavigatiediensten afzien van de mogelijkheid om grensoverschrijdende diensten te verlenen en van het recht op wederzijdse erkenning binnen het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

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

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

a) algemene luchtvaart;

b) luchtvaartactiviteiten;

c) commercieel luchtvervoer beperkt tot vliegtuigen met een maximale startmassa van minder dan 10 t of met minder dan 20 passagierszitplaatsen;

d) commercieel luchtvervoer met minder dan 10 000 bewegingen per jaar, ongeacht de maximale startmassa en het aantal passagierszitplaatsen, waarbij de bewegingen worden geteld als de som van de starts en de landingen en worden berekend als een gemiddelde van de voorafgaande drie jaar.

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

Wanneer een verlener van luchtvaartnavigatiediensten om objectieve praktische redenen geen bewijsmateriaal kan verstrekken waaruit blijkt dat hij aan die criteria voldoet, mag de nationale toezichthoudende instantie vergelijkbare cijfers of ramingen met betrekking tot de in de derde en de vierde alinea vastgestelde maxima aanvaarden.

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

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

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

a) deel 1: technische en operationele bekwaamheid en geschiktheid;

b) deel 3.1: veiligheidsbeheer;

c) deel 5: personeel;

d) deel 8.1: open en doorzichtige dienstverlening.

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

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

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

b) de veiligheidsonderzoeken (deel 3.1.3);

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

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

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

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

b) de geldigheidsduur van het certificaat beperken, en

c) erop toezien, dat de verlener van de luchtvaartnavigatiediensten aan de voorwaarden voor de afwijking blijft voldoen.

Artikel 5

Bewijs van naleving

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

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

3. Een gecertificeerde verlener van luchtverkeersdiensten stelt de nationale toezichthoudende instantie in kennis van de voorgenomen aan de veiligheid gerelateerde wijzigingen in de verlening van luchtverkeersdiensten.

4. Wanneer een gecertificeerde verlener van luchtvaartnavigatiediensten niet meer aan de toepasselijke gemeenschappelijke eisen of aan de aan het certificaat verbonden voorwaarden voldoet, neemt de bevoegde nationale toezichthoudende instantie binnen een termijn van een maand een beslissing. Bij deze beslissing draagt de nationale toezichthoudende instantie de verlener van de luchtvaartnavigatiedienst op, corrigerende maatregelen te treffen.

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

De nationale toezichthoudende instantie controleert, of de corrigerende maatregelen zijn uitgevoerd, voordat zij de betrokken dienstverlener van haar instemming in kennis stelt. Ingeval de nationale toezichthoudende instantie van oordeel is, dat de corrigerende maatregel niet binnen de overeengekomen termijn naar behoren is uitgevoerd, treft zij passende dwangmaatregelen overeenkomstig artikel 7, lid 7, van Verordening (EG) nr. 550/2004 en artikel 9 van Verordening (EG) nr. 549/2004, waarbij zij rekening houdt met de noodzaak ervoor te zorgen dat de dienstverlening wordt voortgezet.

Artikel 6

Medewerking aan toezicht op de naleving

Overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EG) nr. 550/2004 verlenen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten hun medewerking aan inspecties en onderzoeken door de nationale toezichthoudende instantie of een erkende organisatie die namens deze instantie optreedt, met inbegrip van bezoeken ter plaatse en onaangekondigde bezoeken.

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

a) de relevante bescheiden, gegevens, procedures en ander voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten relevant materiaal te onderzoeken;

b) afschriften of uittreksels te maken van deze bescheiden, gegevens, procedures en ander materiaal;

c) ter plaatse mondelinge toelichting te vragen;

d) panden, terreinen en vervoermiddelen te betreden.

Deze inspecties en onderzoeken worden uitgevoerd volgens de wettelijke voorschriften van de lidstaat waarin zij worden verricht.

Artikel 7

Blijvende voldoening aan de eisen

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

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

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

Artikel 8

Veiligheidsvoorschriften voor technisch en ontwikkelingspersoneel

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

a) zij stelt passende veiligheidsvoorschriften vast voor technisch en ontwikkelingspersoneel dat operationele aan de veiligheid gerelateerde taken verricht;

b) zij zorgt voor passend en geschikt veiligheidstoezicht op het technische en ontwikkelingspersoneel dat door een uitvoerende organisatie met operationele aan de veiligheid gerelateerde taken is belast;

c) zij treft op redelijke gronden en na voldoende onderzoek passende maatregelen tegen de uitvoerende organisatie die en/of haar technisch en ontwikkelingspersoneel dat niet aan de eisen van bijlage II, deel 3.3, voldoet;

d) zij verifiëert of er, wat de veiligheid betreft, passende methoden voorhanden zijn ter verzekering dat derden die met operationele aan de veiligheid gerelateerde taken zijn belast, aan de eisen van bijlage II, deel 3.3, voldoen.

Artikel 9

Collegiale beoordelingsprocedure

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 10

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de derde dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

Gedaan te Brussel, 20 december 2005.

Voor de Commissie
Jacques BARROT
Vicevoorzitter

BIJLAGE I

ALGEMENE EISEN VOOR DE VERLENING VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN

1. TECHNISCHE EN OPERATIONELE BEKWAAMHEID EN GESCHIKTHEID

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

2. ORGANISATIESTRUCTUUR EN -BEHEER

2.1. **Organisatiestructuur**

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

In de organisatiestructuur wordt het volgende vastgelegd:

a) de bevoegdheden, plichten en verantwoordelijkheden van de aangewezen functionarissen, met name van het leidinggevende personeel met functies op het gebied van veiligheid, kwaliteit, beveiliging, financiën en personeel;

b) de relatie en rapportagelijnen tussen de verschillende delen en processen van de organisatie.

2.2. **Organisatiebeheer**

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

a) beschrijft de algemene doelstellingen van de dienstverlener en zijn strategie om deze te bereiken in overeenstemming met de algemene plannen op lange termijn van de dienstverlener en met de relevante Gemeenschapseisen die voor de ontwikkeling van infrastructuur of andere technologie van belang zijn;

b) omvat passende prestatiedoelstellingen voor de kwaliteit en het niveau van de dienstverlening, de veiligheid en de kosteneffectiviteit.

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

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

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

b) prestatie-indicatoren aan de hand waarvan het niveau en de kwaliteit van de diensten redelijkerwijs kunnen worden beoordeeld;

c) de verwachte financiële situatie op korte termijn van de dienstverlener, alsmede eventuele wijzigingen van of gevolgen voor het bedrijfsplan.

3. VEILIGHEIDS- EN KWALITEITSBEHEER

3.1. **Veiligheidsbeheer**

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

3.2. **Kwaliteitszorgsysteem**

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

a) stelt het kwaliteitsbeleid zo vast, dat dit zo nauw mogelijk aansluit bij de behoeften van de verschillende gebruikers;

b) voert een kwaliteitsverzekeringsprogramma in, dat procedures omvat om te verifiëren of alle handelingen overeenkomstig de toepasselijke eisen, normen en procedures worden verricht;

c) bewijst door middel van handboeken en controledocumenten dat het kwaliteitssysteem functioneert;

d) benoemt vertegenwoordigers van de bedrijfsleiding om erop toe te zien dat procedures ter verzekering van veilige en efficiënte operationele praktijken worden gevolgd en dat deze toereikend zijn;

e) beoordeelt het gebruikte kwaliteitssysteem en neemt zo nodig corrigerende maatregelen.

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

3.3. **Operationele handboeken**

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

a) de operationele handboeken de instructies en inlichtingen bevatten die het uitvoerende personeel voor zijn werkzaamheden nodig heeft;

b) de relevante delen van de operationele handboeken voor het betrokken personeel toegankelijk zijn;

c) het uitvoerende personeel onmiddellijk in kennis wordt gesteld van wijzigingen in het operationele handboek die hun werkzaamheden betreffen en over de inwerkingtreding ervan.

4. BEVEILIGING

Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten voert een beveiligingsbeheerssysteem in om:

a) de veiligheid van zijn faciliteiten en personeel te verzekeren door onwettige inmenging in de dienstverlening te voorkomen;

b) de veiligheid van de door hem ontvangen, verschafte of op andere wijze gebruikte operationele gegevens te verzekeren, zodat deze alleen voor bevoegden toegankelijk zijn.

In dit beveiligingsbeheerssysteem moet het volgende worden vastgesteld:

a) de procedures voor de beoordeling en beperking van veiligheidsrisico's, het toezicht op en de verbetering van de veiligheid, de beoordeling van de veiligheid en de verspreiding van opgedane ervaring;

b) de methoden die zijn ontworpen om lacunes in de beveiliging op te sporen en het personeel adequaat te waarschuwen;

c) de methoden om de gevolgen van lacunes in de beveiliging te beperken en om herstel- en schadebeperkingprocedures vast te stellen teneinde herhaling te voorkomen.

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

5. PERSONEEL

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

6. FINANCIËLE DRAAGKRACHT

6.1. **Economische en financiële capaciteit**

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

6.2. **Financiële controle**

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

7. AANSPRAKELIJKHEID EN VERZEKERING

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

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

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

8. KWALITEIT VAN DE DIENSTEN

8.1. **Open en doorzichtige dienstverlening**

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

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

8.2. **Rampenplannen**

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

9. EISEN INZAKE HET JAARVERSLAG

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

Het jaarverslag omvat ten minste het volgende:

— een beoordeling van het niveau en de kwaliteit van de verleende diensten en van het geboden veiligheidsniveau;

— de prestaties van de dienstverlener in vergelijking met de in het bedrijfsplan vastgestelde doelstellingen, waarbij de werkelijke prestatie wordt afgezet tegen het jaarplan met gebruikmaking van de in het jaarplan vastgestelde prestatie-indicatoren;

— de ontwikkelingen in de operaties en de infrastructuur;

— de financiële resultaten, voor zover zij overeenkomstig artikel 12, lid 1, van Verordening (EG) nr. 550/2004 niet afzonderlijk worden gepubliceerd;

— gegevens over de formele overlegprocedure met de gebruikers van zijn diensten;

— gegevens over het personeelsbeleid.

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

BIJLAGE II

SPECIFIEKE EISEN VOOR DE VERLENING VAN LUCHTVERKEERSDIENSTEN

1. EIGENDOM

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

— de rechtsstatus, de eigendomsstructuur en alle maatregelen die een belangrijke invloed op de zeggenschap over de activa hebben;

— eventuele relaties met organisaties die niet bij de verlening van luchtverkeersdiensten betrokken zijn, met inbegrip van commerciële activiteiten waarin hij rechtstreeks of via verwante ondernemingen deelneemt en die meer dan 1 % van zijn verwachte inkomen uitmaken. Bovendien stelt hij de toezichthouder in kennis van elke wijziging in de eigendom van elke afzonderlijke deelneming die 10 % of meer van het totale aandelenkapitaal van de dienstverlener vertegenwoordigt.

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

2. OPEN EN DOORZICHTIGE DIENSTVERLENING

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

3. VEILIGHEID VAN DIENSTEN

3.1. **Veiligheidsbeheerssysteem**

3.1.1. *Algemene veiligheidseisen*

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

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

— zorgt ervoor, dat eenieder die bij de veiligheidsaspecten van de verlening van luchtverkeerdiensten is betrokken, bij zijn handelingen individueel verantwoordelijk is voor de veiligheid, dat de leidinggevenden verantwoordelijk zijn voor de veiligheidsprestaties van hun respectieve afdelingen en onderdelen en dat de hoogste leidinggevenden van de dienstverlener een algemene verantwoordelijkheid voor de veiligheid dragen (verantwoordelijkheid voor de veiligheid);

— zorgt ervoor, dat de hoogste prioriteit aan het bereiken van een toereikend veiligheidsniveau in de luchtverkeersdiensten wordt gegeven (veiligheidsprioriteit);

— zorgt ervoor, dat de voornaamste veiligheidsdoelstelling bij de verlening van luchtverkeersdiensten is dat deze diensten zo weinig als redelijkerwijze mogelijk is tot de kans op een vliegtuigongeval bijdragen (veiligheidsdoelstelling).

3.1.2. *Eisen voor het bereiken van veiligheid*

Bij de toepassing van het veiligheidsbeheerssysteem moet een verlener van luchtverkeersdiensten:

— ervoor zorgen, dat het personeel niet alleen de juiste vergunning heeft en aan de toepasselijke gezondheidseisen voldoet, maar ook voldoende is opgeleid en bekwaam is voor de te verrichten werkzaamheden (bekwaamheid);

— ervoor zorgen, dat veiligheidsbeheersfuncties worden vastgesteld die gepaard gaan met verantwoordelijkheid, binnen de organisatie, voor de ontwikkeling en het onderhoud van het veiligheidsbeheerssysteem; ervoor zorgen, dat dit aspect van de verantwoordelijkheid onafhankelijk is van het lijnmanagement en hiervoor rechtstreeks aan het hoogste organisatieniveau verantwoording wordt afgelegd. Bij kleine organisaties echter, waar een combinatie van verantwoordelijkheden voldoende onafhankelijkheid op dit gebied verhindert, moeten de regelingen betreffende veiligheidsverzekering worden aangevuld met bijkomende onafhankelijke middelen; en ervoor zorgen, dat de hoogste leidinggevenden van de dienstverlener actief bij het verzekeren van het veiligheidsbeheer betrokken zijn (verantwoordelijkheid voor het veiligheidsbeheer);

— ervoor zorgen, dat voor alle functionele systemen, voor zover dit uitvoerbaar is, kwantitatieve veiligheidsniveaus worden afgeleid en gehandhaafd (kwantitatieve veiligheidsniveaus);

— ervoor zorgen, dat het veiligheidsbeheerssysteem stelselmatig wordt gedocumenteerd op een wijze die een duidelijk verband met het veiligheidsbeleid van de organisatie legt (documentatie van het veiligheidsbeheerssysteem);

— zorgen voor een adequate rechtvaardiging van de veiligheid van de van buitenaf geleverde diensten en goederen, voor zover deze voor de veiligheid bij de verlening van zijn diensten van betekenis zijn (externe diensten en goederen);

— ervoor zorgen, dat de risico's in passende mate worden beoordeeld en beperkt, zodat alle aspecten van de luchtverkeersbeveiliging naar behoren in aanmerking worden genomen (risicobeoordeling en risicobeperking). Op veranderingen in het functionele systeem van luchtverkeersbeveiliging is deel 3.2 van toepassing;

— ervoor zorgen, dat operationele en technische incidenten in de luchtverkeersbeveiliging die worden geacht ernstige gevolgen voor de veiligheid te hebben, onmiddellijk worden onderzocht en dat de noodzakelijke corrigerende maatregelen worden getroffen (veiligheidsincidenten). Hij moet ook aantonen dat hij aan de eisen inzake de melding en beoordeling van veiligheidsincidenten heeft voldaan overeenkomstig het toepasselijke nationale en Gemeenschapsrecht.

3.1.3. *Eisen voor veiligheidsverzekering*

Bij de toepassing van het veiligheidsbeheerssysteem moet een verlener van luchtverkeersdiensten ervoor zorgen, dat:

— veiligheidsonderzoeken routinematig worden uitgevoerd om zo nodig verbeteringen aan te bevelen, om zekerheid te verschaffen aan de beheerders van de veiligheid van de activiteiten die onder hun bevoegdheid vallen, en om te bevestigen dat hij aan de relevante delen van het veiligheidsbeheerssysteem voldoet (veiligheidsonderzoeken);

— methoden zijn ingevoerd ter opsporing van wijzigingen in functionele systemen of handelingen die erop kunnen wijzen dat een factor een punt bereikt waarop niet langer aan aanvaardbare veiligheidsnormen kan worden voldaan, en dat corrigerende maatregelen worden getroffen (veiligheidstoezicht);

— tijdens het functioneren van het veiligheidsbeheerssysteem veiligheidsaantekeningen worden bijgehouden die als basis dienen voor het verschaffen van de veiligheidsverzekering voor allen die betrokken zijn bij, verantwoordelijk zijn voor of afhankelijk zijn van de verleende diensten, en voor de nationale toezichthoudende instantie (veiligheidsaantekeningen).

3.1.4. *Eisen ter bevordering van veiligheid*

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

— alle werknemers zich bewust zijn van de potentiële veiligheidsrisico's die aan hun taken verbonden zijn (veiligheidsbewustzijn);

— de opgedane ervaring uit onderzoeken naar veiligheidsvoorvallen en andere veiligheidsactiviteiten worden verspreid binnen de organisatie op managements- en operationeel niveau (verspreiding van ervaring);

— alle medewerkers actief worden aangemoedigd, oplossingen voor onderkende gevaren te vinden, en veranderingen worden doorgevoerd om de veiligheid waar nodig te verbeteren (verbetering van de veiligheid).

3.2. **Veiligheidseisen voor risicobeoordeling en risicobeperking bij wijzigingen**

3.2.1. *Deel 1*

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

a) de volledige levenscyclus van het onderzochte bestanddeel van het functionele systeem van luchtverkeersbeveiliging, vanaf de aanvankelijke planning en vaststelling tot de handelingen na de invoering, het onderhoud en de ontmanteling;

b) de onderdelen in de lucht, op de grond en eventueel in de ruimte van het functionele systeem van luchtverkeersbeveiliging, door samenwerking met de verantwoordelijke partijen, en

c) de uitrusting, de procedures en het personeel van het functionele systeem van luchtverkeersbeveiliging, de wisselwerking tussen deze elementen en de wisselwerking tussen het onderzochte bestanddeel en de rest van het functionele systeem van het luchtverkeersbeveiliging.

3.2.2. *Deel 2*

De procedure voor vaststelling van de gevaren en voor risicobeoordeling en risicobeperking omvat:

a) de vaststelling van de omvang, de grenzen en de interfaces van het onderzochte bestanddeel, evenals de vaststelling van de functies die dat bestanddeel moet vervullen en de omgeving waarin het moet functioneren;

b) de vaststelling van de veiligheidsdoelstellingen van het bestanddeel, die het volgende omvat:

— de vaststelling van de aan luchtverkeersbeveiliging gerelateerde reële gevaren en omstandigheden die tot storingen kunnen leiden, alsmede de gecombineerde uitwerking ervan;

— de beoordeling van de mogelijke gevolgen ervan voor de veiligheid van vliegtuigen en de beoordeling van de ernst van deze gevolgen aan de hand van de in deel 4 vastgestelde ernstcategorieën;

— de vaststelling van de toelaatbaarheid ervan, uitgedrukt als de maximale waarschijnlijkheid dat het gevaar zich voordoet, afgeleid uit de ernst en de maximale waarschijnlijkheid van de gevolgen van het gevaar, overeenkomstig deel 4;

c) eventueel de afleiding van een risicobeperkingsstrategie die:

— aangeeft welke beschermende maatregelen moeten worden genomen tegen de gevaren die risico's inhouden;

— zo nodig de ontwikkeling omvat van de veiligheidseisen die betrekking kunnen hebben op het onderzochte bestanddeel of op de andere delen van het functionele systeem van luchtverkeersbeveiliging of op de omgeving waarin de operaties plaatsvinden, en

— de uitvoerbaarheid en de doeltreffendheid ervan verzekert;

d) de verificatie dat aan alle vastgestelde veiligheidsdoelstellingen en veiligheidseisen is voldaan,

— voorafgaande aan de uitvoering van de wijziging;

— tijdens een overgangsfase naar de operationele dienst;

— tijdens de operationele periode, en

— tijdens een overgangsfase naar de ontmanteling.

3.2.3. *Deel 3*

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

— alle argumentaties worden vastgesteld om aan te tonen dat het onderzochte bestanddeel en het gehele functionele systeem van luchtverkeersbeveiliging een aanvaardbaar veiligheidsniveau hebben en zullen behouden, doordat zij aan de vastgestelde veiligheidsdoelstellingen en veiligheidseisen voldoen. Dit omvat eventueel specificaties van de gebruikte prognose-, toezichts- en controletechnieken;

— alle veiligheidseisen in verband met de uitvoering van een wijziging kunnen worden teruggevoerd tot de beoogde operaties of functies.

3.2.4. *Deel 4*

Vaststelling van de gevaren en beoordeling van de ernst ervan

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

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

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

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

Risicoclassificatiesysteem

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

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

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

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

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

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

a) de identiteit van het voor aan de veiligheid gerelateerde taken verantwoordelijke personeel;

b) de relevante kwalificaties van het technische en operationele personeel, met inachtneming van de vereiste vaardigheden en bekwaamheid;

c) de locaties en de taken die aan het technische en operationele personeel zijn toegewezen, met inbegrip van de methode voor het maken van roosters.

4. WERKMETHODEN EN OPERATIONELE PROCEDURES

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

— bijlage 2 betreffende de luchtverkeersregels (tiende uitgave, juli 2005);

— bijlage 10 betreffende aëronautische telecommunicatie, deel 2 betreffende communicatieprocedures (zesde uitgave, oktober 2001, met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 79);

— bijlage 11 betreffende luchtverkeersdiensten (dertiende uitgave, juli 2001, met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 43).

BIJLAGE III

SPECIFIEKE EISEN VOOR DE VERLENING VAN METEOROLOGISCHE DIENSTEN

1. TECHNISCHE EN OPERATIONELE BEKWAAMHEID EN GESCHIKTHEID

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

— de gebruikers van een luchtvaartuig en boordpersoneel voor de planning vóór en tijdens de vlucht;

— de verleners van luchtverkeersdiensten en vluchtinformatiediensten;

— de eenheden van opsporings- en reddingsdiensten, en

— luchthavens.

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

2. WERKMETHODEN EN OPERATIONELE PROCEDURES

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

— bijlage 3 betreffende meteorologische diensten voor internationale luchtnavigatie (vijftiende uitgave, juli 2004);

— bijlage 11 betreffende luchtverkeersdiensten (dertiende uitgave, juli 2001, met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 43);

— bijlage 14 betreffende vliegvelden (deel I, vierde uitgave, juli 2004; deel II, tweede uitgave, juli 1995, met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 3).

BIJLAGE IV

SPECIFIEKE EISEN VOOR DE VERLENING VAN LUCHTVAARTINLICHTINGENDIENSTEN

1. TECHNISCHE EN OPERATIONELE BEKWAAMHEID EN GESCHIKTHEID

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

— boordpersoneel, met inbegrip van cockpitpersoneel, alsmede vluchtplanning, vluchtbeheerssystemen en vluchtsimulatoren, en

— verleners van luchtverkeersdiensten die verantwoordelijk zijn voor vluchtinformatiediensten, voor het verstrekken van vluchtinformatie voor luchtvaartterreinverkeer en voor de verstrekking van informatie vóór de vlucht.

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

2. WERKMETHODEN EN OPERATIONELE PROCEDURES

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

— bijlage 3 betreffende meteorologische diensten voor internationale luchtnavigatie (vijftiende uitgave, juli 2004);

— bijlage 4 betreffende luchtvaartkaarten (tiende uitgave, juli 2001, met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 53);

— bijlage 15 betreffende luchtvaartinlichtingendiensten (twaalfde uitgave, juli 2004).

BIJLAGE V

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

1. TECHNISCHE EN OPERATIONELE BEKWAAMHEID EN GESCHIKTHEID

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

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

2. VEILIGHEID VAN DIENSTEN

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

3. WERKMETHODEN EN OPERATIONELE PROCEDURES

Een verlener van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten moet kunnen aantonen, dat zijn werkmethoden en operationele procedures voldoen aan de normen van bijlage 10 betreffende aëronautische telecommunicatie bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (deel I, vijfde uitgave, juli 1996; deel II, zesde uitgave, oktober 2001; deel III, eerste uitgave, juli 1995; deel IV, derde uitgave, juli 2002; deel V: tweede uitgave, juli 2001, met inbegrip van alle wijzigingen tot en met nr. 79), voor zover deze voor de verlening van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten in het betrokken luchtruim van belang zijn.