

VERORDENING (EG) Nr. 1108/2009 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 21 oktober 2009

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In haar mededeling van 15 november 2005 aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's getiteld „Uitbreiding van de taakstelling van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart — Agenda voor 2010” heeft de Commissie aangekondigd dat zij voornemens is de taken van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het „Agentschap”) in het kader van een „totale systeembenadering” geleidelijk uit te breiden naar veiligheid en interoperabiliteit van luchthavens/luchtvaartterreinen, luchtvaartnavigatiediensten (Air Navigation Services — ANS) en luchtverkeersbeheer (Air Traffic Management — ATM).

(2) De permanente groei van de luchtvaart in Europa leidt tot vele uitdagingen, met name met betrekking tot de cruciale veiligheidsfactoren van luchtvaartterreinen en ATM/ANS. Daarom moeten de nodige risicobeperkende maatregelen worden vastgesteld om de veiligheid te garanderen via een geharmoniseerde, alomvattende regelgevende benadering in alle lidstaten.

(3) De resultaten van het initiatief voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim moeten worden aangevuld met het element van de geharmoniseerde veiligheid voor luchtvaartterreinen en ATM/ANS. Met het oog hierop moet bij de ontwikkeling van het adequate regelgevende kader betreffende de veiligheid tevens rekening worden gehouden met het gebruik van nieuwe technologieën op dit gebied.

(4) In overeenstemming met de normen en aanbevolen praktijken van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago is ondertekend (het „Verdrag van Chicago”) moet de Gemeenschap essentiële eisen vaststellen die van toepassing zijn op luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, luchtvaartterreinen en het verlenen van ATM/ANS; essentiële eisen die van toepassing zijn op personen en organisaties die betrokken zijn bij de exploitatie van luchtvaartterreinen en bij het verlenen van ATM/ANS; en essentiële eisen die van toepassing zijn op personen en producten die betrokken zijn bij de opleiding en de medische beoordeling van luchtverkeersleiders. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om de nodige uitvoeringsbepalingen vast te stellen.

(5) Gezien het feit dat diensten die bestaan uit het voortbrengen, verwerken, formatteren en leveren van gegevens met het oog op luchtvaartnavigatie, verschillen van ANS-diensten zoals omschreven in 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”) ⁽⁴⁾, moet de Commissie specifieke voorschriften uitwerken voor dergelijke diensten.

(6) Het zou niet doelmatig zijn alle luchtvaartterreinen aan gemeenschappelijke regels te onderwerpen. Met name luchtvaartterreinen die niet voor openbaar gebruik bedoeld zijn en luchtvaartterreinen die hoofdzakelijk voor recreatieve luchtvaart worden gebruikt of voor commerciële vluchten die niet worden uitgevoerd in overeenstemming met de instrumentvliegprocedures en waarvoor verharde landingsbanen van minder dan 800 m worden gebruikt, moeten onder de regelgevende controle van de lidstaten blijven, zonder dat deze verordening andere lidstaten verplicht dergelijke nationale regelingen te erkennen. De lidstaten moeten echter evenredige maatregelen nemen om het algemene veiligheidsniveau van de recreatieve luchtvaart en van al het commerciële luchtvervoer te verhogen. De Commissie zal te zijner tijd opnieuw bekijken of de werkingssfeer stapsgewijs moet worden uitgebreid tot luchtvaartterreinen die momenteel van de toepassing van de verordening zijn uitgesloten, rekening houdend met de gevolgen daarvan voor die luchtvaartterreinen.

⁽¹⁾ PB C 182 van 4.8.2009, blz. 50.

⁽²⁾ PB C 120 van 28.5.2009, blz. 52.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 25 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 7 september 2009.

⁽⁴⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

- (7) Gezien de grote verscheidenheid aan luchtvaartterreinen en het feit dat hun infrastructuur en omgeving in hoge mate uniek zijn, moeten de gemeenschappelijke veiligheidsregels voor luchtvaartterreinen de nodige flexibiliteit bieden voor individueel aangepaste naleving, zulks door middel van een passend evenwicht tussen uitvoeringsbepalingen, certificeringsspecificaties en aanvaardbare nalevingswijzen. De regels moeten in verhouding zijn met de omvang, het verkeer, de aard en de complexiteit van het luchtvaartterrein en het karakter en volume van de activiteiten op het luchtvaartterrein, zodat onnodige bureaucratische en economische lasten worden vermeden, vooral voor kleinere luchtvaartterreinen waar slechts heel weinig personenverkeer plaatsvindt.
- (8) De certificering van luchtvaartterreininfrastructuren en -activiteiten zou moeten geschieden door middel van één enkel certificaat. De lidstaten mogen echter ook een afzonderlijk certificaat uitreiken voor de luchtvaartterreininfrastructuur en de luchtvaartterreinactiviteiten. In dat geval moeten de certificaten door een en dezelfde instantie worden verstrekt. Exploitanten van meerdere luchtvaartterreinen die een passende centrale beheersstructuur hebben opgezet, kunnen één certificaat aanvragen dat betrekking heeft op de activiteiten en het beheer van alle luchtvaartterreinen die onder hun verantwoordelijkheid vallen.
- (9) Luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, luchtvaartterreinen en hun apparatuur, exploitanten die betrokken zijn bij commercieel luchtvervoer en bij de exploitatie van luchtvaartterreinen, ATM/ANS-systemen en verleners van ATM/ANS, alsook piloten en luchtverkeersleiders, en personen, producten en organisaties voor opleiding en medische beoordeling, moeten worden gecertificeerd zodra is vastgesteld dat zij voldoen aan de essentiële eisen die de Gemeenschap zal vaststellen overeenkomstig de normen en aanbevolen praktijken van het Verdrag van Chicago. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om de nodige uitvoeringsbepalingen vast te stellen waarin de voorwaarden zijn opgenomen voor de afgifte van het certificaat of de voorwaarden voor de vervanging ervan door een verklaring van bekwaamheid, rekening houdend met de risico's die gepaard gaan met de verschillende typen activiteiten of diensten.
- (10) Uitvoeringsbepalingen met betrekking tot de certificering van het ontwerp, de productie en het onderhoud van ATM/ANS-systemen en -onderdelen, alsook met betrekking tot organisaties die bij het ontwerp, de vervaardiging en het onderhoud betrokken zijn, mogen enkel worden vastgesteld voor zover zij verband houden met veiligheidskritieke kwesties die geïdentificeerd zijn door middel van een gedetailleerde effectbeoordeling.
- (11) De Commissie zal te zijner tijd beginnen met een beoordeling van de haalbaarheid en de noodzaak van de invoering van geaccrediteerde organen voor de certificering van ATM/ANS-systemen en met een evaluatie van alle mogelijke opties en effecten. De Commissie kan eventueel op basis van een volledige effectbeoordeling een latere herziening van deze verordening voorstellen.
- (12) In het kader van het institutionele systeem van de Gemeenschap behoort de toepassing van de communautaire wetgeving in de eerste plaats tot de verantwoordelijkheid van de lidstaten. Certificeringstaken die krachtens deze verordening en de uitvoeringsbepalingen ervan moeten worden uitgevoerd, moeten derhalve op nationaal niveau plaatsvinden. In bepaalde duidelijk gedefinieerde gevallen moet ook het Agentschap echter de bevoegdheid krijgen om de in deze verordening gespecificeerde certificeringstaken uit te voeren. Om dezelfde reden moet het Agentschap de bevoegdheid krijgen om de nodige maatregelen te nemen met betrekking tot de gebieden die onder deze verordening vallen, wanneer dit het beste middel is om uniformiteit te garanderen en de werking van de interne markt te vergemakkelijken.
- (13) De uitvoeringsbepalingen die door het Agentschap moeten worden vastgesteld op het gebied van ATM/ANS, moeten worden voorbereid overeenkomstig de resultaten van de raadplegingsprocedure van het Agentschap, op zodanige wijze dat rekening wordt gehouden met nieuwe belanghebbenden, en moeten gebaseerd zijn op de bepalingen van Verordening (EG) nr. 549/2004, 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⁾, Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtruimverordening) ⁽²⁾, Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging (de interoperabiliteitsverordening) ⁽³⁾, en met name de omgezette Eurocontrol Safety Regulatory Requirements. De Commissie moet deze uitvoeringsbepalingen goedkeuren overeenkomstig de in artikel 5 van Verordening (EG) nr. 549/2004 vastgelegde regelgevingsprocedure. Er moeten overgangsregelingen worden vastgesteld om de continuïteit te garanderen van de goedkeuringen die al krachtens de voorschriften van die verordeningen zijn verleend.
- (14) De Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 bevatten bepalingen met betrekking tot verscheidene regulerende functies van ATM, zoals onder meer de interoperabiliteit en het beheer van de luchtverkeersstromen en het luchtruim. Al deze functies hebben veiligheidsaspecten, die voldoende in acht moeten worden genomen. Daarom moeten de lidstaten en de Commissie bij het vaststellen van regelgeving hieromtrent op passende wijze samenwerken met het Agentschap om ervoor te zorgen dat deze veiligheidsaspecten voldoende in aanmerking worden genomen.
- (15) Een algemene doelstelling is dat de overdracht van functies en taken van de lidstaten naar het Agentschap, waaronder de functies en taken die voortvloeien uit hun samenwerking via de Safety Regulation Commission van Eurocontrol, op een doeltreffende wijze plaatsvindt, zonder dat dit ten koste gaat van de huidige hoge veiligheidsniveaus en zonder negatieve gevolgen voor de certificeringsschema's. De noodzakelijke overgang moet vergezeld gaan van passende maatregelen. Het Agentschap dient over voldoende middelen voor zijn nieuwe verantwoordelijkheden te beschikken, en het tijdschema van de toewijzing van deze middelen moet worden gebaseerd op een welomschreven behoefte en een welbepaald tijdschema voor de vaststelling en de respectieve toepassing van de relevante uitvoeringsvoorschriften.

⁽¹⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

⁽²⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

⁽³⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26.

- (16) In Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ wordt een passend en uitvoerig kader vastgesteld voor de definiëring en toepassing van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart. Richtlijn 2006/23/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 april 2006 inzake een communautaire vergunning van luchtverkeersleiders ⁽²⁾ dient derhalve te worden ingetrokken, onverminderd de reeds overeenkomstig die richtlijn uitgevoerde certificering van of afgegeven vergunning voor producten, personen en organisaties.
- (17) Wat betreft de regulering van beroepsgroepen waarop deze verordening niet van toepassing is, dienen de lidstaten de bevoegdheid te behouden om naar eigen goeddunken onder andere certificerings- of vergunningsvoorwaarden voor het personeel vast te stellen of te handhaven.
- (18) De door het Agentschap te ontwikkelen toepassingsvoorschriften op het terrein van ATM/ANS moeten worden ontwikkeld in het kader van een uitgebreide evaluatie van de veiligheidseisen in de wetgeving voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim, namelijk de Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004. Ter voorkoming van overlapping van de veiligheidseisen die van toepassing zijn op ATM/ANS enerzijds en ter voorkoming van een rechtsvacuüm zonder toepasselijke veiligheidseisen anderzijds, dient de datum van inwerkingtreding van de wijzigingen van de wetgeving voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim in overeenstemming te zijn met die van de nieuwe veiligheidsmaatregelen in het kader van deze verordening.
- (19) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽³⁾.
- (20) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om uitvoeringsbepalingen vast te stellen voor de afgifte van vergunningen aan luchtverkeersleiders en daarmee samenhangende goedkeuringen voor luchtvaartterreinen en luchtvaartterreinactiviteiten, voor luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en daarmee samenhangende certificaten, en voor toezicht en handhaving, alsmede voor een tarieven- en vergoedingsregeling van het Agentschap. Aangezien het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van Verordening (EG) nr. 216/2008, onder meer door haar met nieuwe niet-essentiële onderdelen aan te vullen, moeten deze maatregelen worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (21) Onverminderd de bevoegdheden van de lidstaten kan de Commissie eventueel aanbevelingen doen aan de Raad om een kader op te stellen voor coördinatie tussen de Gemeenschap en de International Civil Aviation Organisation (ICAO) inzake veiligheidscontroles, om overlapping te voorkomen en een doelmatige besteding van de middelen te garanderen.
- (22) Bij de opstelling van veiligheidsvoorschriften dient het Agentschap ervoor te zorgen dat de betrokkenheid van alle belanghebbenden gewaarborgd is. Adviezen voor regelgeving moeten gebaseerd zijn op brede raadpleging van alle belanghebbenden, met inbegrip van kleinere ondernemingen, en op een adequate beoordeling van de eventuele gevolgen daarvan voor de toepassingsgebieden. Zoals in Verordening (EG) nr. 216/2008 is bepaald, moet het overlegorgaan van de belanghebbenden door het Agentschap worden geraadpleegd alvorens besluiten worden genomen.

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 216/2008 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 1 wordt vervangen door:

„Artikel 1

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op:
- 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;
 - het personeel en de organisaties die zijn betrokken bij de vluchtuitvoering met luchtvaartuigen;
 - 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;
 - het ontwerpen, de productie en het onderhoud van luchtvaartterreinapparatuur en op het personeel en de organisaties die daarbij betrokken zijn;
 - 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;
 - ATM/ANS, en op het personeel en de organisaties die daarbij betrokken zijn.

⁽¹⁾ PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 114 van 27.4.2006, blz. 22.

⁽³⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

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. De lidstaten zorgen 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.”.

2) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt d) wordt vervangen door:

„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 vliegtuig-casco, motor of propeller, of apparatuur die gebruikt wordt om het luchtvaartuig vanaf de grond te manoeuvreren”;

b) het volgende punt wordt toegevoegd:

„d bis) „ATM/ANS-onderdelen”: onderdelen als gedefinieerd in artikel 2, punt 19, van Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de kaderverordening”) (*);

(*) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.”;

c) punt h) wordt vervangen door:

„h) „exploitant”: een rechtspersoon of natuurlijk persoon die één of meer luchtvaartuigen of één of meer luchtvaartterreinen exploiteert of voornemens is te exploiteren;”;

d) de volgende punten worden toegevoegd:

„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 inzake luchtverkeersbeveiliging, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 10, van Verordening (EG) nr. 549/2004, luchtvaartnavigatiediensten zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 4, van die verordening en diensten bestaande uit het voortbrengen, verwerken en formateren 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 veiligheidsgerelateerde apparatuur en systemen, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 39, van Verordening (EG) nr. 549/2004;

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.”.

3) Aan artikel 4 worden de volgende leden toegevoegd:

„3 bis. Luchtvaartterreinen voor publiek gebruik, inclusief apparatuur, die gevestigd zijn op het grondgebied dat onder de bepalingen van het Verdrag valt, en die diensten verlenen voor commercieel luchtverkeer waarbij wordt gebruikgemaakt van instrumentprocedures voor nadering en vertrek, en:

- a) beschikken over een verharde startbaan van ten minste 800 m, of
- b) uitsluitend diensten verlenen voor helikopters,

moeten voldoen aan deze verordening. Ook personeel en organisaties die betrokken zijn bij de exploitatie van deze luchtvaartterreinen moeten aan deze verordening voldoen.

3 ter. In afwijking van het bepaalde in lid 3 bis kunnen lidstaten een ontheffing van de bepalingen van deze verordening verlenen aan een luchtvaartterrein dat:

- niet meer dan 10 000 passagiers per jaar afhandelt, en
- niet meer dan 850 vliegbewegingen per jaar uitvoert voor vrachtoperaties.

Indien de ontheffing door een lidstaat niet in overeenstemming is met de algemene veiligheidsdoelstellingen van deze verordening of met enige andere regel van Gemeenschapsrecht, besluit de Commissie overeenkomstig de in artikel 65, lid 7, bedoelde vrijwaringsprocedure de ontheffing niet toe te staan. In dat geval trekt de betrokken lidstaat de ontheffing in.

3 quater. ATM/ANS die worden verleend in het luchtruim van het grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is en in enig ander luchtruim waar de lidstaten Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtruimverordening”) (*) overeenkomstig artikel 1, lid 3, ervan toepassen, moeten aan deze verordening voldoen. Systemen en onderdelen, personeel en organisaties die bij het verlenen van deze ATM/ANS betrokken zijn, moeten aan deze verordening voldoen.

(*) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.”.

- 4) In artikel 5, lid 2, worden de punten b) en c) vervangen door:

„b) krachtens de in lid 5 bedoelde maatregelen mag een certificaat voor onderdelen en uitrustingsstukken verplicht worden gesteld. De certificaten voor onderdelen en uitrustingsstukken worden afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat de onderdelen en uitrustingsstukken voldoen aan de gedetailleerde luchtwaardigheidsspecificaties die zijn vastgesteld om naleving van de in lid 1 vermelde essentiële eisen te garanderen;

- c) geen enkel luchtvaartuig mag worden gebruikt zonder dat het beschikt over een geldig luchtwaardigheidscer-

tificaat. Dit certificaat wordt afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat het luchtvaartuig in overeenstemming is met het typeontwerp dat in het typecertificaat is goedgekeurd en wanneer uit de relevante documentatie, inspecties en tests blijkt dat het luchtvaartuig veilig kan worden gebruikt. Dit bewijs van luchtwaardigheid blijft geldig zolang het niet wordt opgeschort, ingetrokken of beëindigd en zolang het luchtvaartuig overeenkomstig de essentiële eisen inzake permanente luchtwaardigheid, als bedoeld in punt 1.d van bijlage I en de overeenkomstig lid 5 vastgestelde maatregelen, wordt onderhouden;”.

- 5) Artikel 7, lid 4, wordt vervangen door:

„4. Voor elke vluchtnabootser die gebruikt wordt voor de opleiding van piloten is een certificaat vereist. Dit certificaat wordt verleend wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat het toestel voldoet aan de voorschriften die zijn vastgesteld om overeenstemming met de toepasselijke essentiële eisen van bijlage III te waarborgen.”.

- 6) Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 1 wordt vervangen door:

„1. De vluchtuitvoering met de in artikel 4, lid 1, onder b) en c), bedoelde luchtvaartuigen moet voldoen aan de essentiële eisen van bijlage IV en, in voorkomend geval, bijlage Vb.”;

- b) lid 5 wordt als volgt gewijzigd:

- i) punt a) wordt vervangen door:

„a) de voorwaarden voor vluchtuitvoering met een luchtvaartuig in overeenstemming met de essentiële eisen van bijlage IV en, in voorkomend geval, bijlage Vb;”;

- ii) punt g) wordt vervangen door:

„g) op welke wijze de uitvoering van vluchten met de in bijlage II, punt a), onder ii), en punten d) en h), bedoelde luchtvaartuigen, wanneer deze worden gebruikt voor de commerciële verkeersluchtvaart, voldoet aan de relevante essentiële eisen van bijlage IV en, in voorkomend geval, bijlage Vb;”;

- c) aan lid 6 wordt het volgende streepje toegevoegd:

„— houden rekening met de veiligheidsaspecten van ATM/ANS;”.

7) De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 8 bis

Luchtvaartterreinen

1. Luchtvaartterreinen, luchtvaartterreinapparatuur en luchtvaartterreinactiviteiten moeten voldoen aan de essentiële eisen van bijlage Va en, in voorkomend geval, bijlage Vb.

2. Luchtvaartterreinen, luchtvaartterreinapparatuur en luchtvaartterreinactiviteiten moeten voldoen aan de essentiële eisen, hetgeen wordt vastgesteld als volgt:

a) voor elk luchtvaartterrein is een certificaat vereist. Het certificaat en de certificering van wijzigingen daarvan worden afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat het luchtvaartterrein voldoet aan de certificeringsgrondslag voor luchtvaartterreinen, zoals uiteengezet onder b), en dat het luchtvaartterrein geen kenmerken vertoont die de exploitatie ervan onveilig maken. Het certificaat heeft betrekking op het luchtvaartterrein, de exploitatie daarvan en de veiligheidsgerelateerde luchtvaartterreinapparatuur;

b) de certificeringsgrondslag voor een luchtvaartterrein bestaat uit:

i) de toepasselijke certificeringsspecificaties met betrekking tot het type luchtvaartterreinen,

ii) de bepalingen waarvoor een gelijkwaardig veiligheidsniveau is aanvaard, en

iii) de bijzondere gedetailleerde technische specificaties die nodig zijn wanneer de ontwerpkenmerken van een bepaald luchtvaartterrein of de ervaring met de exploitatie ervan tot gevolg hebben dat de onder i) vermelde specificaties niet adequaat of niet passend zijn om overeenstemming met de in bijlage Va vastgestelde essentiële eisen te garanderen;

c) krachtens de in lid 5 bedoelde maatregelen mag een certificaat voor veiligheidskritieke luchtvaartterreinapparatuur verplicht worden gesteld. Het certificaat voor deze apparatuur wordt afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat de apparatuur voldoet aan de gedetailleerde specificaties die zijn vastgesteld om naleving van de in lid 1 vermelde essentiële eisen te garanderen;

d) organisaties die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van luchtvaartterreinen moeten aantonen dat zij de mogelijkheden en de middelen bezitten om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan hun rechten zijn verbonden. Dit vermogen en deze middelen worden erkend door middel van de afgifte van het certificaat

als bedoeld onder a). Zij kunnen ook worden erkend door middel van de afgifte van een afzonderlijk certificaat, indien de lidstaat waar het luchtvaartterrein zich bevindt, daartoe besluit. De aan de gecertificeerde organisatie verleende rechten en de reikwijdte van het certificaat, met inbegrip van een lijst van te exploiteren luchtvaartterreinen, worden vermeld in het certificaat;

e) in afwijking van het bepaalde onder d) kunnen lidstaten besluiten dat verleners van platformbeheersdiensten mogen verklaren dat zij over het vermogen en de middelen beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan de door hen verleende diensten verbonden zijn.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat er voorzieningen zijn ter bescherming van luchtvaartterreinen tegen activiteiten en ontwikkelingen in hun omgeving die onaanvaardbare risico's kunnen opleveren voor luchtvaartuigen die gebruikmaken van het luchtvaartterrein.

4. Luchtvaartterreinexploitanten houden toezicht op activiteiten en ontwikkelingen in de omgeving van het luchtvaartterrein die onaanvaardbare veiligheidsrisico's kunnen opleveren voor de luchtvaart en nemen, binnen de grenzen van hun bevoegdheden, passende risicoverlagende maatregelen.

5. De maatregelen die niet-essentiële onderdelen van dit artikel beogen te wijzigen door het aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 65, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Deze maatregelen specificeren met name:

a) de voorwaarden voor de vaststelling en de kennisgeving aan een aanvrager van de certificeringsgrondslag voor een luchtvaartterrein;

b) de voorwaarden voor de vaststelling en de kennisgeving aan een aanvrager van de gedetailleerde specificaties voor luchtvaartterreinapparatuur;

c) de voorwaarden voor de afgifte, de handhaving, wijziging, opschorting of intrekking van certificaten voor luchtvaartterreinen en certificaten voor luchtvaartterreinapparatuur, inclusief exploitatiebeperkingen in verband met het specifieke ontwerp van het luchtvaartterrein;

d) de voorwaarden voor de exploitatie van een luchtvaartterrein overeenkomstig de essentiële eisen van bijlage Va en, in voorkomend geval, bijlage Vb;

e) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, opschorting of intrekking van de in lid 2, onder d), bedoelde certificaten;

- f) de verantwoordelijkheden van de houder van een certificaat;
- g) de voorwaarden voor aanvaarding en omzetting van door de lidstaten afgegeven certificaten voor luchtvaartterreinen, met inbegrip van maatregelen die door de betreffende lidstaten reeds zijn toegestaan op grond van gemelde afwijkingen van bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago, voordat deze verordening in werking treedt;
- h) de voorwaarden voor het besluit geen ontheffingen als bedoeld in artikel 4, lid 3 bis, te verlenen, met inbegrip van criteria voor vrachtluchtvaartterreinen, de kennisgeving van vrijgestelde luchtvaartterreinen en voor de toetsing van verleende ontheffingen;
- i) de omstandigheden waarin vluchtuitvoeringen in het belang van de veiligheid worden verboden, beperkt of aan voorwaarden gebonden;
- j) de voorwaarden en procedures voor het afleggen van de verklaring door de in lid 2, onder e), bedoelde dienstverleners en voor het toezicht op die dienstverleners.

6. De in lid 5 bedoelde maatregelen:

- a) zijn in overeenstemming met de stand van de techniek en met de beste praktijken op het gebied van luchtvaartterreinen, en houden rekening met de toepasselijke normen en aanbevolen methodes van de ICAO;
- b) staan in verhouding tot de omvang, het verkeer, de categorie en de complexiteit van het luchtvaartterrein en de aard en het volume van de activiteiten op dat luchtvaartterrein;
- c) houden rekening met de wereldwijde ervaring op het gebied van luchtvaartterreinexploitatie en de vooruitgang van wetenschap en techniek;
- d) maken het mogelijk om onmiddellijk te reageren op vastgestelde oorzaken van ongevallen en ernstige incidenten;
- e) bieden de nodige flexibiliteit voor een individueel aangepaste naleving van de voorschriften.

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 ver-

lener 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.

4. Krachtens de in lid 6 bedoelde maatregelen mag een certificaat verplicht worden gesteld voor organisaties die betrokken zijn bij het ontwerp, de bouw en het onderhoud van veiligheidskritieke ATM/ANS-systemen en -onderdelen. 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 certificering of gelijkstelling door de ATM/ANS-verlener verplicht worden gesteld voor veiligheidskritieke ATM/ANS-systemen en -onderdelen. De certificaten voor die systemen en onderdelen worden afgegeven, of de validering wordt verleend, 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.

6. De maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van dit artikel worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van Verordening (EG) nr. 549/2004 bedoelde regelgevingsprocedure.

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 de leden 2 en 4 bedoelde certificaten;
- d) de verantwoordelijkheden van de houder van een certificaat;

- e) de voorwaarden en procedures voor het afleggen van de verklaring door de in lid 3 bedoelde dienstverleners en voor het toezicht op die dienstverleners;
- f) de omstandigheden waarin vluchtuitvoeringen in het belang van de veiligheid worden verboden, beperkt of aan voorwaarden gebonden.
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;
- 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. 549/2004 en 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”) (*), Verordening (EG) nr. 551/2004 en Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging („de interoperabiliteitsverordening”) (**), en voorzien in overgangsregelingen ter waarborging van de continuïteit van certificaten die krachtens die verordeningen reeds zijn afgegeven; in eerste instantie omvatten zij de veiligheidsbepalingen van deze verordeningen en in het geval van toekomstige wijzigingen houden zij waar nodig rekening met de meest recente wetenschappelijke en technische ontwikkelingen;
- e) maken het mogelijk onmiddellijk te reageren op vastgestelde oorzaken van ongevallen en ernstige incidenten.

Artikel 8 quater

Luchtverkeersleiders

1. Luchtverkeersleiders alsook personen en organisaties die betrokken zijn bij de opleiding, toetsing, controle of medische keuring van luchtverkeersleiders, moeten voldoen aan de relevante essentiële eisen van bijlage Vb.
2. Luchtverkeersleiders moeten houder zijn van een vergunning en een medisch certificaat die overeenkomen met de dienst die zij verlenen.
3. De in lid 2 vermelde vergunning wordt alleen afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat hij of zij

voldoet aan de voorschriften die zijn opgesteld om overeenstemming te garanderen met de in bijlage Vb vervatte essentiële eisen inzake theoretische kennis, bedrevenheid, talenkennis en ervaring.

4. Het in lid 2 vermelde medische certificaat wordt alleen afgegeven indien de luchtverkeersleider voldoet aan de voorschriften die zijn vastgesteld om overeenstemming te waarborgen met de in bijlage Vb vervatte essentiële eisen inzake medische geschiktheid. Het medische certificaat kan worden afgegeven door een keuringsarts voor de luchtvaart of een luchtvaartgeneeskundig centrum.

5. De aan de luchtverkeersleider verleende rechten en de reikwijdte van de vergunning en het medische certificaat worden in die vergunning en die verklaring gespecificeerd.

6. De bekwaamheid van organisaties voor de opleiding van luchtverkeersleiders, keuringsartsen voor de luchtvaart en luchtvaartgeneeskundige centra om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die verbonden zijn met hun rechten in verband met de afgifte van vergunningen en medische certificaten, wordt erkend door de afgifte van een certificaat.

7. Er wordt een certificaat afgegeven aan opleidingsorganisaties, keuringsartsen voor de luchtvaart en luchtvaartgeneeskundige centra voor luchtverkeersleiders die hebben aangetoond dat zij voldoen aan de regels die zijn vastgesteld om overeenstemming met de relevante essentiële eisen van bijlage Vb te garanderen. In de certificaten wordt gespecificeerd welke rechten worden verleend.

8. Personen die verantwoordelijk zijn voor het geven van praktische opleidingen of voor het beoordelen van de vaardigheden van luchtverkeersleiders moeten houder zijn van een certificaat. Dit certificaat wordt afgegeven wanneer de betrokken persoon heeft aangetoond dat hij of zij voldoet aan de regels die zijn vastgesteld om overeenstemming met de relevante essentiële eisen van bijlage Vb te garanderen.

9. Synthetische trainingstoestellen moeten voldoen aan de relevante essentiële eisen van bijlage Vb.

10. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van dit artikel te wijzigen door het aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 65, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

De maatregelen specificeren met name:

- a) de verschillende kwalificaties en aantekeningen met betrekking tot vergunningen van luchtverkeersleiders;

- b) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van de vergunningen, kwalificaties en aantekeningen met betrekking tot vergunningen, medische certificaten, goedkeuringen en certificaten, alsmede de voorwaarden waaronder deze certificaten en goedkeuringen niet hoeven te worden gevraagd, waarbij moet worden voorzien in overgangsregelingen om de continuïteit te garanderen van de goedkeuringen en certificaten die al zijn verleend;
- c) de rechten en verantwoordelijkheden van de houders van vergunningen, kwalificaties en aantekeningen met betrekking tot vergunningen, medische certificaten, goedkeuringen en certificaten;
- d) de voorwaarden voor de aanvaarding en de omzetting van vergunningen van luchtverkeersleiders, alsmede de voorwaarden voor de aanvaarding en de omzetting van nationale medische certificaten in algemeen erkende medische certificaten.

11. De in lid 10 vermelde maatregelen weerspiegelen de stand van de techniek, met betrekking van de beste praktijken op wetenschappelijk en technisch gebied, op het vlak van de opleiding van luchtverkeersleiders. Zij worden in eerste instantie ontwikkeld op basis van de bepalingen van Richtlijn 2006/23/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 april 2006 inzake een communautaire vergunning van luchtverkeersleiders (**).

(*) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

(**) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26.

(***) PB L 114 van 27.4.2006, blz. 22.”.

8) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

„1. De in artikel 4, lid 1, onder d), bedoelde luchtvaartuigen, alsmede de bemanning van en de vluchtuitvoering met die luchtvaartuigen, voldoen aan de toepasselijke ICAO-normen. Voor zover dergelijke normen niet bestaan, voldoen deze luchtvaartuigen en de vluchtuitvoeringen aan de eisen van de bijlagen I, III en IV en, in voorkomend geval, bijlage Vb bij deze verordening, mits deze eisen niet strijdig zijn met de rechten van derde landen op grond van internationale verdragen.”;

b) aan lid 5 wordt het volgende punt toegevoegd:

„e) de veiligheidsaspecten die verband houden met ATM/ANS in aanmerking worden genomen.”.

9) Artikel 10, lid 1, wordt vervangen door:

„1. De lidstaten, de Commissie en het Agentschap werken samen om naleving van deze verordening en de uitvoeringsbepalingen daarvan te garanderen.”.

10) Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 4 en 5 worden vervangen door:

„4. In afwachting van de inwerkingtreding van de maatregelen, bedoeld in artikel 5, lid 5, artikel 7, lid 6, en artikel 9, lid 4, en het verstrijken van de eventueel daarin voorziene overgangsperioden en onverminderd artikel 69, lid 4, mogen certificaten die niet overeenkomstig deze verordening kunnen worden afgegeven, worden afgegeven op grond van de toepasselijke nationale regelgeving.

5. In afwachting van de inwerkingtreding van de maatregelen, bedoeld in artikel 8, lid 5, en het aflopen van overgangsperioden waarin deze maatregelen voorzien en onverminderd artikel 69, lid 4, mogen certificaten die niet overeenkomstig deze verordening kunnen worden afgegeven, worden afgegeven op grond van de toepasselijke nationale regelgeving.”;

b) de volgende leden worden ingevoegd:

„5 bis. In afwachting van de inwerkingtreding van de maatregelen, bedoeld in de artikelen 8 bis, lid 5, en artikel 8 quater, lid 10, en het verstrijken van de eventueel daarin voorziene overgangsperioden en onverminderd artikel 69, lid 4, mogen certificaten die niet overeenkomstig deze verordening kunnen worden afgegeven, worden afgegeven op grond van de toepasselijke nationale regelgeving.

5 ter. In afwachting van de inwerkingtreding van de maatregelen, bedoeld in artikel 8 ter, lid 6, en het verstrijken van de eventueel daarin voorziene overgangsperioden en onverminderd artikel 69, lid 4, mogen certificaten die niet overeenkomstig deze verordening kunnen worden afgegeven, worden afgegeven op grond van de toepasselijke nationale regelgeving of, voor zover van toepassing, op basis van de relevante voorschriften van Verordening (EG) nr. 2096/2005 van de Commissie van 20 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten (*).

(*) PB L 335 van 21.12.2005, blz. 13.”.

11) Aan artikel 13 wordt de volgende alinea toegevoegd:

„Gekwalificeerde instanties geven geen certificaten af.”.

12) In artikel 18 worden de punten c) en d) vervangen door:

„c) het stelt certificeringsspecificaties en aanvaardbare wijzen van naleving vast, alsmede richtsnoeren voor de uitvoering van deze verordening en de uitvoeringsbepalingen daarvan;

d) het neemt de nodige besluiten ter toepassing van de artikelen 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, 54 en 55, waaronder, in geval van onvoorziene dringende operationele omstandigheden of operationele behoeften van beperkte duur, het verlenen van ontheffingen van de in deze verordening en de uitvoeringsbepalingen daarvan vastgelegde essentiële eisen aan houders van door hen afgegeven certificaten, mits de veiligheid daardoor niet in het gedrang komt, de ontheffingen niet langer dan twee maanden gelden, de Commissie daarvan in kennis wordt gesteld en de ontheffingen niet worden verlengd.”.

13) In artikel 19, lid 2, wordt punt a) vervangen door:

„a) certificeringsspecificaties en aanvaardbare wijzen van naleving, en”.

14) De volgende artikelen worden ingevoegd:

„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;
- 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.

Artikel 22 ter

Certificering van luchtverkeersleiders

Met betrekking tot de in artikel 8 quater, lid 1, bedoelde personen en organisaties:

a) voert het Agentschap zelf of via de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties inspecties en audits uit bij de organisaties die het certificeert en, in voorkomend geval, bij hun personeel;

b) zorgt het Agentschap voor de afgifte en verlenging van certificaten van buiten het grondgebied van de lidstaten gevestigde organisaties voor de opleiding van luchtverkeersleiders, en, in voorkomend geval, hun personeel;

c) zorgt het Agentschap voor de wijziging, opschorting of intrekking van het certificaat, indien de voorwaarden op grond waarvan het door het Agentschap is afgegeven niet langer worden vervuld of indien de rechtspersoon of natuurlijk persoon die houder is van het certificaat de bij deze verordening of de uitvoeringsbepalingen daarvan opgelegde verplichtingen niet nakomt.”.

15) In artikel 33, lid 2, onder c), wordt de datum „30 september” vervangen door „30 november”.

16) Artikel 44, lid 1, wordt vervangen door:

„1. Tegen besluiten van het Agentschap op grond van de artikelen 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, 55 of 64 kan beroep worden ingesteld.”.

17) Artikel 50, lid 2, wordt vervangen door:

„2. Het beroep tot nietigverklaring van de besluiten die het Agentschap overeenkomstig de artikelen 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23, 55 of 64 heeft genomen, kan pas bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen worden ingeleid nadat alle beroepsmogelijkheden bij het Agentschap zelf zijn uitgeput.”.

18) Artikel 52 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt de eerste alinea vervangen door:

„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).”;

b) lid 2 wordt vervangen door:

„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.”.

19) In artikel 55, lid 1, wordt de eerste zin vervangen door:

„Het Agentschap kan ter uitvoering van de artikelen 7, 20, 21, 22, 22 bis, 22 ter, 23 en 24, lid 2, alle nodige onderzoeken bij ondernemingen zelf verrichten dan wel door de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties laten verrichten.”.

20) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 65 bis

Wijzigingen

Overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag zal de Commissie voorstellen de Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 te wijzigen teneinde rekening te houden met de eisen van deze verordening.”.

21) De titel van bijlage V wordt vervangen door:

„Criteria voor gekwalificeerde instanties als bedoeld in artikel 13 („gekwalificeerde instantie” of „instantie”).

22) De als bijlage bij deze verordening gevoegde bijlagen Va en Vb worden ingevoegd.

Artikel 2

Richtlijn 2006/23/EG wordt hierbij ingetrokken.

De bepalingen van Richtlijn 2006/23/EG blijven, bij wijze van overgangsregeling, van toepassing tot de datum waarop de maatregelen als bedoeld in artikel 8 quater, lid 10, van Verordening (EG) nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij deze verordening, van toepassing zijn.

Artikel 3

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

De Commissie stelt de maatregelen als bedoeld in artikel 8 bis, lid 5, van Verordening (EG) nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij deze verordening, vóór 31 december 2013 vast. Artikel 8 bis is van toepassing vanaf de in die maatregelen genoemde data.

De Commissie stelt de maatregelen als bedoeld in artikel 8 ter, lid 6, en artikel 8 quater, lid 10, van Verordening (EG) nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij deze verordening, vóór 31 december 2012 vast. De artikelen 8 ter en 8 quater zijn van toepassing vanaf de in die maatregelen genoemde data.

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

Gedaan te Straatsburg, 21 oktober 2009.

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
J. BUZEK

Voor de Raad
De voorzitter
C. MALMSTRÖM

BIJLAGE

„BIJLAGE Va

ESSENTIËLE EISEN VOOR LUCHTVAARTTERREINEN

A — Fysieke kenmerken, infrastructuur en apparatuur

1. Bewegingsgebied

- a) Een luchtvaartterrein dient een daartoe aangewezen zone te hebben voor de start en de landing van luchtvaartuigen. Die zone voldoet aan de volgende voorwaarden:
- i) de start- en landingszone dient de juiste afmetingen en kenmerken te hebben voor de luchtvaartuigen die geacht worden er gebruik van te maken;
 - ii) waar van toepassing dient de start- en landingszone voldoende draagvermogen te hebben voor een voortdurend gebruik door de daarvoor bestemde luchtvaartuigen. Zones die niet bestemd zijn voor voortdurend gebruik hoeven enkel in staat te zijn het gewicht van de luchtvaartuigen te dragen;
 - iii) de start- en landingszone dient zodanig ontworpen te zijn dat water kan afvloeien teneinde te voorkomen dat water blijft staan en een onaanvaardbaar risico vormt voor het functioneren van de luchtvaartuigen;
 - iv) de helling en veranderingen in de helling van de start- en landingszone mogen niet leiden tot onaanvaardbare risico's voor het functioneren van de luchtvaartuigen;
 - v) de eigenschappen van het oppervlak van de start- en landingszone dienen geschikt te zijn voor gebruik door de daartoe bestemde luchtvaartuigen, en
 - vi) het start- en landingsterrein dient vrij te zijn van objecten die een onaanvaardbaar risico kunnen opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen.
- b) Wanneer er meerdere als zodanig aangewezen start- en landingszones zijn, dienen zij zodanig van aard te zijn dat zij geen onaanvaardbaar risico kunnen opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen.
- c) De als zodanig aangewezen start- en landingszone dient omgeven te zijn door afgebakende zones. Deze zones zijn bedoeld om luchtvaartuigen te beschermen wanneer zij eroverheen vliegen tijdens de start of de landing, of om de gevolgen te beperken van te vroeg aan de grond komen of van de baan raken op de start- en landingszone. Deze zones voldoen aan de volgende voorwaarden:
- i) zij dienen de juiste afmetingen te hebben voor het functioneren van de luchtvaartuigen die voorzien zijn;
 - ii) de helling en veranderingen in de helling van deze zones mogen niet leiden tot onaanvaardbare risico's voor het functioneren van de luchtvaartuigen;
 - iii) de zones dienen vrij te zijn van objecten die een onaanvaardbaar risico kunnen opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen. Dit laat onverlet dat breekbaar materieel voor assistentie bij het functioneren van een luchtvaartuig in die zones aanwezig mag zijn;
 - iv) elk van die zones dient voldoende draagvermogen te hebben voor het beoogde doel.
- d) De zones van een luchtvaartterrein die bedoeld zijn voor het taxiën en parkeren van luchtvaartuigen, en hun onmiddellijke omgeving dienen zodanig ontworpen te zijn dat de luchtvaartuigen die geacht worden ervan gebruik te maken onder alle voorziene omstandigheden veilig kunnen functioneren, en dienen te voldoen aan de volgende voorwaarden:
- i) zij dienen voldoende draagvermogen te hebben om het herhaaldelijk taxiën en parkeren van de daarvoor bestemde luchtvaartuigen aan te kunnen. De zones die enkel bedoeld zijn voor sporadisch gebruik, hoeven enkel in staat te zijn het gewicht van de luchtvaartuigen te dragen;
 - ii) zij dienen zodanig ontworpen te zijn dat water kan afvloeien teneinde te voorkomen dat water blijft staan en een onaanvaardbaar risico vormt voor het functioneren van de luchtvaartuigen;

- iii) de helling en veranderingen in de helling van deze zones mogen geen onaanvaardbaar risico opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen;
 - iv) de eigenschappen van het oppervlak van deze zones dienen geschikt te zijn voor het gebruik dat de daartoe bestemde luchtvaartuigen daarvan maken, en
 - v) de zones dienen vrij te zijn van objecten die een onaanvaardbaar risico opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen. Dit laat onverlet dat materieel dat nodig is in die zone, opgesteld mag worden in specifiek daartoe aangewezen posities of zones.
- e) De overige infrastructuur die bedoeld is voor gebruik door luchtvaartuigen, dient zodanig ontworpen te zijn dat zij geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de luchtvaartuigen die er gebruik van maken.
 - f) Constructies, gebouwen, materieel of opslagterreinen dienen zodanig gesitueerd en ontworpen te zijn dat zij geen onaanvaardbaar risico opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen.
 - g) Er moet worden gezorgd voor passende middelen om te voorkomen dat onbevoegde personen of voertuigen toegang krijgen tot het bewegingsgebied. Ditzelfde geldt voor dieren die groot genoeg zijn om een onaanvaardbaar risico op te leveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen, onverminderd nationale en internationale voorschriften inzake dierenbescherming.

2. Hindernisvrijheid

- a) Aankomst- en vertrekroutes en -zones dienen te worden vastgesteld om luchtvaartuigen te beschermen die onderweg zijn naar het luchtvaartterrein om er te landen of die daarvandaan vertrekken. Deze routes en zones dienen de luchtvaartuigen de benodigde afstand te bieden met betrekking tot hindernissen in het gebied rondom het luchtvaartterrein waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met de plaatselijke fysieke kenmerken.
- b) De afstand tot dergelijke hindernissen dient te zijn afgestemd op de vluchtfase en het type operatie op dat moment. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de apparatuur voor de positiebepaling van het luchtvaartuig.

3. Visuele en niet-visuele hulpmiddelen en apparatuur van luchtvaartterreinen

- a) Hulpmiddelen dienen geschikt te zijn voor het doel ervan en herkenbaar en begrijpelijk te zijn voor gebruikers onder alle beoogde operationele omstandigheden.
- b) De apparatuur van het luchtvaartterrein moet onder alle voorziene gebruiksomstandigheden de beoogde werking hebben. Zowel in normale gebruiksomstandigheden als in geval van een storing mag de apparatuur van luchtvaartterreinen geen onaanvaardbaar risico op te leveren voor de veiligheid van de luchtvaart.
- c) De hulpmiddelen en hun stroomvoorzieningssysteem moeten zodanig zijn ontworpen dat storingen niet leiden tot de overdracht van ongeschikte, misleidende of ontoereikende informatie aan gebruikers of tot de onderbreking van een essentiële dienst.
- d) Er dient passende beveiliging te zijn om schade aan of ontregeling van dergelijke hulpmiddelen te voorkomen.
- e) Stralingsbronnen en de eventuele aanwezigheid van beweeglijke of onbeweeglijke objecten mogen het functioneren van systemen voor luchtvaartcommunicatie, navigatie en radartoezicht niet verstoren of nadelig beïnvloeden.
- f) Aan de relevante medewerkers dient informatie ter beschikking te worden gesteld over het functioneren en gebruik van luchtvaartterreinapparatuur, met duidelijke vermelding van de omstandigheden die onaanvaardbare risico's voor de veiligheid van de luchtvaart opleveren.

4. Informatie over het luchtvaartterrein

- a) Relevante informatie over het luchtvaartterrein en de beschikbare diensten dient te worden vastgelegd en geactualiseerd.
- b) De gegevens dienen accuraat, leesbaar, compleet en eenduidig te zijn. Er moeten passende integriteitsniveaus worden gehandhaafd.
- c) De informatie dient tijdig aan de gebruikers en de betrokken verleners van ANS beschikbaar te worden gesteld, waarbij gebruikgemaakt wordt van een voldoende betrouwbare en snelle communicatiemethode.

B — Gebruik en beheer

1. De exploitant van een luchtvaartterrein is verantwoordelijk voor het gebruik ervan. De exploitant van een luchtvaartterrein heeft de volgende verantwoordelijkheden:

- a) de exploitant van een luchtvaartterrein beschikt rechtstreeks of via contracten over alle benodigde middelen om te zorgen voor een veilig gebruik van luchtvaartuigen op het luchtvaartterrein, met inbegrip van onder meer installaties, personeel, apparatuur en materieel, documentatie van taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en registratie;

- b) de exploitant van een luchtvaartterrein verifieert dat te allen tijde voldaan wordt aan de eisen in hoofdstuk A of neemt de juiste maatregelen om het risico van niet-naleving van deze eisen te beperken. Procedures moeten worden vastgesteld en toegepast om alle gebruikers tijdig van dergelijke maatregelen op de hoogte te stellen;
- c) de exploitant van een luchtvaartterrein moet een passend risicobeheersprogramma opzetten en uitvoeren voor in het wild levende dieren;
- d) de exploitant van een luchtvaartterrein zorgt ervoor dat het functioneren van voertuigen en personen in het bewegingsgebied en andere operationele zones wordt gecoördineerd met de bewegingen van luchtvaartuigen om botsingen en schade aan luchtvaartuigen te voorkomen;
- e) indien van toepassing zorgt de exploitant van een luchtvaartterrein ervoor dat procedures zijn vastgesteld en uitgevoerd ter beperking van risico's in verband met het functioneren van luchtvaartterreinen in de winter, bij ongunstige weersomstandigheden, bij verminderd zicht of tijdens de nacht;
- f) om permanente inachtneming van de essentiële eisen voor luchtvaartterreinen te garanderen, treft de exploitant van een luchtvaartterrein regelingen met andere bevoegde organisaties, met inbegrip van onder meer exploitanten van luchtvaartuigen, verleners van luchtvaarnavigatiediensten, verleners van grondafhandelingsdiensten en andere organisaties wier activiteiten of producten van invloed kunnen zijn op de veiligheid van luchtvaartuigen;
- g) de exploitant van een luchtvaartterrein zorgt zelf of aan de hand van overeenkomsten met derden ervoor dat procedures worden vastgesteld die ervoor zorgen dat de tanks van luchtvaartuigen met niet-verontreinigde brandstof volgens de juiste specificaties worden gevuld;
- h) er worden handboeken voor het onderhoud van apparatuur op luchtvaartterreinen beschikbaar gesteld en in de praktijk gebruikt. Deze handboeken moeten onderhouds- en reparatie-instructies, klantendienstinformatie, informatie over het opsporen van storingen, en inspectieprocedures bevatten;
- i) de exploitant van een luchtvaartterrein moet een effectief rampenplan voor het luchtvaartterrein opstellen en implementeren. Dit plan dient rampenscenario's te beschrijven die kunnen plaatsvinden op het luchtvaartterrein en in de onmiddellijke omgeving ervan. Dit plan zal, indien nodig, worden gecoördineerd met het rampenplan van de omliggende gemeenschap;
- j) de exploitant van een luchtvaartterrein zorgt ervoor dat er op het luchtvaartterrein voorzien wordt in adequate reddings- en brandbestrijdingsdiensten. Deze diensten dienen met spoed te reageren op ongelukken en incidenten en moeten beschikken over de nodige apparatuur, blusmiddelen en medewerkers;
- k) de exploitant van een luchtvaartterrein zet voor de exploitatie en het onderhoud uitsluitend goed opgeleid en gekwalificeerd personeel in. Daarnaast moet hij opleidings- en controleprogramma's opzetten en uitvoeren om de vaardigheden van al het relevante personeel op peil te houden;
- l) de exploitant van een luchtvaartterrein zorgt ervoor dat elke persoon die zonder begeleiding toegang heeft tot het bewegingsgebied of enige andere operationele zone, hiervoor voldoende opgeleid en gekwalificeerd is;
- m) de reddings- en brandbestrijdingsmedewerkers zijn voldoende opgeleid en gekwalificeerd om in de luchtvaartterreinomgeving te functioneren. De exploitant van een luchtvaartterrein moet opleidings- en controleprogramma's opzetten en uitvoeren om de vaardigheden van al deze medewerkers op peil te houden, en
- n) iedere reddings- en brandbestrijdingsmedewerker die in actie kan komen bij luchtvaartnoodsituaties moet op periodieke basis zijn of haar medische geschiktheid aantonen om zijn of haar taken naar behoren te kunnen uitvoeren, rekening houdend met het soort activiteit waar het om gaat. Onder medische geschiktheid, waaronder zowel lichamelijke als mentale geschiktheid valt, wordt verstaan dat de medewerker geen aandoening of handicap heeft die het hem of haar onmogelijk maakt de volgende activiteiten uit te oefenen:
 - i) uitvoeren van de taken die nodig zijn om in actie te komen bij luchtvaartnoodsituaties;
 - ii) op ieder willekeurig moment uitvoeren van aan de medewerker opgedragen taken, of
 - iii) op correcte wijze waarnemen van zijn of haar omgeving.

2. Beheersystemen

- a) De exploitant van het luchtvaartterrein dient een beheersysteem te implementeren en te onderhouden om te waarborgen dat voldaan wordt aan de essentiële eisen voor luchtvaartterreinen en te streven naar voortdurende en proactieve verbeteringen van de veiligheid. Het beheersysteem dient organisatorische structuren, verantwoordingsplichten, verantwoordelijkheden, beleidsvormen en procedures te bevatten.

- b) Het beheersysteem bevat een programma ter voorkoming van ongelukken en incidenten, met inbegrip van een regeling voor de rapportage en analyse van voorvallen. Bij de analyse zullen zo nodig de in punt 1, onder f), hierboven genoemde partijen worden betrokken.
- c) De exploitant van het luchtvaartterrein dient een handboek voor het luchtvaartterrein te ontwikkelen en te handelen overeenkomstig dat handboek. Een dergelijk handboek dient alle benodigde instructies, informatie en procedures voor het luchtvaartterrein, het beheersysteem en het operationele personeel te bevatten, zodat dit personeel zijn taken kan uitvoeren.

C — Omgeving van het luchtvaartterrein

1. Het luchtruim rondom de bewegingsgebieden van het luchtvaartterrein dient vrijgehouden te worden van hindernissen, zodat de bewegingen van luchtvaartuigen op het luchtvaartterrein kunnen worden uitgevoerd zonder dat dit onaanvaardbare risico's oplevert door het ontstaan van hindernissen rondom het luchtvaartterrein. Er moeten daarom vlakken voor het determineren van hindernissen worden bepaald, ingesteld en permanent gecontroleerd waarmee eventuele hindernissen kunnen worden vastgesteld.
 - a) Elke keer wanneer een object binnen deze vlakken komt, dient te worden beoordeeld of het al dan niet een onaanvaardbaar risico meebrengt. Elk object dat een onaanvaardbaar risico oplevert, moet worden verwijderd ofwel dienen er passende maatregelen te worden genomen om de luchtvaartuigen die van het luchtvaartterrein gebruikmaken, te beschermen.
 - b) Eventueel nog steeds aanwezige hindernissen dienen bekendgemaakt te worden en voor zover nodig gemarkeerd en zichtbaar gemaakt door middel van verlichting.
2. Gevaren gerelateerd aan menselijke activiteiten en aan het gebruik van de grond, zoals opgesomd in de volgende, niet uitputtende lijst, dienen te worden bewaakt. Het risico dat zij veroorzaken, dient te worden ingeschat en waar nodig verkleind:
 - a) elke ontwikkeling of verandering in het gebruik van de grond in de omgeving van het luchtvaartterrein;
 - b) de mogelijkheid van turbulentie veroorzaakt door obstakels;
 - c) het gebruik van gevaarlijke, verwarrende en misleidende verlichting;
 - d) verblinding door grote en in hoge mate reflecterende oppervlakken;
 - e) het instellen van gebieden die ruimte laten aan rondtrekkend wild in de omgeving van het bewegingsgebied;
 - f) bronnen van onzichtbare straling of de aanwezigheid van beweeglijke of onbeweeglijke objecten die het functioneren van systemen voor luchtvaartcommunicatie, navigatie en toezicht kunnen verstoren of nadelig kunnen beïnvloeden.
3. Een rampenplan voor de plaatselijke gemeenschap dient te worden opgesteld voor luchtvaartnoodsituaties die zich voordoen in de plaatselijke omgeving van het luchtvaartterrein.

D — Overige bepalingen

Behoudens gevallen waarin luchtvaartuigen in een noodsituatie verkeren of moeten uitwijken naar een ander luchtvaartterrein en met uitzondering van bepaalde afhankelijk van het geval te specificeren omstandigheden, mag een luchtvaartterrein of mogen delen daarvan niet worden gebruikt door luchtvaartuigen waarvoor het luchtvaartterrein qua ontwerp en operationele procedures normaliter niet is bestemd.

BIJLAGE Vb

ESSENTIËLE EISEN VOOR ATM/ANS EN LUCHTVERKEERSLEIDERS

1. Gebruik van het luchtruim

- a) Alle activiteiten van luchtvaartuigen, met uitzondering van de in artikel 1, lid 2, onder a), vermelde activiteiten, dienen in alle vluchtfasen of op het bewegingsgebied van een luchtvaartterrein te worden uitgevoerd overeenkomstig de gemeenschappelijke algemene operationele voorschriften en met 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 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, waar nodig, bij te dragen tot de bescherming tegen obstakels en 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 detectieaansluitbaarheid.

g) Beheer van luchtverkeersstromen

Bij het tactische beheer van luchtverkeersstromen op communautair niveau 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.

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.

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.

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.

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 te allen tijde op een adequaat niveau op peil te worden gehouden. 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 te allen tijde op een adequaat niveau op peil te worden gehouden. 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 de Engelse taal 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 situatierkenning 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 dient te worden verzorgd door instructeurs met de vereiste kwalificaties. 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 aangetoond kan worden, kunnen er corrigerende maatregelen worden genomen om een gelijkwaardig veiligheidsniveau te waarborgen.

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 operationele handboeken te ontwikkelen en bij te houden met betrekking tot de door hen 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 andere partijen die een bijdrage aan de betreffende dienst leveren 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 functionele veiligheidsvereisten.
- 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 adequaat 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 eventuele wijzigingen daarin).
- d) Opleidingsorganisaties
- Een organisatie die opleidingen verzorgt voor personeel dat luchtverkeersleidingsdiensten verleent, dient aan de volgende voorwaarden te voldoen:
- i) de organisatie dient te beschikken over alle noodzakelijke middelen om aan de verantwoordelijkheden en verplichtingen te kunnen voldoen die verband houden met haar activiteiten. 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 operationeel registratiesysteem;
 - ii) de organisatie dient een beheersysteem in te voeren en te onderhouden in verband met de veiligheid en normen van de opleidingen en dient te streven naar een continue verbetering van dat 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.”
-