

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 25.6.2008
COM(2008) 390 definitief

2008/0128 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2008) 2086}

{SEC(2008) 2087}

1. ACHTERGROND

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart is opgericht bij Verordening (EG) nr. 1592/2002¹, die in september 2002 van kracht is geworden. Krachtens de oorspronkelijke verordening zijn taken op twee gebieden toegewezen aan het agentschap: luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartproducten, -onderdelen en -toepassingen moeten, samen met de organisaties die verantwoordelijk zijn voor het ontwerp, de productie en het onderhoud ervan, voortaan voldoen aan uniforme bindende regels die door de Commissie zijn vastgesteld².

Het agentschap verstrekt de Commissie alle technische deskundigheid die zij nodig heeft en staat haar onder meer bij in de uitoefening van haar wet- en regelgevende taken. Het agentschap zet ook een systeem op om toezicht te houden op de toepassing van de communautaire wetgeving, om de effecten van die wetgeving te beoordelen en om nuttige suggesties te doen. Certificaten en goedkeuringen waaruit blijkt dat producten en organisaties aan de gemeenschappelijke regels beantwoorden, worden ofwel door het EASA ofwel door de bevoegde nationale autoriteiten afgegeven: het EASA voert de typecertificering van producten uit en geeft certificaten af voor organisaties die in derde landen zijn gevestigd; de nationale autoriteiten geven, op basis van gemeenschappelijke regels en onder toezicht van het agentschap, individuele certificaten en goedkeuringen af voor de meeste organisaties op hun grondgebied.

Bij Verordening (EG) nr. 216/2008³ zijn de taken van het EASA uitgebreid tot luchtvaartactiviteiten, pilotenvergunningen en, binnen de grenzen van het Verdrag van Chicago, de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen. Deze nieuwe taken hebben onder meer betrekking op normaliseringsinspecties en veiligheidstoezicht, waarbij vooral de platforminspecties belangrijk zijn.

2. UITDAGINGEN

De Commissie heeft altijd getracht te garanderen dat de oprichting van de gemeenschappelijke markt voor luchtvervoer gepaard zou gaan met de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsnormen om hoge en uniforme normen in alle lidstaten te garanderen.

Het uitstekende veiligheidsniveau in de Unie moet worden behouden en zelfs verbeterd om de veiligheidsrisico's van het groeiende luchtverkeer en de congestie te beperken. Het is ook belangrijk de veiligheidsaspecten te integreren in het initiatief voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim, teneinde te garanderen dat de versnippering van het luchtruim geen negatieve gevolgen heeft voor het aantal ongevallen.

¹ Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PB L 240 van 7.9.2002, blz. 1).

² Verordening (EG) Nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 (PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6) en Verordening (EG) nr. 2042/2003 van 20 november 2003 (PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1) betreffende de certificering en het onderhoud van luchtvaartproducten, -onderdelen en -toepassingen.

³ Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG.

De volgende stap in deze richting is de bevoegdheden van het agentschap uit te breiden naar luchthavens, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten (ATM/ANS).

3. ADVIES VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART EN RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN

Krachtens artikel 19 van Verordening (EG) nr. 216/2008 moest de Commissie, alvorens deze bevoegdheden uit te breiden, eerst het advies van het EASA inwinnen. Het agentschap moest, overeenkomstig zijn procedureregels⁴ en de internationale praktijken op dit gebied, een uitgebreide raadpleging van alle belanghebbenden organiseren en met hun opmerkingen rekening houden alvorens advies uit te brengen. Het agentschap heeft twee afzonderlijke raadplegingsdocumenten met voorgestelde wijzigingen gepubliceerd: één voor luchthavens en één voor ATM/ANS. In totaal werden meer dan 3 500 reacties ontvangen.

Op basis van deze reacties heeft het agentschap de kwesties onderzocht. Op 6 december 2007 heeft het een advies inzake luchthavens naar de Commissie gestuurd. Het advies inzake luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten volgde op 15 april 2008.

Uit deze raadplegingen is gebleken dat er ruime eensgezindheid bestaat om het in 2002 op gang gebrachte proces te voltooien door de veiligheidsaspecten van luchthavens en ATM/ANS toe te voegen aan de taken van het EASA, zodat het EASA de bewaker van de Europese regelgeving inzake luchtvaartveiligheid wordt. Voorts werd benadrukt dat een effectieve interface met de ontwikkelingen op het gebied van het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot stand moet worden gebracht.

4. EFFECTBEOORDELING

Alvorens dit voorstel voor een verordening te doen, heeft de Commissie een effectbeoordeling uitgevoerd. Deze effectbeoordeling was gebaseerd op de resultaten van de voorlopige effectbeoordeling die in 2005 door de Commissie op gang is gebracht en door een onafhankelijke consultant is opgesteld, en op de regelgevende effectbeoordeling van het EASA. Tijdens de effectbeoordeling zijn diverse opties bestudeerd:

- A "Niets doen";
- B De bevoegdheden van het EASA uitbreiden;
- C De werkingssfeer van de bestaande regeling om mandaten aan Eurocontrol te geven, uitbreiden;
- D Een nieuw agentschap oprichten;
- E De EASA-bevoegdheden uitbreiden en nog meer bevoegdheden aan het EASA toekennen dan voorzien in optie B.

Al deze opties werden afgewogen tegen de optie "niets doen", die als referentiepunt werd gebruikt voor de analyse van de veiligheids-, economische, milieu-, sociale en andere effecten. Uit de vergelijking van de effecten van deze opties bleek zeer duidelijk dat de voorkeur moet worden gegeven aan de uitbreiding van de EASA-bevoegdheden met regelgevende verantwoordelijkheid voor luchthavens en ATM/ANS. Deze optie heeft geen negatieve gevolgen op de bovenvermelde gebieden.

⁴ Besluit MB/7/03 van 27 juni 2003 inzake de door het agentschap te volgen procedure voor het opstellen van adviezen, certificeringsspecificaties en begeleidend materiaal, vastgesteld overeenkomstig artikel 43 van Verordening (EG) nr. 1592/2002.

De goedkeuring van de Raad voor Effectbeoordeling is ontvangen op 23 april 2008.

5. VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING

5.1. Instrumenten en methode

Het verruimen van de werkingssfeer van Verordening (EG) nr. 216/2008 is het beste middel om de gemeenschappelijke regels uit te breiden tot veiligheid van luchthavens, luchtverkeersbeheer (ATM) en luchtvaartnavigatiediensten (ANS) omdat het EASA ook nieuwe taken op deze gebieden krijgt, met name met betrekking tot regelgeving, normaliseringsinspecties en, zij het in beperkte mate, certificering.

Wat de veiligheid van luchthavens betreft, is het de bedoeling te garanderen dat de essentiële vereisten en bijbehorende uitvoeringsbepalingen voor luchthavens, luchthavenapparatuur, -organisatie, -activiteiten en -personeel gebaseerd zijn op de relevante ICAO-normen. Bovendien worden daar in het geval van luchthavenapparatuur procedures en voorschriften aan toegevoegd om overlapping met bestaande regels van de richtlijn inzake de "nieuwe aanpak" of de uitvoeringsbepalingen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim te vermijden. Ten slotte wordt, voor zover van toepassing, gebruik gemaakt van normen die zijn uitgevaardigd door erkende normaliseringsinstellingen, zoals ISO, CEN, CENELEC, ETSI of EUROCAE.

Wat ATM/ANS betreft, moet worden gezorgd voor een goede coördinatie tussen de essentiële vereisten en de uitvoeringsbepalingen enerzijds en de regels inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de bijbehorende uitvoeringsbepalingen anderzijds. Het doel is te garanderen dat de toekomstige EASA-uitvoeringsbepalingen gebaseerd zijn op de bestaande bepalingen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name de omgezette ESARR's. Daartoe worden overgangsmechanismen ontworpen om de continuïteit te garanderen van de goedkeuringen die al uit hoofde van de regels inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim zijn verleend.

5.2. Inhoud

5.2.1. Wijzigingen van het advies van het agentschap

De twee adviezen van het agentschap zijn in grote lijnen gevolgd. Op sommige punten bevatten deze adviezen verschillende opties om de veiligheidsdoelstellingen te verwezenlijken. Bij het maken van een keuze tussen deze opties heeft de Commissie de beginselen van goed bestuur, subsidiariteit en evenredigheid nageleefd om de beschikbare middelen zo goed mogelijk te benutten.

5.2.2. Uitbreiding van de werkingssfeer van de verordening

De werkingssfeer van de gemeenschappelijke regels is gespecificeerd in Verordening 216/2008. Bij een uitbreiding van de werkingssfeer van de verordening moet duidelijk worden vermeld welke infrastructuur, producten, systemen, apparatuur, diensten, personen of organisaties onder deze uitbreiding vallen en derhalve onderworpen zijn aan de eisen van de verordening en, voor zover van toepassing, aan de uitvoeringsbepalingen van de verordening. De infrastructuur, producten, systemen, apparatuur, diensten, personen of organisaties die niet onder de bevoegdheid van de Gemeenschap vallen, blijven onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten, die passende maatregelen moeten nemen om het beschermingsniveau te bieden dat hun burgers verwachten.

5.2.2.1. Luchthavens

Om de veiligheid te verbeteren, met name op luchthavens en in de omgeving van luchthavens, wordt in de verordening voorgesteld de gemeenschappelijke regels uit te breiden tot luchthavens. Dit zijn de belangrijkste punten van het voorstel:

- Alle publieke luchthavens die geschikt zijn voor luchtverkeer volgens de instrumentvliegvoorschriften of voor luchtvaartuigen boven een bepaald gewicht, moeten onder de communautaire wetgeving worden gebracht.
- Als aanvullende bijlage bij de basisverordening moeten specifieke gemeenschappelijke essentiële vereisten met betrekking tot fysieke kenmerken, infrastructuur, luchthavenapparatuur, -activiteiten, -beheer en vermindering van gevaren in de onmiddellijke omgeving van luchthavens worden vastgesteld.
- Eigenaars en exploitanten van luchthavens en organisaties of personen die diensten verlenen of apparatuur ter beschikking stellen die een invloed kunnen hebben op de veiligheid van luchthavenactiviteiten, zijn verantwoordelijk voor de toepassing van deze essentiële vereisten, onder toezicht van de lidstaten.
- Luchthavenexploitanten moeten beheersystemen opstellen en toepassen; deze systemen moeten ook betrekking hebben op de veiligheidsaspecten.
- Het opstellen van ontwerp-uitvoeringsbepalingen en certificeringsspecificaties, veiligheidsanalyses en normaliseringsinspecties behoort tot de taken van het agentschap.
- De Commissie krijgt de bevoegdheid om uitvoeringsbepalingen vast te stellen met gedetailleerde eisen die door de bovenvermelde organisaties en personen moeten worden nageleefd, alsook de toepasselijke certificeringsprocessen.
- Dergelijke uitvoeringsbepalingen moeten evenredig zijn met het niveau van complexiteit van de luchthaven, rekening houdende met de aard en het volume van de activiteiten; de regels moeten consistent zijn met de relevante SARP's van ICAO.
- Het agentschap krijgt de bevoegdheid om certificeringsspecificaties vast te stellen die in het certificeringsproces moeten worden gebruikt en die het mogelijk maken de ER's flexibel toe te passen en een uniform veiligheidsniveau te bereiken.
- Het ontwerp en de activiteiten van de luchthaven moeten afzonderlijk worden gecertificeerd, maar als de eigenaar van de luchthaven en de luchthavenexploitant één en dezelfde persoon zijn, mag één certificaat worden afgegeven.
- Exploitanten van meerdere luchthavens die passende centrale activiteiten hebben uitgebouwd, kunnen één certificaat vragen dat betrekking heeft op de activiteiten en het beheer op alle luchthavens die onder hun verantwoordelijkheid vallen.
- De verificatie van de overeenstemming van de luchthavenapparatuur is een onderdeel van de certificering van het luchthavenontwerp of de luchthavenexploitant, afhankelijk van het geplande gebruik van de apparatuur, maar de veiligheidskritieke apparatuur is onderworpen aan specifieke certificeringsregelingen, waarbij eventueel de bekwaamheid van de ontwerper en fabrikant moet worden aangetoond, indien dit in de uitvoeringsbepalingen is bepaald en nadat de veiligheidsvoordelen en de economische voordelen daarvan voldoende zijn beoordeeld.

5.2.2.2 ATM/ANS

De voorgestelde verordening vormt de rechtsgrondslag op basis waarvan wordt gegarandeerd dat de veiligheid van het luchtverkeersbeheer, van de luchtvaartnavigatiediensten en van de lucht/grondinteroperabiliteit wordt georganiseerd in het kader van het EASA-systeem. Daartoe is in het voorstel het volgende bepaald:

- Het volledige luchtruim waarop het Verdrag van toepassing is, samen met het luchtruim waarop Verordening (EG) nr. 551/2004 van toepassing is, valt onder de communautaire wetgeving.
- Specifieke gemeenschappelijke essentiële vereisten ter beperking van alle veiligheidsrisico's in verband met het gebruik van het luchtruim moeten worden vastgesteld en als aanvullende bijlage aan de basisverordening worden toegevoegd.
- Het gebruik van een luchtruimblok moet worden beheerd door een operationeel concept dat ontworpen is om de risico's op botsingen tussen luchtvaartuigen onderling en tussen luchtvaartuigen en de grond te beperken.
- Luchtruimgebruikers moeten voldoen aan de regels die zijn uitgevaardigd om de operationele concepten toe te passen die gelden in het luchtruim waarin zij actief zijn, en moeten gebruik maken van de diensten die verantwoordelijk zijn voor het gebruik van dat luchtruim.
- Organisaties en personen die betrokken zijn bij het verlenen van ATM/ANS zijn verantwoordelijk voor de toepassing van de relevante essentiële vereisten.
- Luchtverkeersleiders en organisaties voor de opleiding van luchtverkeersleiders worden aan certificering onderworpen.
- Systemen en onderdelen die gebruikt worden voor het verlenen van ATM/ANS moeten voldoen aan passende veiligheidseisen, als hun veiligheidskritieke karakter dit vereist.
- De Commissie krijgt de bevoegdheid om uitvoeringsbepalingen vast te stellen waarin gedetailleerde eisen zijn vastgesteld waaraan de bovenvermelde organisaties, personen, systemen en onderdelen moeten voldoen, alsook de toepasselijke certificeringsprocessen, voor zover relevant.
- Dergelijke uitvoeringsbepalingen moeten evenredig zijn met het niveau van complexiteit van de geregelde activiteiten of het veiligheidskritieke karakter van de betrokken systemen en onderdelen; ze moeten gebaseerd zijn op de bestaande bepalingen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name de omgezette ESARR's. Daartoe worden overgangsmechanismen ontworpen om te zorgen voor de continuïteit van de goedkeuringen die al zijn verleend in het kader van de regels inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim.
- De bevoegde autoriteiten van de lidstaten moeten erop toezien dat de organisaties de essentiële vereisten en bijbehorende uitvoeringsbepalingen naleven, behalve als deze organisaties in derde landen zijn gevestigd of diensten verlenen in het luchtruim van meer dan drie lidstaten. In dat geval wordt het toezicht door het agentschap uitgeoefend.
- Ontwerp-uitvoeringsbepalingen en certificeringsspecificaties, veiligheidsanalyses en normaliseringsinspecties van nationale bevoegde autoriteiten behoren tot de taken van het agentschap.
- Verleners van ATM/ANS keuren beheersystemen goed en passen deze toe, met inbegrip van de veiligheidsaspecten. Zij worden ook gecertificeerd, behalve als ze alleen

vluchtinformatie of platformbeheersdiensten verstrekken; in dat geval hoeven ze alleen een bekwaamheidsverklaring af te leggen.

- De verificatie van de overeenstemming van systemen en onderdelen maakt deel uit van de certificering van de verleners van ATM/ANS, maar de veiligheidskritieke apparatuur is onderworpen aan specifieke certificeringsregelingen, waarbij eventueel de bekwaamheid van de ontwerper en fabrikant moet worden aangetoond, indien dit in de uitvoeringsbepalingen is bepaald en nadat de veiligheidsvoordelen en de economische voordelen daarvan voldoende zijn beoordeeld.

5.2.3. *Andere wijzigingen van de verordening*

De verordening bevat niet alleen nieuwe artikelen en bijlagen inzake luchthavens, ATM en ANS, maar ook wijzigingen van bestaande artikelen teneinde rekening te houden met de nieuwe taken.

6. **CONCORDANTIETABEL MET DE NIEUWE EN OUDE ARTIKELNUMMERING EN MET DE WIJZIGINGEN VAN VERORDENING (EG) NR. 216/2008**

Nieuw nummer	Oud nummer	Wijzigingen
1	1	Werkingsfeer uitgebreid tot luchthavens en ATM/ANS
2	2	Ongewijzigd
3	3	Toevoeging van nieuwe definities en wijziging van sommige definities
4	4	Lid 3 gewijzigd
5	5	Lid 2, onder b) en c), gewijzigd
6	6	Ongewijzigd
7	7	Lid 4 gewijzigd
8	8	Leden 1, 5, onder a), 5, onder g), en 6 gewijzigd
8 bis	Nieuw	Luchthavens
8 ter	Nieuw	ATM en ANS
8 quater	Nieuw	Luchtverkeersleiders
8 quinquies	Nieuw	Geaccrediteerde organen

9	9	Leden 1 en 5 gewijzigd
10	10	Lid 1 gewijzigd
11	11	Lid 4 gewijzigd en lid 5, onder a) en b) toegevoegd
12	12	Ongewijzigd
13	13	Ongewijzigd
14	14	Ongewijzigd
15	15	Ongewijzigd
16	16	Ongewijzigd
17	17	Ongewijzigd
18	18	Onder c) en d) gewijzigd
19	19	Lid 2, onder a) gewijzigd
20	20	Ongewijzigd
21	21	Ongewijzigd
22	22	Ongewijzigd
22 bis	Nieuw	Certificering van luchthavenexploitanten
22 ter	Nieuw	ATM/ANS
22 quater	Nieuw	Certificering van luchtverkeersleiders
22 quinquies	Nieuw	Geaccrediteerde organen
23	23	Ongewijzigd
24	24	Ongewijzigd
25	25	Ongewijzigd
26	26	Ongewijzigd

27	27	Ongewijzigd
28	28	Ongewijzigd
29	29	Ongewijzigd
30	30	Ongewijzigd
31	31	Ongewijzigd
32	32	Ongewijzigd
33	33	Lid 2, onder c) gewijzigd
34	34	Ongewijzigd
35	35	Ongewijzigd
36	36	Ongewijzigd
37	37	Ongewijzigd
38	38	Ongewijzigd
39	39	Ongewijzigd
40	40	Ongewijzigd
41	41	Ongewijzigd
42	42	Ongewijzigd
43	43	Ongewijzigd
44	44	Lid 1 gewijzigd
45	45	Ongewijzigd
46	46	Ongewijzigd
47	47	Ongewijzigd
48	48	Ongewijzigd

49	49	Ongewijzigd
50	50	Lid 2 gewijzigd
51	51	Ongewijzigd
52	52	Leden 1 en 2 gewijzigd
53	53	Ongewijzigd
54	54	Ongewijzigd
55	55	Lid 1 gewijzigd
56	56	Ongewijzigd
57	57	Ongewijzigd
58	58	Ongewijzigd
59	59	Ongewijzigd
60	60	Ongewijzigd
61	61	Ongewijzigd
62	62	Ongewijzigd
63	63	Ongewijzigd
64	64	Ongewijzigd
65	65	Ongewijzigd
65 bis	Nieuw	Wijzigingen
66	66	Ongewijzigd
67	67	Ongewijzigd
68	68	Ongewijzigd
69	69	Ongewijzigd

70	70	Ongewijzigd
Bijlage I	Bijlage I	Ongewijzigd
Bijlage II	Bijlage II	Ongewijzigd
Bijlage III	Bijlage III	Ongewijzigd
Bijlage IV	Bijlage IV	Ongewijzigd
Bijlage V	Bijlage V	Titel gewijzigd
Bijlage Va	Nieuw	Essentiële vereisten voor luchthavens
Bijlage Vb	Nieuw	Essentiële vereisten voor luchtverkeersbeheer en luchtvaarnavigatiediensten

7. SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

De lidstaten zijn al overeengekomen dat actie op communautair niveau de enige manier is om een hoog en uniform veiligheidsniveau te bereiken.

Daarom zijn bij Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Verordening (EG) nr. 216/2008 geleidelijk bepaalde bevoegdheden van de lidstaten overgedragen naar de Gemeenschap.

Er is behoefte aan communautaire actie om gemeenschappelijke regels voor luchthavens, luchtverkeersbeheer en luchtvaarnavigatiediensten vast te stellen en toe te passen. Dit voorstel voor een verordening gaat niet verder dan wat nodig is om deze doelstelling te bereiken. Daarom is de werkingssfeer van de voorgestelde verordening beperkt tot luchthavens voor publiek gebruik, die luchtverkeer volgens instrumentvliegvoorschriften of luchtvaartuigen boven een bepaald gewicht kunnen ontvangen.

Deze verordening impliceert niet dat het EASA diensten zal uitvoeren of verlenen. Ze zorgt alleen voor een verschuiving van verantwoordelijkheden, met name voor regelgeving en normaliseringsinspectie, terwijl de lidstaten verantwoordelijk blijven voor operationele activiteiten. Ze voldoet dan ook aan de in artikel 5 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap vastgestelde beginselen van subsidiariteit en evenredigheid.

8. BEOORDELING

De maatregelen van deze verordening en de uitvoeringsbepalingen daarvan moeten worden beoordeeld overeenkomstig artikel 62 van Verordening (EG) nr. 216/2008.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

(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 Commissie⁵,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁶,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁷,

Handelend overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁸,

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 "Uitbreiding van de taakstelling van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart - Agenda voor 2010"⁹ heeft de Commissie aangekondigd dat zij voornemens is de taken van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna "het agentschap" genoemd) in het kader van een "totale systeembenadering" geleidelijk uit te breiden naar vliegveld-/luchthavenveiligheid en -interoperabiliteit, luchtvaartnavigatiediensten (hierna "ANS" genoemd) en luchtverkeersbeheer (hierna "ATM" genoemd).
- (2) De permanente groei van de luchtvaart in Europa leidt tot vele uitdagingen, met name met betrekking tot de cruciale veiligheidsfactoren van luchthavens en ATM/ANS. Daarom moeten de nodige risicobeperkende maatregelen worden vastgesteld om de veiligheid te garanderen via een geharmoniseerde, holistische regelgevende benadering in alle lidstaten.
- (3) De verwezenlijkingen van het initiatief voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim moeten worden aangevuld met het geharmoniseerd veiligheidselement dat op luchthavens en ATM/ANS moet worden toegepast.

⁵ PB C van , blz. .

⁶ PB C van , blz. .

⁷ PB C van , blz. .

⁸ PB C van , blz. .

⁹ COM (2005)578.

- (4) In overeenstemming met de normen en aanbevolen praktijken van het Verdrag van Chicago moet de Gemeenschap essentiële vereisten vaststellen die van toepassing zijn op luchtvaartproducten, -onderdelen en -toepassingen, luchthavens en het verlenen van ATM/ANS; essentiële vereisten die van toepassing zijn op personen en organisaties die betrokken zijn bij de exploitatie van luchthavens en bij het verlenen van ATM/ANS; en essentiële vereisten die van toepassing op personen en producten die betrokken zijn bij de opleiding en het medisch onderzoek van luchtverkeersleiders. De Commissie moet de bevoegdheid krijgen om de nodige bijbehorende uitvoeringsbepalingen vast te stellen.
- (5) Het zou niet passend zijn alle luchthavens aan gemeenschappelijke regels te onderwerpen. Met name luchthavens die niet open staan voor publiek gebruik en luchthavens die hoofdzakelijk voor recreatieve luchtvaart 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 te verhogen. De Commissie zal te gepasten tijde opnieuw bekijken of de werkingssfeer op modulaire wijze moet worden uitgebreid tot luchthavens die momenteel van de toepassing van de verordening zijn vrijgesteld, rekening houdende met de gevolgen daarvan voor die luchthavens.
- (6) Luchtvaartproducten, -onderdelen en -toepassingen, luchthavens en hun apparatuur, exploitanten die betrokken zijn bij commercieel luchtvervoer en bij de exploitatie van luchthavens, ATM/ANS-systemen en verleners van ATM/ANS, alsook piloten en luchtverkeersleiders, en personen, producten en organisaties voor opleiding en medisch onderzoek, moeten worden gecertificeerd zodra is vastgesteld dat ze voldoen aan de essentiële vereisten 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 op 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 houdende met de risico's die gepaard gaan met de verschillende types activiteiten of diensten.
- (7) In het communautaire institutionele systeem behoort de toepassing van de communautaire wetgeving in de eerste plaats tot de verantwoordelijkheid van de lidstaten. Certificeringstaken die krachtens deze verordening en de toepassingsregels moeten worden uitgevoerd, moeten derhalve op nationaal niveau plaatsvinden. In bepaalde duidelijk gedefinieerde gevallen kan het agentschap echter de bevoegdheid krijgen om in deze verordening gespecificeerde certificeringstaken uit te voeren. Om dezelfde reden moet het agentschap de toestemming krijgen om de nodige maatregelen te nemen met betrekking tot de gebieden die onder deze verordening vallen, wanneer dit het beste middel is om de uniformiteit te garanderen en de werking van de interne markt te vergemakkelijken.
- (8) De uitvoeringsbepalingen die door het agentschap moeten worden vastgesteld op het gebied van ATM/ANS, moeten gebaseerd zijn op de bepalingen 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 luchtruim¹⁰, Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van

¹⁰

PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim¹¹, 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 luchtruim¹², Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer¹³, met name de omgezette ESARR's. Wat dit betreft, kunnen overgangsmechanismen worden vastgesteld om de continuïteit te garanderen van de goedkeuringen die al krachtens de regels van die verordeningen zijn verleend.

- (9) 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.
- (10) In deze verordening 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 luchtverkeersleiders¹⁴ dient derhalve te worden ingetrokken, onverminderd de reeds overeenkomstig deze richtlijn uitgevoerde certificering of vergunning van producten, personen en organisaties.
- (11) Bij deze verordening wordt een passend en uitgebreid kader voor de veiligheidsregelgeving van luchthavens, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten opgesteld, alsook voor de totale systeembenadering van de veiligheid van de burgerluchtvaart. Met het oog op de samenhang met deze verordening dienen Verordening (EG) nr. 549/2004, Verordening (EG) nr. 550/2004, Verordening (EG) nr. 551/2004 en Verordening (EG) nr. 552/2004 derhalve te worden aangepast. De Commissie moet worden gemachtigd om deze aanpassingen uit te voeren. Aangezien het hier maatregelen van algemene strekking betreft die tot doel hebben niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, moeten zij worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (12) De Commissie moet ook de bevoegdheid krijgen om uitvoeringsbepalingen vast te stellen voor de afgifte van vergunningen aan luchtverkeersleiders en daarmee samenhangende goedkeuringen voor luchthavens en luchthavenactiviteiten, voor luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en daarmee samenhangende certificaten en voor toezicht en handhaving, alsmede een tarieven- en vergoedingenregeling van het agentschap. Aangezien het gaat om maatregelen van algemene strekking tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze verordening, onder meer door ze 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.

¹¹ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

¹² PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

¹³ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26.

¹⁴ PB L 114 van 27.4.2006, blz. 22.

HEBBEN 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:
 - (a) het ontwerpen, de productie, het onderhoud en de werking van luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, alsook op personeel en organisaties die zijn betrokken bij het ontwerpen, de productie en het onderhoud van die producten, onderdelen en uitrustingsstukken;
 - (b) het personeel en de organisaties die zijn betrokken bij de vluchtuitvoering met luchtvaartuigen;
 - (c) het ontwerpen, onderhouden, exploiteren en beschermen van de luchthavenomgeving en op het personeel en de organisaties die daarbij zijn betrokken;
 - (d) het ontwerpen, produceren en onderhouden van luchthavenapparatuur en op het personeel en de organisaties die daarbij zijn betrokken;
 - (e) het ontwerpen, produceren en onderhouden van systemen, onderdelen en toepassingen voor luchtverkeersbeheer en luchtvaarnavigatiediensten (hierna "ATM/ANS" genoemd), en op het personeel en de organisaties die daarbij zijn betrokken;
 - (f) ATM/ANS, en op het personeel en de organisaties die daarbij zijn betrokken.
2. Deze verordening is niet van toepassing op:
 - (a) de in lid 1, onder a) en b), vermelde producten, onderdelen, toepassingen, 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) luchthavens of een gedeelte daarvan, alsook de in lid 1, onder c) en d), vermelde apparatuur, personeelsleden en organisaties, wanneer deze worden gebruikt door luchtvaartuigen die onder punt a) van dit lid vallen;
 - (c) ATM/ANS, inclusief de in lid 1, onder e) en f), vermelde systemen, onderdelen en toepassingen, personeelsleden en organisaties, wanneer deze uitsluitend aan de in punt a) van dit lid vermelde luchtvaartuigen

diensten verlenen. De lidstaten zien erop toe dat de onder a) bedoelde luchtvaartuigen gescheiden worden van andere luchtvaartuigen."

(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 vliegtuigcasco, motor of propeller, of apparatuur die gebruikt wordt om het luchtvaartuig van de grond te manoeuvreren, alsook onderdelen zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 19, van Verordening (EG) nr. 549/2004*;

* PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1."

b) Punt h) wordt vervangen door:

"h) "exploitant": een rechtspersoon of natuurlijk persoon die een of meer luchtvaartuigen of luchthavens exploiteert of voornemens is te exploiteren;"

c) De volgende punten m) tot en met t) worden toegevoegd:

"

m) "luchthaven": een gebied op het land, het water of door de mens gebouwde structuren of vaartuigen, dat speciaal is aangepast voor het landen, opstijgen en manoeuvreren van luchtvaartuigen;

n) "luchthavenapparatuur": alle uitrustingen, toestellen, accessoires, softwareprogramma's of toebehoren die gebruikt worden voor of bestemd zijn om te worden gebruikt voor de exploitatie van een luchthaven;

o) "platformbeheerdienst": een dienst die wordt verleend om de activiteiten en bewegingen van luchtvaartuigen en voertuigen op een luchthavenplatform te beheren;

p) "luchthavenplatform": een afgebakend gebied dat bestemd is om passagiers, post, goederen of brandstof aan of van boord van luchtvaartuigen te brengen of om luchtvaartuigen te parkeren of te onderhouden;

q) "luchthavens voor publiek gebruik": luchthavens die zijn opgenomen in de publicatie van de luchtvaartinlichtingendienst (AIS) en die zonder onderscheid diensten aanbieden aan alle gebruikers;

r) "ATM/ANS": de functies van het luchtverkeersbeheer, zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 10, van Verordening (EG) nr. 549/2004, de luchtvaartnavigatiediensten zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 4, van die verordening en de diensten die bestaan uit het voortbrengen, verwerken, formatteren en leveren van gegevens aan luchttruimgebruikers met het oog op luchtvaartnavigatie;

- s) "vluchtinformatiedienst (FIS)": een dienst die verleend wordt om adviezen en informatie te verstrekken die nuttig zijn voor de veilige en doeltreffende uitvoering van vluchten;
- t) "systeem": een combinatie van apparatuur en onderdelen, zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 19, van Verordening (EG) nr. 549/2004."

(3) In artikel 4 worden de volgende leden 3 bis en 3 ter ingevoegd:

"3 bis. Luchthavens voor publiek gebruik, inclusief hun apparatuur, die gevestigd zijn op het grondgebied dat onder de bepalingen van het Verdrag valt en die geschikt zijn voor verkeer volgens instrumentvliegregels of luchtvaartuigen met een maximale startmassa van 2 370 kg of meer, moeten aan deze verordening voldoen. Ook het personeel en de organisatie die betrokken zijn bij de exploitatie van deze luchthavens moeten aan deze verordening voldoen.

3 ter. ATM/ANS die worden verleend in het luchtruim van het grondgebied waarop het Verdrag van toepassing is en in ander luchtruim waarop Verordening (EG) nr. 551/2004 van toepassing is, moeten aan deze verordening voldoen. Systemen, uitrustingsstukken, toepassingen, personeel en organisaties die bij het verlenen van deze ATM/ANS zijn betrokken, moeten aan deze verordening voldoen."

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

- "b) Krachtens de maatregelen van lid 5 mag een certificaat voor onderdelen en uitrustingsstukken verplicht worden gesteld. De certificaten voor onderdelen en uitrustingsstukken worden afgegeven als de aanvrager heeft aangetoond dat de onderdelen en uitrustingsstukken voldoen aan de gedetailleerde luchtwaardigheidsspecificaties die zijn vastgesteld om overeenstemming met de in lid 1 vermelde essentiële vereisten te garanderen.
- c) Voor elk luchtvaartuig wordt een individueel luchtwaardigheidscertificaat vereist. 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 vereisten inzake permanente luchtwaardigheid, bedoeld in punt 1.d van bijlage I en de overeenkomstig lid 5 vastgestelde maatregelen, wordt onderhouden."

(5) In artikel 7, wordt lid 4 vervangen door:

- "4. Voor elk vluchtsimulatietoestel dat gebruikt wordt voor de opleiding van piloten wordt een certificaat gevraagd. 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 vereisten 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 vereisten van bijlagen IV en Vb."
- b) punt 5 wordt als volgt gewijzigd:
- i) Punt a) wordt vervangen door:
- "a) de voorwaarden voor vluchtuitvoering met een luchtvaartuig in overeenstemming met de essentiële vereisten van bijlagen IV en 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, voldoen aan de relevante essentiële vereisten van bijlagen IV en Vb."
- (c) Aan lid 6 wordt het volgende streepje toegevoegd:
- "- rekening houden met de veiligheidsaspecten van ATM/ANS;"
- (7) De volgende artikelen 8 bis tot en met 8 quinquies worden ingevoegd:

*"Artikel 8 bis
Luchthavens*

1. Luchthavens, luchthavenapparatuur en luchthavenactiviteiten moeten voldoen aan de essentiële vereisten van bijlage Va.
2. De naleving van deze essentiële vereisten door luchthavens, luchthavenapparatuur en luchthavenactiviteiten wordt als volgt vastgesteld:
 - a) Voor elke luchthaven wordt een certificaat vereist. Het certificaat en de gecertificeerde wijzigingen daarvan worden afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat de luchthaven voldoet aan de certificeringsgrondslag voor luchthavens, zoals uiteengezet in punt b), en dat de luchthaven geen kenmerken vertoont die de exploitatie ervan onveilig maken. Het certificaat heeft betrekking op de luchthaven en de luchthavenapparatuur.
 - b) De certificeringsgrondslag bestaat uit:
 - i) de toepasselijke certificeringsspecificaties met betrekking tot luchthavens,
 - ii) de bepalingen waarvoor een gelijkwaardig veiligheidsniveau is aanvaard, en
 - iii) de bijzondere gedetailleerde technische specificaties die nodig zijn wanneer de ontwerpkenmerken van een bepaalde luchthaven of de ervaring met de exploitatie ervan tot gevolg hebben dat de onder i) vermelde specificaties niet adequaat of niet passend zijn om de overeenstemming met de in bijlage Va vastgestelde essentiële vereisten te garanderen.

- c) Krachtens de maatregelen van lid 3 mag een certificaat voor luchthavenapparatuur verplicht worden gesteld. Het certificaat voor luchthavenapparatuur wordt afgegeven als de aanvrager heeft aangetoond dat de apparatuur voldoet aan de gedetailleerde specificaties die zijn vastgesteld om overeenstemming met de in lid 1 vermelde essentiële vereisten te garanderen.
 - d) Organisaties die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van luchthavens moeten aantonen dat zij de mogelijkheden en de middelen bezitten om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan hun rechten zijn verbonden. Het vermogen en de middelen worden erkend door middel van een certificaat. De aan de goedgekeurde organisatie verleende rechten en het gebied waarop de goedkeuring betrekking heeft, worden vermeld in het certificaat.
3. 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.

In deze maatregelen moet met name het volgende zijn vermeld:

- a) de voorwaarden voor de vaststelling en de kennisgeving aan een aanvrager van de toepasselijke certificeringsgrondslag voor een luchthaven;
 - b) de voorwaarden voor de vaststelling en de kennisgeving aan een aanvrager van de toepasselijke gedetailleerde specificaties voor luchthavenapparatuur;
 - c) de voorwaarden voor de afgifte, de bijwerking, de wijziging, de opschorting of de intrekking van certificaten voor luchthavens en certificaten voor luchthavenapparatuur, inclusief exploitatiebeperkingen ten gevolge van het specifieke ontwerp van de luchthaven;
 - d) de voorwaarden voor de exploitatie van een luchthaven overeenkomstig de essentiële vereisten van bijlage Va;
 - e) de voorwaarden voor de afgifte, bijwerking, wijziging, opschorting of intrekking van het in lid 2, onder d), bedoelde certificaat;
 - f) de verantwoordelijkheden van de houder van een certificaat;
 - g) de omstandigheden waarin vluchtuitvoeringen in het belang van de veiligheid mogen worden verboden, beperkt of aan voorwaarden onderworpen;
 - h) de maatregelen die door de bevoegde autoriteiten moeten worden genomen om luchthavens te beschermen tegen activiteiten en ontwikkelingen die onaanvaardbare risico's voor de luchtvaart in de omgeving van de luchthavens met zich meebrengen.
4. De in lid 3 bedoelde maatregelen:
- a) zijn in overeenstemming met de stand van de techniek en met de beste praktijken op het gebied van luchthavens;
 - b) staan in verhouding tot de omvang en de complexiteit van de luchthaven en het type activiteiten op die luchthaven;

- c) houden rekening met de wereldwijde ervaring met luchthavenexploitatie en de vooruitgang van wetenschap en techniek;
- d) maken het mogelijk onmiddellijk te reageren op vastgestelde oorzaken van ongevallen en ernstige incidenten.

Artikel 8 ter
ATM/ANS

1. Het verlenen van ATM/ANS moet voldoen aan de essentiële vereisten van bijlage Vb.
2. Verleners van ATM/ANS moeten houder zijn van een certificaat. Het certificaat wordt afgegeven als de verlener van ATM/ANS heeft aangetoond over de bekwaamheid en middelen te beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die gepaard gaan met zijn rechten. De rechten die aan de exploitant worden toegekend en de reikwijdte van de verleende diensten worden in het certificaat gespecificeerd.
3. Bij wijze van uitzondering op lid 2 mogen verleners van vluchtinformatiediensten en platformbeheerdiensten verklaren dat ze over de bekwaamheid en middelen beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die gepaard gaan met de verleende diensten.
4. Krachtens de maatregelen van lid 6 mag een certificaat verplicht worden gesteld voor organisaties die betrokken zijn bij het ontwerp, de bouw en het onderhoud van ATM/ANS-systemen en onderdelen en uitrustingsstukken daarvan. Het certificaat wordt afgegeven als die organisaties hebben aangetoond over de bekwaamheid en middelen te beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die aan hun rechten zijn verbonden. In het certificaat wordt vermeld welke rechten worden verleend.
5. De maatregelen van lid 6 mogen een certificaat voor ATM/ANS-systemen, onderdelen en uitrustingsstukken verplicht stellen. De certificaten voor die systemen, onderdelen en uitrustingsstukken worden afgegeven als de aanvrager heeft aangetoond dat de systemen, onderdelen en uitrustingsstukken voldoen aan de gedetailleerde specificaties die zijn vastgesteld om overeenstemming met de in lid 1 vermelde essentiële vereisten te garanderen. Dit certificaat mag worden afgegeven door de in artikel 8 quinquies vermelde geaccrediteerde organen.
6. 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.

In deze maatregelen moet met name het volgende zijn vermeld:

- a) voorwaarden voor het verlenen van ATM/ANS die in overeenstemming zijn met de essentiële vereisten van bijlage Vb;
- b) voorwaarden voor de vaststelling en de kennisgeving aan een aanvrager van de gedetailleerde specificaties voor ATM/ANS-systemen, onderdelen en uitrustingsstukken;

- c) voorwaarden voor de afgifte, bijwerking, wijziging, opschorting of intrekking van de in de leden 2 en 4 en in artikel 8 quinquies, lid 2, bedoelde certificaten;
 - d) de voorwaarden waaronder de in artikel 8 quinquies vermelde geaccrediteerde organen de in lid 5 bedoelde certificaten mogen afgeven;
 - e) de verantwoordelijkheden van de houder van een certificaat;
 - f) de voorwaarden en procedures voor het afleggen van de verklaring door de in lid 3 bedoelde dienstverleners en voor het toezicht op die dienstverleners;
 - g) de omstandigheden waarin vluchtuitvoeringen in het belang van de veiligheid mogen worden verboden, beperkt of aan voorwaarden onderworpen.
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) zijn ontwikkeld op basis van de bepalingen van Verordening (EG) nr. 549/2004 en Verordeningen (EG) nr. 550/2004**, (EG) nr. 551/2004*** en (EG) nr. 552/2004**** van het Europees Parlement en de Raad en voorzien in overgangsmechanismen voor goedkeuringen die al krachtens die verordeningen zijn verleend;
 - e) maken het mogelijk onmiddellijk te reageren op vastgestelde oorzaken van ongevallen en ernstige incidenten.
8. Bij de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 549/2004 houden de lidstaten en de Commissie rekening met het volgende:
- a) Bij het beheer van een specifiek luchtruimvolume wordt rekening gehouden met de complexiteit van het luchtruim en de verwachte verkeerskenmerken, zoals de dichtheid en aard van het verkeer, en met alle andere overwegingen die relevant zijn voor de exploitatie. Dit houdt met name in dat zij:
 - i) het ontwerp van het luchtruim moeten specificeren, inclusief de onderliggende functionele architectuur en de daarmee samenhangende processen;
 - ii) de te verlenen en te gebruiken ATM/ANS-diensten moeten specificeren, alsook de beschikbaarheid daarvan;
 - iii) het risico op onvoldoende scheiding tussen luchtvaartuigen onderling en tussen luchtvaartuigen en obstakels op de grond tot een minimum moeten beperken;

- iv) de risico's van volledig of gedeeltelijk uitvallen van diensten die van essentieel belang zijn voor de veilige werking van ATM/ANS, zoveel mogelijk moeten beperken;
 - v) de maximumcapaciteit van het luchtruim en het type toegestane activiteiten moeten bepalen, gebaseerd op de bovenstaande criteria, en moeten zorgen voor alle elementen die nodig zijn voor het veilige beheer van het luchtverkeer;
 - vi) mechanismen moeten vaststellen om te voorkomen dat het volume van het luchtverkeer de maximumcapaciteit van het luchtruim overschrijdt;
 - vii) de rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen moeten verduidelijken; en
 - viii) moeten zorgen voor interactie met het aangrenzende luchtruim dat op basis van verschillende exploitatieconcepten wordt beheerd, en met luchthavens.
- b) Er moet worden gezorgd voor een voldoende groot en adequaat beschermd elektromagnetisch spectrum voor luchtvaartcommunicatie, -navigatie en -bewaking, als basis voor het toepasselijke exploitatieconcept.
 - c) Bij het tactische beheer van luchtverkeersstromen, wanneer dit op communautair of nationaal niveau plaatsvindt, moet gebruik worden gemaakt van voldoende nauwkeurige en actuele informatie over het volume en de aard van het geplande luchtverkeer dat een invloed heeft op de dienstverlening, en moet worden gezorgd voor onderhandeling over en coördinatie van routeverlegging en vertraging van verkeersstromen teneinde overbelasting in de lucht of op luchthavens te voorkomen.
 - d) De aanduiding op nationaal niveau van specifieke luchtruimvolumes voor een bepaalde toepassing, wordt gevolgd, gecoördineerd en tijdig bekendgemaakt teneinde in alle omstandigheden te vermijden dat luchtvaartuigen niet langer worden gescheiden.
 - e) Er wordt voorzien in passende coördinatie met het agentschap teneinde te garanderen dat alle veiligheidsaspecten van de punten a) tot en met d) voldoende in acht zijn genomen en gevalideerd alvorens te worden toegepast.

Artikel 8 quater
Luchtverkeersleiders

1. Luchtverkeersleiders en de personen en organisaties die betrokken zijn bij het opleiden, testen, controleren of medisch beoordelen van luchtverkeersleiders, moeten voldoen aan de in bijlage Vb vastgestelde relevante essentiële vereisten.
2. Luchtverkeersleiders moeten houder zijn van een vergunning en een medisch certificaat dat passend is voor de dienst die zijn verlenen.
3. De in lid 2 vermelde vergunning wordt afgegeven wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat hij voldoet aan de regels die zijn vastgesteld om naleving van

de in bijlage Vb vastgestelde essentiële vereisten inzake theoretische kennis, praktische vaardigheden, talenkennis en ervaring te garanderen.

4. Het in lid 2 vermelde medisch certificaat wordt afgegeven als de luchtverkeersleider voldoet aan de regels die zijn vastgesteld om de naleving van de in bijlage Vb vastgestelde essentiële vereisten inzake medische geschiktheid te garanderen. Het medisch certificaat kan worden afgegeven door een luchtvaartgeneeskundige keuringsarts of een luchtvaartgeneeskundig centrum.
5. De aan de luchtverkeersleider verleende rechten en de reikwijdte van de vergunning en het medisch certificaat worden in die vergunning en dat certificaat gespecificeerd.
6. De bekwaamheid van organisaties voor de opleiding van luchtverkeersleiders om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die gepaard gaan met hun rechten in verband met de afgifte van vergunningen, kan worden erkend door de afgifte van een goedkeuring.
7. Goedkeuringen van organisaties voor de opleiding van luchtverkeersleiders worden verleend wanneer is aangetoond dat ze voldoen aan de regels die zijn vastgesteld om overeenstemming met de in bijlage Vb vastgestelde relevante essentiële vereisten te garanderen. In de goedkeuringen wordt vermeld welke rechten worden verleend.
8. Personen die verantwoordelijk zijn voor het verstrekken van praktische opleidingen of voor het beoordelen van de vaardigheden van luchtverkeersleiders moeten houder zijn van een certificaat. Dit certificaat wordt verleend wanneer de betrokken persoon heeft aangetoond dat hij voldoet aan de regels die zijn vastgesteld om overeenstemming met de toepasselijke essentiële vereisten van bijlage Vb te garanderen. In het certificaat wordt vermeld welke rechten worden verleend.
9. Synthetische vluchttrainingstoestellen moeten voldoen aan de relevante essentiële vereisten van bijlage Vb. Krachtens de maatregelen van lid 10 mag een certificaat verplicht worden gesteld voor synthetische vluchttrainingstoestellen die gebruikt worden voor de opleiding van luchtverkeersleiders. Dit certificaat wordt verleend wanneer de aanvrager heeft aangetoond dat het toestel voldoet aan de regels die zijn vastgesteld om overeenstemming met de toepasselijke essentiële vereisten van bijlage Vb te garanderen.
10. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van dit artikel te wijzigen door het aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 65, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

In deze maatregelen moet met name het volgende zijn vermeld:

- a) de verschillende classificaties en bekrachtigingen voor vergunningen van luchtverkeersleiders;
- b) de voorwaarden voor de afgifte, handhaving, wijziging, beperking, opschorting of intrekking van de vergunningen, classificaties en bekrachtigingen van vergunningen, medische attesten, goedkeuringen en certificaten, alsmede de voorwaarden waaronder deze certificaten en goedkeuringen niet hoeven te worden gevraagd;

- c) de rechten en verantwoordelijkheden van de houders van vergunningen, classificaties en bekrachtigingen van vergunningen, medische certificaten, goedkeuringen en certificaten.
11. De in lid 10 vermelde maatregelen weerspiegelen de stand van de techniek, inclusief de beste praktijken op wetenschappelijk en technisch gebied, op het vlak van de opleiding van luchtverkeersleiders.

Artikel 8 quinquies
Geaccrediteerde organen

1. Organen die beoordelen of ATM/ANS-systemen of onderdelen en uitrustingsstukken daarvan conform zijn met de toepasselijke vereisten, of die de daarmee samenhangende certificaten afgeven (hierna "geaccrediteerde organen" genoemd), moeten voldoen aan de essentiële vereisten van bijlage V.
2. Geaccrediteerde organen moeten houder zijn van een accreditatiecertificaat. Het certificaat wordt afgegeven als het orgaan heeft aangetoond over de bekwaamheid en middelen te beschikken om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die gepaard gaan met zijn rechten. In het certificaat wordt vermeld welke rechten aan een geaccrediteerd orgaan worden verleend.

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

*** PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

**** PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26."

(8) Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

- a) in lid 1 wordt "bijlagen I, III en IV" vervangen door "bijlagen I, III, IV en Vb".
- b) Aan lid 5 wordt het volgende punt e) toegevoegd:
 - "e) de veiligheidsaspecten die verband houden met het operationele concept van de toepasselijke ATM/ANS worden in acht genomen;"

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

- "1. De lidstaten, de Commissie en het agentschap werken samen om overeenstemming met 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. Onverminderd artikel 69, lid 4, mogen tot de datum waarop de in artikel 5, lid 5, artikel 7, lid 6, en artikel 9, lid 4, vermelde maatregelen worden toegepast, certificaten worden afgegeven op basis van de toepasselijke nationale regels, maar uiterlijk tot 8 april 2012.
 5. Onverminderd artikel 69, lid 4, mogen certificaten worden afgegeven op basis van de toepasselijke nationale regels of, voor zover van toepassing, op basis van de relevante voorschriften van Verordening (EEG) nr. 3922/91, tot de datum waarop de in artikel 8, lid 5, vermelde maatregelen worden toegepast, maar uiterlijk tot 8 april 2012."

- b) De volgende leden 5 bis en 5 ter worden ingevoegd:

"5 bis. Onverminderd artikel 69, lid 4, mogen tot de datum waarop de in artikel 8 bis, lid 3, en artikel 8 quater, lid 10, vermelde maatregelen worden toegepast, certificaten worden afgegeven op basis van de toepasselijke nationale regels, maar uiterlijk tot 31 december 2012.

5 ter. Onverminderd artikel 69, lid 4, mogen certificaten worden afgegeven op basis van de toepasselijke nationale regels of, voor zover van toepassing, op basis van de relevante voorschriften van Verordening (EG) nr. 2096/2005*****, tot de datum waarop de in artikel 8 ter, lid 6, vermelde maatregelen worden toegepast, maar uiterlijk tot 31 december 2012.

***** PB L 335 van 21.12.2005, blz. 13."

- (11) In artikel 18 worden de punten c) en d) vervangen door:

- "c) het stelt certificeringsspecificaties en aanvaardbare methoden van goedkeuring vast, alsmede richtsnoeren voor de uitvoering van deze verordening en de daartoe vastgestelde uitvoeringsbepalingen;
- d) het neemt de passende besluiten voor de toepassing van de artikelen 20 tot en met 23, 54 en 55;"

- (12) Artikel 19, lid 2, onder a), wordt vervangen door:

- "a) certificeringsspecificaties en aanvaardbare middelen om de naleving te garanderen; en"

- (13) De volgende artikelen 22 bis tot en met 22 quinquies worden ingevoegd:

*"Artikel 22 bis
Certificering van luchthavenexploitanten*

Met betrekking tot de in artikel 4, lid 3, onder b), vermelde luchthavenexploitanten:

- 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 vernieuwing van certificaten van organisaties die buiten het onder de bepalingen van het Verdrag vallende grondgebied zijn gevestigd en die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van een luchthaven die op het onder de bepalingen van het Verdrag vallende grondgebied is gevestigd;
- c) zorgt het agentschap voor de wijziging, opschorting of intrekking van het desbetreffende certificaat indien de voorwaarden op grond waarvan het is afgegeven niet langer zijn vervuld of indien de houder van het certificaat de krachtens deze verordening of de voor de toepassing daarvan vastgestelde uitvoeringsbepalingen opgelegde verplichtingen niet nakomt.

Artikel 22 ter
ATM/ANS

Met betrekking tot luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten:

- 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 vernieuwing van certificaten van organisaties die in meer dan drie lidstaten ATM/ANS verlenen;
- c) zorgt het agentschap voor de wijziging, opschorting of intrekking van het desbetreffende certificaat indien de voorwaarden op grond waarvan het is afgegeven niet langer zijn vervuld of indien de houder van het certificaat de krachtens deze verordening of de voor de toepassing daarvan vastgestelde uitvoeringsbepalingen opgelegde verplichtingen niet nakomt.

Artikel 22 quater
Certificering van luchtverkeersleiders

- 1. Met betrekking tot de in artikel 8 quater, lid 1, bedoelde personeelsleden en organisaties:
 - a) voert het agentschap zelf 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 zijn vervuld of indien de rechtspersoon of natuurlijke persoon die houder is van het certificaat de bij deze verordening of de uitvoeringsbepalingen daarvan opgelegde verplichtingen niet nakomt.
- 2. Met betrekking tot de in artikel 8 quater, lid 1, bedoelde synthetische vluchttrainingstoestellen:
 - a) voert het agentschap zelf of de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties technische inspecties uit van de toestellen die het certificeert;
 - b) zorgt het agentschap voor de afgifte en de vernieuwing van de certificaten van synthetische vluchttrainingstoestellen:
 - i) die gebruikt worden door de opleidingsorganisaties die door het agentschap zijn gecertificeerd;
 - ii) die op het grondgebied van de lidstaten zijn gevestigd, indien het daarom door de betrokken lidstaat wordt verzocht;
 - iii) die buiten het grondgebied van de lidstaten zijn gevestigd;

- c) zorgt het agentschap voor de wijziging, opschorting of intrekking van het desbetreffende certificaat indien de voorwaarden op grond waarvan het is afgegeven niet langer vervuld zijn of indien de rechtspersoon of natuurlijke persoon die houder is van het certificaat de bij deze verordening of de uitvoeringsbepalingen ervan opgelegde verplichtingen niet nakomt;

Artikel 22 quinquies
Geaccrediteerde organen

Met betrekking tot geaccrediteerde organen:

- a) voert het agentschap zelf of de nationale luchtvaartautoriteiten of gekwalificeerde instanties inspecties en audits uit bij de organisaties die het certificeert;
- b) zorgt het agentschap voor de afgifte en vernieuwing van de certificaten van geaccrediteerde organen;
- c) zorgt het agentschap voor de wijziging, opschorting of intrekking van het desbetreffende certificaat indien de voorwaarden op grond waarvan het is afgegeven niet langer zijn vervuld of indien de houder van het certificaat de krachtens deze verordening of de voor de toepassing daarvan vastgestelde uitvoeringsbepalingen opgelegde verplichtingen niet nakomt."

(14) In artikel 33, lid 2, onder c), wordt de datum "30 september" vervangen door "30 november".

(15) Artikel 44, lid 1, wordt vervangen door:

- "1. Tegen besluiten van het agentschap op grond van de artikelen 20 tot en met 23, 55 of 64 kan beroep worden ingesteld."

(16) Artikel 50, lid 2, wordt vervangen door:

- "2. Het beroep tot nietigverklaring van de besluiten die het agentschap overeenkomstig de artikelen 20 tot en met 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."

(17) Artikel 52 wordt als volgt gewijzigd:

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

- "1. De raad van beheer stelt zo spoedig mogelijk na de inwerkingtreding van deze verordening transparante procedures vast voor het uitbrengen van adviezen, certificeringsspecificaties, aanvaardbare middelen om de naleving te garanderen 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 middelen om de naleving te garanderen 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."

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

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

(19) Het volgende artikel 65 bis wordt ingevoegd:

*"Artikel 65 bis
Wijzigingen*

De Commissie zal Verordening (EG) nr. 549/2004, Verordening (EG) nr. 550/2004, Verordening (EG) nr. 551/2004 en Verordening (EG) nr. 552/2004 wijzigen teneinde rekening te houden met de eisen van deze verordening en de in artikel 8 ter, lid 6, gespecificeerde maatregelen. De maatregelen die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van de genoemde verordeningen te wijzigen, worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 65, lid 4."

(20) De titel van bijlage V wordt vervangen door:

"Criteria voor gekwalificeerde instanties en geaccrediteerde organen
vermeld in de artikelen 8 quinquies en 13 (hierna "gekwalificeerde instantie" of "instantie"
genoemd)"

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

Artikel 2

Richtlijn 2006/23/EG wordt ingetrokken met ingang van de datum waarop de maatregelen van artikel 8 quater, lid 10, van Verordening (EG) nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij de onderhavige 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 artikelen 8 bis, 8 ter en 8 quater van Verordening (EG) nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij de onderhavige verordening, zijn van toepassing vanaf de datum waarop hun respectieve uitvoeringsmaatregelen worden toegepast, en uiterlijk op 1 januari 2013.

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

Gedaan te Brussel, op [...]

*Voor het Europees Parlement
De Voorzitter
[...]*

*Voor de Raad
De Voorzitter
[...]*

BIJLAGEN

"BIJLAGE Va

Essentiële vereisten voor vliegvelden

A – Fysieke eigenschappen, infrastructuur en apparatuur

Bewegingsgebied

- a) Een vliegveld dient een aangewezen gebied te hebben voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.
 - i) Het start- en landingsgebied dient de juiste afmetingen te hebben voor de luchtvaartuigen die geacht worden er gebruik van te maken.
 - ii) Waar van toepassing dient het start- en landingsgebied voldoende draagvermogen te hebben om de herhaalde start en landing van de bedoelde luchtvaartuigen aan te kunnen. De terreinen die niet bedoeld zijn voor herhaaldelijk opstijgen en landen hoeven enkel in staat te zijn het gewicht van de luchtvaartuigen aan te kunnen.
 - iii) Waar van toepassing dient het start- en landingsgebied zodanig ontworpen te zijn dat water kan weglopen, teneinde te voorkomen dat water blijft staan en een gevaar vormt voor het functioneren van de luchtvaartuigen.
 - iv) De helling en veranderingen in de helling van het start- en landingsgebied mogen niet leiden tot onaanvaardbare risico's voor het functioneren van de luchtvaartuigen.
 - v) De eigenschappen van het oppervlak dienen geschikt te zijn voor de bedoelde luchtvaartuigen.
 - vi) Het start- en landingsgebied dient vrij te zijn van objecten die een onaanvaardbaar risico kunnen opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen.
- b) Wanneer er meerdere start- en landingsgebieden zijn, dienen zij zodanig van aard te zijn dat ze geen onaanvaardbaar risico kunnen opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen.
- c) Het start- en landingsgebied dient omgeven te zijn door afgebakende terreinen. Deze terreinen zijn bedoeld om luchtvaartuigen te beschermen wanneer zij er overheen vliegen tijdens het opstijgen en het landen, of om de gevolgen te beperken van per ongeluk te vroeg landen of van de baan raken op het start- en landingsgebied.
 - i) Deze terreinen 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 terreinen mogen niet leiden tot onaanvaardbare risico's voor het functioneren van de luchtvaartuigen.
 - iii) Deze terreinen dienen vrij te zijn van objecten die een onaanvaardbaar risico kunnen opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen. Dit neemt niet weg dat breekbaar materieel voor assistentie bij het functioneren van een luchtvaartuig op dat terrein geplaatst mag worden.

- iv) Elk van de terreinen dient voldoende draagvermogen te hebben voor het beoogde doel.
- d) De gebieden van een vliegveld 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 gebruik te maken van deze specifieke installatie onder alle voorziene omstandigheden veilig kunnen functioneren.
 - i) Deze gebieden dienen voldoende draagvermogen te hebben om het herhaaldelijk taxiën en parkeren van de bedoelde luchtvaartuigen aan te kunnen. De gebieden die enkel bedoeld zijn voor sporadisch gebruik, hoeven enkel in staat te zijn het gewicht van de luchtvaartuigen aan te kunnen.
 - ii) Deze zones dienen zodanig ontworpen te zijn dat water kan weglopen, 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 terreinen mogen geen onaanvaardbaar risico opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen.
 - iv) De eigenschappen van het oppervlak van deze terreinen dienen geschikt te zijn voor de bedoelde luchtvaartuigen.
 - v) Deze terreinen dienen vrij te zijn van objecten die een onaanvaardbaar risico opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen. Dit neemt niet weg dat materieel dat nodig is in dat gebied, geparkeerd mag worden in specifiek vastgestelde posities of zones.
- e) De overige infrastructuur die bedoeld is voor gebruik door luchtvaartuigen, dient zodanig ontworpen te zijn dat die geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de luchtvaartuigen die er gebruik van maken.
- f) Constructies, opstallen, materieel of opslagterreinen dienen zodanig geplaatst en ontworpen te zijn dat ze geen onaanvaardbaar risico opleveren voor het functioneren van de luchtvaartuigen.
- g) Er moet worden gezorgd voor passende middelen om te voorkomen dat ongeautoriseerde 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. Dit geldt niet als het bijbehorende risico op een andere manier beperkt wordt die een gelijkwaardig niveau van veiligheid biedt.

De afstand tot hindernissen

- a) Aankomst- en vertrekroutes dienen te worden vastgesteld om luchtvaartuigen te beschermen die onderweg zijn naar het vliegveld om er te landen. Dit geldt ook voor luchtvaartuigen die vertrekken vanaf het vliegveld. Deze routes dienen de luchtvaartuigen de benodigde afstand te bieden met betrekking tot hindernissen in het gebied rondom het vliegveld.
- b) De afstand tot dergelijke hindernissen dient voldoende te zijn voor de vluchtfase en het type operatie op dat moment. Hierbij dient ook rekening

gehouden te worden met de apparatuur voor de plaatsbepaling van het luchtvaartuig.

Visuele en niet-visuele hulpmiddelen en apparatuur van vliegvelden

- a) Hulpmiddelen dienen geschikt te zijn voor het doel en herkenbaar en begrijpelijk te zijn voor gebruikers onder alle beoogde operationele omstandigheden.
- b) De apparatuur van het vliegveld moet onder alle verwachte gebruiksomstandigheden de bedoelde werking hebben en bediend kunnen worden zonder dat daarvoor buitengewone vaardigheid of kracht nodig is. Onder gebruiksomstandigheden of in geval van een storing dient de apparatuur van vliegvelden 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 bewegende of onbeweeglijke objecten mogen het functioneren van systemen voor luchtvaartcommunicatie, navigatie en toezicht niet verstoren of nadelig beïnvloeden.
- f) De relevante medewerkers dienen te worden voorzien van informatie over het functioneren en gebruik van vliegveldapparatuur, met duidelijke vermelding van de omstandigheden die onaanvaardbare risico's voor de veiligheid van de luchtvaart opleveren.

Informatie over het vliegveld

- a) Relevante informatie over het vliegveld en de beschikbare diensten dient te worden vastgelegd en actueel gehouden te worden.
- b) De gegevens dienen accuraat, leesbaar, compleet en eenduidig te zijn. Er moeten passende integriteitsniveaus worden gehandhaafd.
- c) Deze informatie dient tijdig aan de gebruikers beschikbaar gesteld te worden, waarbij gebruik gemaakt wordt van een voldoende veilige, foutloze en snelle vorm van communicatie met de gebruikers.

B - Gebruik en beheer

- (1) Een exploitant van een vliegveld is verantwoordelijk voor het gebruik ervan. De exploitant van een vliegveld heeft de volgende verantwoordelijkheden:
 - a) De exploitant van een vliegveld beschikt rechtstreeks of via contracten over alle benodigde middelen om te zorgen voor een veilig gebruik van luchtvaartuigen op het vliegveld, met inbegrip van maar niet beperkt tot: installaties, personeel, apparatuur en materieel, documentatie van taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en registratie.

- b) De exploitant van een vliegveld verifieert dat te allen tijde voldaan wordt aan de vereisten in hoofdstuk A of neemt de juiste maatregelen om het risico te beperken van het niet voldoen aan deze vereisten. Procedures moeten worden vastgesteld en toegepast om alle gebruikers tijdig van dergelijke maatregelen op de hoogte te stellen.
- c) De exploitant van een vliegveld moet een passend risicobeheersingsprogramma opzetten en uitvoeren voor in het wild levende dieren.
- d) De exploitant van een vliegveld toont aan 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 toont de exploitant van een vliegveld aan dat procedures zijn vastgesteld en uitgevoerd ter beperking van risico's in verband met het functioneren van vliegvelden bij ongunstige weersomstandigheden, bij verminderd zicht of tijdens de nacht.
- f) Om permanente inachtneming van de essentiële vereisten voor vliegvelden te garanderen treft de exploitant van een vliegveld regelingen met andere bevoegde organisaties, met inbegrip van maar niet beperkt tot: 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 vliegveld toont aan dat procedures zijn vastgesteld en uitgevoerd die ervoor zorgen dat tanks van luchtvaartuigen met niet-verontreinigde brandstof volgens de juiste specificatie worden gevuld.
- h) Er worden handboeken voor het onderhoud van apparatuur op vliegvelden beschikbaar gesteld en in de praktijk gebruikt. Deze handboeken moeten onderhouds- en reparatie-instructies, onderhoudsinformatie, een onderdeel over het opsporen van fouten, en inspectieprocedures bevatten.
- i) De exploitant van een vliegveld moet een effectief rampenplan voor het vliegveld opstellen en implementeren. Dit plan dient rampenscenario's te bestrijken die kunnen plaatsvinden op het vliegveld en in de onmiddellijke omgeving ervan. Dit plan zal worden gecoördineerd met het rampenplan van de omringende gemeenschap.
- j) De exploitant van een vliegveld toont aan dat er op het vliegveld voorzien is in reddings- en brandbestrijdingsdiensten die in actie komen bij vertrekkende of aankomende luchtvaartuigen in moeilijkheden. Zulke 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 vliegveld zet voor de exploitatie en het onderhoud uitsluitend 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 vliegveld toont aan dat elke persoon die zonder begeleiding toegang heeft tot het bewegingsgebied of enig ander operationeel terrein, hiervoor voldoende opgeleid en gekwalificeerd is.

- m) De reddings- en brandbestrijdingsmedewerkers zijn voldoende opgeleid en gekwalificeerd om in de vliegveldomgeving te functioneren. De exploitant van een vliegveld moet opleidings- en controleprogramma's opzetten en uitvoeren om de vaardigheden van al deze medewerkers op peil te houden.
- 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 toegewezen taken;
 - iii) op correcte wijze waarnemen van zijn of haar omgeving.

Indien de medische geschiktheid niet volledig kan worden aangetoond, kunnen er maatregelen worden toegepast die een gelijkwaardig niveau van veiligheid garanderen.

(2) Beheersystemen

- a) De exploitant van het vliegveld dient een beheersysteem te implementeren en te onderhouden om te waarborgen dat voldaan wordt aan de essentiële vereisten voor vliegvelden en te streven naar voortdurende en proactieve verbeteringen van de veiligheid en kwaliteit. Het beheersysteem dient organisatorische structuren, verantwoordelijkheden, bevoegdheden, 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.f genoemde partijen worden betrokken.
- c) De exploitant van het vliegveld dient een handboek voor het vliegveld te ontwikkelen en te handelen in overeenstemming met dat handboek. Een dergelijk handboek dient alle benodigde instructies, informatie en procedures voor het vliegveld en het beheersysteem te bevatten, zodat het operationele personeel al zijn taken kan uitvoeren.

C – Omgeving van het vliegveld

- (1) Het luchtruim rondom de bewegingsgebieden van het vliegveld dient vrijgehouden te worden van hindernissen zodat de bewegingen van luchtvaartuigen op het vliegveld kunnen worden uitgevoerd zonder dat hierbij onaanvaardbare risico's ontstaan door dergelijke hindernissen rondom het vliegveld. Er moeten daarom systemen voor permanent toezicht worden ontwikkeld en geïmplementeerd waarmee storende hindernissen kunnen worden vastgesteld zodra ze zich manifesteren.
 - a) Als met dit systeem een object wordt gesignaleerd, dient beoordeeld te worden of het al dan niet een onaanvaardbaar risico met zich brengt. Een onaanvaardbaar risico moet worden weggenomen of beperkt.

- b) De aanwezigheid van dergelijke hindernissen dient bekendgemaakt te worden en voor zover nodig gemarkeerd en voorzien van verlichting.
- (2) Gevaren gerelateerd aan menselijke activiteiten en het gebruik van het land, zoals bijvoorbeeld de zaken uit de volgende, niet uitputtende lijst, dienen te worden gecontroleerd, en risico dat zij veroorzaken dient te worden ingeschat en waar nodig verkleind:
- a) elke ontwikkeling of verandering in het gebruik van het land in de plaatselijke omgeving van het vliegveld;
 - b) de mogelijkheid van turbulentie veroorzaakt door bouwwerken;
 - c) het gebruik van gevaarlijke verlichting die bemanningen in verwarring kan brengen en kan misleiden;
 - d) verblinding door felle lichtweerskaatsingen van grote en zeer reflecterende oppervlakken;
 - e) het instellen van gebieden die activiteiten van fauna zouden kunnen stimuleren in de omgeving van het bewegingsgebied;
 - f) bronnen van onzichtbare straling of de aanwezigheid van bewegende 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 opgezet voor luchtvaartnoodsituaties die zich voordoen in de plaatselijke omgeving van het vliegveld.
- (4) Luchtvaartuigen dienen geen gebruik te maken van (delen van) vliegvelden waarvan het ontwerp en de operationele procedures niet voor het ontvangen van deze luchtvaartuigen zijn toegerust. Een uitzondering kan gemaakt worden bij noodsituaties, als naar een ander vliegveld wordt uitgeweken, of bij andere omstandigheden, afhankelijk van het geval, maar dan moet de exploitant van het vliegveld toestemming geven.

BIJLAGE Vb

Essentiële vereisten voor luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten

(1) Gebruik van het luchtruim

- a) Alle activiteiten van luchtvaartuigen dienen in alle vluchtfasen alsook op het bewegingsgebied van een vliegveld te worden uitgevoerd in overeenstemming met de gemeenschappelijke algemene operationele voorschriften en met alle procedures die van toepassing zijn op het gebruik van dat luchtruim volgens het geldende operationeel concept.
- b) Alle luchtvaartuigen dienen uitgerust te zijn met de uitrustingsstukken die zijn voorgeschreven in het van toepassing zijnde operationeel concept; de uitrustingsstukken zullen ook dienovereenkomstig worden gebruikt. Indien uitrustingsstukken binnen het ATM/ANSsysteem worden gebruikt, dienen zij ook te voldoen aan de eisen zoals neergelegd in paragraaf 3.

(2) Diensten

- a) Luchtvaartinformatie en luchtvaartgegevens die aan luchtvaartgebruikers worden verstrekt met het oog op luchtvaartnavigatie
 - i) De gegevens die als bron worden gebruikt voor luchtvaartinformatie, dienen van afdoende kwaliteit, volledig en actueel te zijn en dienen tijdig te worden verstrekt.
 - ii) De hieruit voortvloeiende luchtvaartinformatie dient nauwkeurig, volledig, actueel en ondubbelzinnig te zijn en te worden verstrekt in een format dat afgestemd is op de gebruikers.
 - iii) De verspreiding van dergelijke luchtvaartinformatie onder luchtvaartgebruikers dient tijdig en met een adequate integriteit te geschieden waarbij gebruik wordt gemaakt van betrouwbare en snelle communicatiemiddelen die beschermd zijn tegen interferenties en fouten.
- b) Meteorologische informatie;
 - i) De gegevens die als bron worden gebruikt voor meteorologische luchtvaartinformatie, dienen van afdoende kwaliteit, volledig en actueel te zijn.
 - ii) De hieruit voortvloeiende meteorologische luchtvaartinformatie dient voldoende nauwkeurig, volledig, actueel en ondubbelzinnig te zijn om aan de behoeften van luchtvaartgebruikers tegemoet te komen.
 - iii) De verspreiding van dergelijke meteorologische luchtvaartinformatie onder luchtvaartgebruikers dient tijdig en met een adequate integriteit te geschieden waarbij gebruik wordt gemaakt van betrouwbare en snelle communicatiemiddelen die beschermd zijn tegen interferenties en fouten.
- c) Luchtverkeersleidingsdiensten
 - i) De gegevens die als bron worden gebruikt voor het verlenen van luchtverkeersdiensten, dienen correct, volledig en actueel te zijn.

- ii) De hieruit voortvloeiende luchtverkeersdiensten dienen voldoende nauwkeurig, volledig, actueel en ondubbelzinnig te zijn om aan de behoeften van luchtvaartgebruikers tegemoet te komen.
 - iii) Het ontwerp, de productie en het onderhoud van geautomatiseerde instrumenten die informatie of advies aan gebruikers geven, dienen zodanig adequaat te zijn dat de geschiktheid voor het beoogde doel wordt gewaarborgd.
 - iv) Luchtverkeersleidingsdiensten en de hieraan gerelateerde processen dienen voor een afdoende separatieafstand te zorgen tussen luchtvaartuigen, 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 luchtverkeersleiding en luchtvaartuigen en tussen de relevante eenheden voor luchtverkeersleiding dient tijdig, duidelijk, correct en ondubbelzinnig te verlopen en beschermd te zijn tegen verstoringen. Die communicatie dient algemeen begrepen te worden en moet door alle betrokken partijen bevestigd worden.
 - vi) Er dienen middelen beschikbaar te zijn om eventuele noodsituaties te traceren en, waar van toepassing, een effectieve zoeken reddingsactie in gang te zetten. Dergelijke middelen dienen ten minste adequate waarschuwingsmechanismen en coördinatiemaatregelen te omvatten, evenals procedures, middelen en personeel om het verantwoordelijkheidsgebied efficiënt te bestrijken.
- d) Communicatiediensten
- Communicatiediensten dienen te allen tijde over voldoende functionele capaciteit te beschikken. De criteria daarvoor hebben onder meer betrekking op beschikbaarheid, integriteit, continuïteit en tijdige levering van de relevante dienst. De communicatiediensten dienen betrouwbaar en snel te functioneren en beveiligd te zijn tegen fouten.
- e) Navigatiediensten
- Navigatiediensten dienen te allen tijde over voldoende functionele capaciteit te beschikken met betrekking tot begeleiding, positionering en, indien van toepassing, tijdskritische informatie. De prestatiecriteria omvatten onder andere nauwkeurigheid, integriteit, beschikbaarheid en continuïteit.
- f) Plaatsbepalingsdiensten
- Plaatsbepalingsdiensten dienen, op basis van een afdoende functionele capaciteit, de respectieve posities te bepalen van luchtvaartuigen in de lucht en van andere luchtvaartuigen en grondvoertuigen op het vliegveld. De prestatiecriteria omvatten onder andere nauwkeurigheid, integriteit, continuïteit en detectiewaarschijnlijkheid.
- g) Beheer van luchtverkeersstromen

Bij het tactische beheer van luchtverkeersstromen op communautair niveau zal afdoende exacte en actuele informatie gebruikt en verstrekt worden over de omvang en de aard van het geplande luchtverkeer dat van invloed is op de dienstverlening. Teneinde te voorkomen dat er situaties met overbelasting in de lucht of op vliegvelden 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 zal op tijdige wijze worden gecontroleerd, gecoördineerd en bekendgemaakt teneinde in alle omstandigheden de minimale separatieafstand tussen luchtvaartuigen te waarborgen.

(3) Systemen en onderdelen

a) Algemeen

Het ontwerp, de productie, de installatie, het onderhoud en het gebruik van systemen en onderdelen die ATM/ANS-informatie vanuit en aan luchtvaartuigen en op de grond leveren, dienen zodanig adequaat te zijn dat hun geschiktheid voor het beoogde doel gewaarborgd is.

b) Integriteit, prestaties en betrouwbaarheid van systemen en onderdelen

De integriteit en veiligheidsprestaties van systemen en onderdelen dienen – zowel in luchtvaartuigen als op de grond en in het luchtruim – gezamenlijk, afzonderlijk en in hun onderlinge samenhang aantoonbaar geschikt te zijn voor het beoogde doel. Zij dienen in alle voorzienbare operationele omstandigheden en gedurende hun gehele operationele levenscyclus te voldoen aan het verwachte prestatieniveau dat op basis van het operationele concept vereist is.

c) Ontwerp van systemen en onderdelen

- i) Systemen en onderdelen moeten vrij zijn van ontwerpkenmerken waarvan uit ervaring is gebleken dat deze risico's met zich meebrengen.
- ii) Systemen en onderdelen dienen gezamenlijk, afzonderlijk en in hun onderlinge samenhang zodanig ontworpen te zijn dat er een omgekeerde relatie bestaat tussen de waarschijnlijkheid van een storing en de mate van het effect daarvan op de betreffende dienst.
- iii) Bij het ontwerp van afzonderlijke systemen en onderdelen dan wel van onderlinge combinaties dient rekening te zijn 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

Met het oog op het handhaven van het noodzakelijke dienstverleningsniveau dienen maatregelen van kracht te zijn om de integriteit en de veiligheid van het functioneren van systemen en onderdelen te controleren en deze eventueel opnieuw te configureren.

e) Wijziging van systemen en onderdelen

Na een wijziging van de systemen en onderdelen dienen deze te blijven voldoen aan de essentiële vereisten zoals die in deze paragraaf zijn geformuleerd. Indien wijzigingen worden aangebracht aan operationele systemen en onderdelen, dient een wijzigingsprocedure gehanteerd te worden waardoor een minimaal dienstverleningsniveau gewaarborgd blijft.

(4) Kwalificaties van luchtverkeersleiders

a) Algemeen

Het niveau van personen die een opleiding tot luchtverkeersleider volgen, dient qua educatieve achtergrond en fysieke en mentale kwaliteiten zodanig te zijn dat zij in staat zijn om 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 gecontroleerd te worden.
- 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 aangetoond te worden. De frequentie van dergelijke controles 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. Dergelijke 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 – minimaal de volgende elementen te omvatten:

- i Operationele procedures
- ii Taakspecifieke aspecten

- iii Uitzonderlijke en noodsituaties
 - iv Menselijke factoren
 - v Risico- en foutenbeheer
 - ii) Luchtverkeersleiders dienen aan te tonen dat zij de noodzakelijke procedures en taken kunnen uitvoeren op een niveau 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 of examens aangetoond te worden. De frequentie van dergelijke controles 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 met vliegtuigbemanningen en andere betrokkenen. Dit geldt zowel voor voice-only-situaties (telefoon/radiotelefoon) als face-to-face-situaties.
 - ii) Indien het voor het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten in een gedefinieerd luchtruimgebied noodzakelijk mocht zijn, dienen personen die die diensten verlenen ook in staat te zijn om de betreffende lokale taal/talen te spreken en te begrijpen op een niveau zoals dat in paragraaf 4.d.1 is beschreven.
- e) Synthetische trainingstoestellen
- Bij gebruik van synthetische trainingstoestellen voor praktische training inzake menselijke handelingsfactoren of situationeel bewustzijn dan wel om te controleren of 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) Opleidingsprogramma
- i) Opleidingen dienen plaats te vinden op basis van een opleidingsprogramma dat theoretische en praktische instructies kan omvatten, inclusief eventuele training via synthetische toestellen.
 - ii) Voor elke type cursus dient een opleidingsprogramma te worden vastgesteld en goedgekeurd.
- g) Instructeurs
- i) Theoretische opleidingsmodules dienen verzorgd te worden door instructeurs met de vereiste kwalificaties. Zij moeten:
 - i over relevante kennis beschikken met betrekking tot de onderwerpen waarin zij les geven; en tevens

- ii kunnen aantonen dat zij in staat zijn om adequate didactische technieken te gebruiken.
 - ii) Praktische opleidingsmodules dienen verzorgd te worden door instructeurs met de vereiste kwalificaties. De betreffende instructeurs dienen:
 - i te voldoen aan de vereisten qua theoretische kennis en ervaring die nodig zijn om de opleiding te kunnen geven;
 - ii aan te kunnen tonen dat zij in staat zijn om adequate didactische technieken te gebruiken;
 - iii te zijn getraind in didactische technieken met betrekking tot de procedures waarin zij les geven;
 - iv aan te kunnen tonen dat zij les kunnen geven op de gebieden waarop opleiding moet worden gegeven; en
 - v regelmatig bijscholingscursussen te volgen om te waarborgen dat hun didactische vaardigheden op peil blijven.
 - iii) Instructeurs die les geven in praktische vaardigheden, dienen zelf ook bevoegd 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;
 - ii aantoonbaar over de vaardigheid te beschikken om beoordelingen uit te voeren op de gebieden waar dat noodzakelijk is; en
 - iii periodiek bijscholingscursussen te volgen om te waarborgen dat de beoordelingsnormen actueel zijn.
 - ii) Beoordelaars die praktische vaardigheden beoordelen, dienen zelf ook bevoegd te zijn (geweest) om als luchtverkeersleider te fungeren.
- 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 uitvoert, niet in staat is om:

- adequaat de taken uit te voeren die nodig zijn om luchtverkeersleidingsdiensten te verlenen; of
- 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 aanvullende maatregelen worden genomen om het voorgeschreven 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 via uitbestedingscontracten, te beschikken over de noodzakelijke middelen om berekend te zijn op de omvang en het toepassingsgebied van de diens. Het gaat daarbij onder meer om de volgende middelen: systemen, faciliteiten (inclusief energievoorziening), beheerstructuur, personeel, apparatuur en onderhoudsvoorzieningen, documentatie van taken, verantwoordelijkheden en procedures, toegang tot relevante gegevens en een operationeel registratiesysteem;
- ii) De dienstverlener dient beheersen operationele handboeken te ontwikkelen en bij te houden met betrekking tot het leveren van de diensten. De dienstverlening dient in overeenstemming met die handboeken uitgevoerd te worden. Dergelijke handboeken dienen alle noodzakelijke instructies, informatie en procedures te omvatten voor de dienstverleningsactiviteiten, voor het beheersysteem en voor het adequaat uitvoeren van de taken door het operationeel personeel;
- iii) De dienstverlener dient een risicobeheersysteem in te voeren en bij te houden om de naleving te waarborgen van de essentiële vereisten 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;
- 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 er aan de onderhavige essentiële vereisten 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 over een operationeel preventie- en veiligheidsprogramma te beschikken, inclusief een programma voor het rapporteren en analyseren van voorvallen dat in het kader van het beheersysteem gebruikt moet worden om een bijdrage te leveren aan het permanent verbeteren van de veiligheid;
 - 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 voorkomen te worden dat het personeel dat ATC-diensten verleent, vermoeid raakt. Bij een dergelijk 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 belemmerd wordt 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. De ATC-dienstverlener moet te allen tijde het binnenkomend verkeer in het luchtruim beperken als deze beperkingen of menselijke factoren in het gedrang komen.
- c) Er mogen geen diensten op het gebied van communicatie, navigatie en/of plaatsbepalingen worden verleend tenzij aan de volgende voorwaarde is voldaan:
- De dienstverlener dient alle relevante luchtruimgebruikers en eenheden voor luchtverkeersdiensten tijdig te informeren over de operationele status van hun luchtverkeersdiensten (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 vereisten te zorgen."

1. BENAMING VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 van 19 maart 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. ABM/ABB-KADER

0602 - Vervoer over land, door de lucht en over zee

3. BEGROTINGSONDERDELEN

3.1. Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen)) inclusief omschrijving:

06 02 01 (EASA)

3.2. Duur van de actie en van de financiële gevolgen:

Onbeperkte periode (jaarlijkse bijdrage)

3.3. Begrotingskenmerken

Begrotingsonderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële voor-uitzichten
060201	Niet-verplicht	Gespl ¹⁵ . /	NEE	JA ¹⁶	NEE	Nr. 1A

¹⁵ Gesplitste kredieten

¹⁶ Deelname van Europese derde landen die geassocieerd zijn met het agentschap (Zwitserland, Noorwegen en IJsland).

4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

4.1. Financiële middelen

4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt nr.		Jaar n ¹⁷	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.	Totaal
---------------	----------	--	-------------------------	-------	-------	-------	-------	---------------	--------

Beleidsuitgaven¹⁸

Vastleggingskredieten (VK)	8.1.	a	2,240	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728
Betalingskredieten (BK)		b	2,240	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728

Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag¹⁹

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4.	c	0						
---	--------	---	---	--	--	--	--	--	--

TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

Vastleggingskredieten		a+c	2,240	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728
Betalingskredieten		b+c	2,240	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728

Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen²⁰

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5.	d	0,117	0,119	0,121	0,124	0,126	0,129	0,736
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6.	e	0,026	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,301

Totale indicatieve kosten van de maatregel

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d+ e	2,383	4,455	4,835	4,932	5,030	5,130	26,765
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d+ e	2,383	4,455	4,835	4,932	5,030	5,130	26,765

¹⁷ Ervan uitgaande dat het jaar n 2010 is, het jaar van de mogelijke vaststelling.

¹⁸ Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

¹⁹ Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

²⁰ Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

Medefinanciering

Indien het voorstel door lidstaten of uit andere bronnen (geef aan welke) wordt medegefinancierd, geef dan een raming daarvan in de onderstaande tabel (voeg extra rijen toe indien de medefinanciering uit meer dan een bron afkomstig is):

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.	Totaal
Europese derde landen ²¹	f	0,054	0,103	0,112	0,114	0,116	0,118	0,617
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c +d+ e+f	2,437	4,558	4,947	5,046	5,146	5,248	27,382

4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering

- ☒ Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.
- ☐ Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.
- ☐ Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord²² (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

- ☒ Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- ☐ Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

in miljoen euro (tot op een decimaal)

		Vóór de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie					
Begrotingson derdeel	Ontvangsten		[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²³
	a) Ontvangsten in absolute bedragen							
	b) Verschil in ontvangsten	Δ						

²¹ Bijdrage van Europese derde landen die met het EASA zijn geassocieerd uit hoofde van artikel 66 van Verordening nr. 216/2008. Deze bijdrage wordt geraamd op 2,4% van de aanvullende begroting van het agentschap, exclusief inkomsten uit vergoedingen.

²² Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

²³ Voeg zo nodig extra kolommen toe (wanneer de duur van de actie langer is dan 6 jaar).

4.2. Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.

Jaarlijkse behoeften	Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.
Totale personele middelen in VTE	1	1	1	1	1	1

5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN

5.1. Behoeftte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien

Vaststelling van geharmoniseerde bindende regels om het veiligheidsniveau van de burgerluchtvaart te verhogen.

5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie

Uniform toegepaste communautaire regels zullen zorgen voor de nodige harmonisering en toename van de veiligheid.

5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM

De maatregel zal leiden tot een verbeterd Europees regelgevingssysteem voor de veiligheid van de luchtvaart, dat op zijn beurt zal leiden tot een verbetering van de veiligheid van de luchtvaart. Andere gunstige gevolgen zijn het economisch effect op de Europese luchtvaartsector en de sociale bijdragen.

5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

X *Gecentraliseerd beheer*

X rechtstreeks door de Commissie

☐ gedelegeerd aan:

☐ uitvoerende agentschappen

X door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement

☐ nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbardienstverleningstaak

☐ ***Gedeeld of gedecentraliseerd beheer***

☐ met lidstaten

☐ met derde landen

☐ ***Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)***

Opmerkingen:

De Commissie en het EASA worden samen betrokken bij de tenuitvoerlegging van de maatregelen waarin wordt voorzien door deze verordening.

6. TOEZICHT EN EVALUATIE

6.1. Toezicht

Het werk van het EASA zal jaarlijks worden gemonitord en geëvalueerd in het jaarlijks algemeen verslag (m.b.t. het vorige jaar) en het werkprogramma (voor het volgende jaar). Beide documenten worden door de raad van bestuur van het agentschap goedgekeurd en aan het Europees Parlement, de Raad, de Commissie, de Rekenkamer en de lidstaten toegezonden.

6.2. Evaluatie

6.2.1. Evaluatie vooraf

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 heeft de Commissie het EASA gevraagd advies uit te brengen over de uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening tot veiligheidsaspecten van luchthavens en ATM/ANS.

Na uitgebreid overleg overeenkomstig zijn interne regels en de internationale praktijken op dit gebied heeft het agentschap op 6 december 2007 (luchthavens) en 15 april 2008 (ATM/ANS) zijn advies gepubliceerd ten gunste van de uitbreiding van het toepassingsgebied tot de vermelde gebieden, gebaseerd op overweldigende steun van de betrokken belanghebbenden.

De Commissie heeft het effect van de maatregel beoordeeld en haar duidelijke steun uitgesproken voor de uitbreiding van het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 216/2008 tot de vermelde gebieden.

6.2.2. Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)

6.2.3. Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties

Om de vijf jaar wordt een onafhankelijke externe beoordeling uitgevoerd om te zien hoe goed het EASA zijn taken heeft uitgevoerd en om het effect van de gemeenschappelijke regels en de werkzaamheden van het agentschap op het algemene niveau van de luchtvaartveiligheid te beoordelen.

7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

De uitvoerend directeur voert de begroting van het agentschap uit. Elk jaar dient hij bij de Commissie, de rekenkamer en de raad van beheer van het agentschap gedetailleerde rekeningen in met de inkomsten en uitgaven van het vorige jaar. Bovendien heeft de interne auditor van de Commissie dezelfde bevoegdheid met betrekking tot het EASA als met betrekking tot de departementen van de Commissie, en heeft het agentschap een intern auditsysteem dat vergelijkbaar is met dat van de Commissie.

Verordening (EG) nr. 1073/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende onderzoeken door het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) en de interinstitutionele overeenkomst van 25 mei 1999 inzake interne onderzoeken van OLAF zijn onbeperkt van toepassing op het EASA.

8. MIDDELEN

8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel

Vastleggingskredieten, in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

(Vermeld de doelstelling en, acties en outputs)	Soort output	Ge m. kos ten	Jaar n		Jaar n+1		Jaar n+2		Jaar n+3		Jaar n+4		Jaar n+5 e.v.		TOTAAL	
			Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten
OPERATIONELE DOELSTELLING NR. 1 ²⁴	De ontwikkeling van gemeenschappelijke bindende veiligheidsregels voor luchthavens en ATM/ANS															
Actie 1 ²⁵	Regelgeving			1,680		1,713		1,747		1,782		1,818		1,854		10,594
Actie 2.	Normalisatie			0,560		2,570		2,913		2,971		3,030		3,090		15,134
Subtotaal doelstelling 1				2,24		4,283		4,660		4,753		4,848		4,944		25,728
TOTALE KOSTEN				2,24		4,283		4,660		4,753		4,848		4,944		25,728

²⁴ Zoals beschreven in punt 5.3

²⁵ De gemiddelde kostprijs per EASA-werknemer, inclusief vaste kosten, infrastructuurkosten en reiskosten, bedraagt 140 000 euro per jaar. Voor regelgeving worden vanaf jaar n 12 personen in dienst genomen; voor standaardisering verloopt de recrutering als volgt: 4 in jaar n, + 14 in jaar n+1, + 2 in jaar n+2

8.2. Administratieve uitgaven

Deze uitgaven worden gedekt door de kredieten die jaarlijks worden toegekend aan de beheersdienst van de Commissie.

8.2.1. Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE)					
		Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5
Ambtenaren of tijdelijk personeel ²⁶ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel ²⁷							
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd ander personeel ²⁸							
TOTAAL							

8.2.2. Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien

Vorbereiding van technische regels en voorschriften en toepassing daarvan, inclusief inspanningen op het gebied van normalisering.

8.2.3. Herkomst van het (statutaire) personeel

- ☐ Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma
- ☐ Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n
- ☒ Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- ☐ Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)
- ☐ Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

²⁶ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

²⁷ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

²⁸ Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

8.2.4. *Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTA AL
1 Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)	0						
Uitvoerende agentschappen							
Andere technische en administratieve bijstand							
- intern							
- extern							
Totaal Technische en administratieve bijstand							

8.2.5. *Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort personeel	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.
Ambtenaren en tijdelijk personeel (XX 01 01)	0,117	0,119	0,121	0,124	0,126	0,129
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.) (vermeld begrotingsonderdeel)						
Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen)						

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

Eén ambtenaar a rato van 117 000 euro (2008), geïndexeerd aan 2% per jaar.

Berekening – *Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel*

8.2.6. *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTA AL
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen							
XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen							
XX 01 02 11 03 – Comités ²⁹	0,026	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,301
XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen							
XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen							
2 Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)							
3 Andere uitgaven van administratieve aard (vermeld welke en verwijst naar het begrotingsonderdeel)							
Totale andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen							

²⁹

Afhankelijk van het agendapunt en het daarmee samenhangende artikel in de EASA-verordening, kan het comité adviserend, regelgevend of regelgevend met toetsing zijn. Referentie C 10000.

Berekening - *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

Vergadering van het comité dat is opgericht uit hoofde van artikel 65 van Verordening (EG) nr. 216/2008, op basis van 1 vergadering van 40 deskundigen tijdens het eerste jaar en 2 vergaderingen van 40 deskundigen tijdens de daaropvolgende jaren, a rato van 650 euro per vergadering en per deskundige (2008), geïndexeerd met 2% per jaar.