

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► **B**

VERORDENING (EU) Nr. 255/2010 VAN DE COMMISSIE

van 25 maart 2010

tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 80 van 26.3.2010, blz. 10)

Gewijzigd bij:

► **M1**

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012

Publicatieblad

nr. blz. datum

L 281 1 13.10.2012

**VERORDENING (EU) Nr. 255/2010 VAN DE COMMISSIE****van 25 maart 2010****tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (de luchtruimverordening) ⁽¹⁾, en met name op artikel 6, lid 7,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Commissie moet gemeenschappelijke regels inzake de regeling van luchtverkeersstromen (Air Traffic Flow Management, ATFM) vaststellen om de beschikbare capaciteit bij het gebruik van het luchtruim te optimaliseren en de processen voor de regeling van de luchtverkeersstromen te verbeteren.
- (2) De Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol) heeft overeenkomstig artikel 8, lid 1, van Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de kaderverordening”) ⁽²⁾ een mandaat gekregen om uitvoeringsbepalingen voor de regeling van de luchtverkeersstromen op te stellen. De onderhavige verordening is gebaseerd op het resulterende mandaatverslag van Eurocontrol van 7 december 2007.
- (3) De uniforme toepassing van specifieke regels en procedures in het gemeenschappelijke Europese luchtruim is van cruciaal belang om via efficiënt beheer en gebruik van de regeling van de luchtverkeersstromen optimaal gebruik te maken van de beschikbare luchtverkeersleidingscapaciteit.
- (4) Deze verordening dient geen betrekking te hebben op militaire operaties en trainingen als bedoeld in artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004. Militaire luchtvaartuigen die als algemeen luchtverkeer vliegen, dienen echter wel onder de ATFM-maatregelen te vallen wanneer zij in luchtruim of van/naar luchthavens vliegen of zullen vliegen waarop ATFM-maatregelen van toepassing zijn.
- (5) Overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EG) nr. 549/2004 moeten bij de omschrijving en toepassing van ATFM-maatregelen de essentiële belangen van de lidstaten op het gebied van het veiligheid- of defensiebeleid worden gewaarborgd.

⁽¹⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

⁽²⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

▼B

- (6) Eurocontrol heeft één centrale ATFM-eenheid opgericht die bevoegd is voor de planning, coördinatie en uitvoering van ATFM-maatregelen, rekening houdende met de aanbevelingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). De lidstaten moeten worden verplicht de nodige maatregelen te nemen om te garanderen dat de centrale ATFM-eenheid het algehele effect van de ATFM-maatregelen op het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer (European Air Traffic Management Network, EATMN) optimaliseert.
- (7) De ATFM-maatregelen moeten worden gebaseerd op door de ICAO vastgestelde beginselen en alle partijen bij het ATFM-systeem moeten regels naleven die garanderen dat de luchtverkeersleidingscapaciteit veilig en maximaal wordt benut.
- (8) De ATFM-maatregelen moeten rekening houden met de beschikbaarheid van routes en luchtruim, met name door de toepassing van flexibel gebruik van het luchtruim door alle relevante partijen, inclusief de luchtruimbeheerder, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim⁽¹⁾.
- (9) Om de beschikbare capaciteit van het EATMN, inclusief luchthavens, te optimaliseren, moeten procedures worden vastgesteld om de samenhang tussen luchthavenslots en vliegplannen te vergroten.
- (10) De lidstaten en de bij de ATFM-processen betrokken partijen dienen voldoende tijd te krijgen om aan de eisen inzake de regeling van luchtverkeersstromen te kunnen voldoen.
- (11) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité voor het gemeenschappelijke luchtruim,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. Deze verordening stelt de eisen inzake de regeling van luchtverkeersstromen, hierna „ATFM” genoemd, vast teneinde de beschikbare capaciteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer, hierna „EATMN” genoemd, te optimaliseren en de ATFM-processen te verbeteren.

2. Binnen het in artikel 1, lid 3, van Verordening (EG) nr. 551/2004 bedoelde luchtruim, is deze verordening van toepassing op:

- a) alle vluchten die als algemeen luchtverkeer en geheel of gedeeltelijk overeenkomstig de instrumentvliegvoorschriften, hierna „IFR” genoemd, zullen worden uitgevoerd of worden uitgevoerd;
- b) alle fasen van de onder a) bedoelde vluchten en luchtverkeersbeheer.

⁽¹⁾ PB L 342 van 24.12.2005, blz. 20.

▼B

3. Deze verordening is van toepassing op de volgende bij ATFM-processen betrokken partijen of namens hen optredende gemachtigden:

- a) exploitanten van luchtvaartuigen;
- b) ATS-eenheden, inclusief luchtverkeersmeldingsposten (ATS reporting offices, ARO's) en plaatselijke luchtverkeersleidingsdiensten;
- c) luchtvaartinformatiediensten;
- d) entiteiten die betrokken zijn bij het luchtruimbeheer;
- e) beheersorganen van luchthavens;
- f) de centrale ATFM-eenheid;
- g) lokale ATFM-eenheden;
- h) slotcoördinatoren van gecoördineerde luchthavens.

*Artikel 2***Definities**

Voor de toepassing van deze verordening zijn de definities van artikel 2 van Verordening (EG) nr. 549/2004 en artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad ⁽¹⁾, van toepassing.

Voorts wordt verstaan onder:

- 1. „ATFM-maatregel”: (maatregel op het gebied van de regeling van luchtverkeersstromen, air traffic flow management, ATFM): een maatregel om de luchtverkeersstromen te regelen en de capaciteit te beheren;
- 2. „exploitant”: een persoon, organisatie of onderneming die een of meer luchtvaartuigen exploiteert of voornemens is te exploiteren;

▼M1

- 3. „IFR”: de afkorting van „instrument flight rules” (instrumentvliegvoorschriften);

▼B

- 4. „luchtverkeersmeldingspost (ARO)”: een ATS-eenheid (eenheid voor luchtverkeersdiensten, air traffic services, ATS) die is opgericht met het oog op het ontvangen van rapporten over luchtverkeersdiensten en vliegplannen die zijn ingediend voordat een eerste verkeersklaring is gegeven;
- 5. „lokale ATFM-eenheid”: een verkeersstroombeheereenheid die namens een of meer andere verkeersstroombeheereenheden optreedt als interface tussen de centrale ATFM-eenheid en een ATS-eenheid of een groep van dergelijke eenheden;
- 6. „kritieke gebeurtenis”: een ongewone situatie of crisis die leidt tot een belangrijk verlies aan EATMN-capaciteit, een ernstige verstoring van het evenwicht tussen de EATMN-capaciteit en de vraag, of een ernstige verstoring van de informatiestroom in een of meer delen van het EATMN;

⁽¹⁾ PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1.

▼B

7. „ATFM-vertrekslot”: een berekende vertrektijd die door de centrale ATFM-eenheid is toegewezen met een tijdstolerantie die door de lokale ATS-eenheid wordt beheerd;
8. „route- en verkeersoriëntering”: beleidsmaatregelen en procedures voor het gebruik van routes door luchtvaartuigen;
9. „meervoudig vliegplan”: meer dan één vliegplan voor dezelfde geplande vlucht tussen twee luchthavens;
10. „sectorconfiguratie van een ATS-eenheid”: de vierdimensionale beschrijving van een luchtruimsector of groep luchtruimsectoren van een ATS-eenheid die permanent of tijdelijk kan (kunnen) worden geëxploiteerd;
11. „taxitijd”: de vooraf vastgelegde tijdswaarde vanaf off-block tot vertrek op de luchthaven, uitgedrukt in minuten en geldig tijdens normale luchthavenactiviteiten;
12. „geactualiseerde vluchtpositie”: de positie van het luchtvaartuig, geactualiseerd op basis van plaatsbepalingsgegevens, vliegplangegevens of positierapporten;
13. „verkeersklaring”: de aan een luchtvaartuig verleende toestemming om zijn vlucht uit te voeren overeenkomstig de door een luchtverkeersleidingseenheid vastgestelde voorwaarden;
14. „opschorting van het vliegplan”: het door een ATFM-eenheid aangevangen proces om te garanderen dat de exploitant het vliegplan wijzigt vóór de uitvoering van de vlucht;
15. „luchtdienst”: een vlucht of een reeks vluchten waarop tegen betaling en/of als chartervlucht passagiers, vracht en/of post worden vervoerd;
16. „operationeel logboek”: een logboek van het ATFM-systeem, omgezet in een databank om snel ATFM-gegevens te kunnen opzoeken.

*Artikel 3***Kader voor de regeling van luchtverkeersstromen**

1. De planning, coördinatie en uitvoering van de ATFM-maatregelen door de in artikel 1, lid 3, bedoelde partijen moeten aan de in de bijlage genoemde ICAO-bepalingen voldoen.
2. ATFM is gebaseerd op de volgende beginselen:
 - a) ATFM-maatregelen hebben tot doel:
 - i) buitensporige vraag naar luchtverkeer in verhouding tot de opgegeven luchtverkeersleidingscapaciteit van sectoren en luchthavens te voorkomen;

▼B

- ii) de EATMN-capaciteit zoveel mogelijk aan te wenden om de efficiëntie van het EATMN te optimaliseren en de negatieve gevolgen voor exploitanten tot een minimum te beperken;
 - iii) ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk EATMN-capaciteit ter beschikking wordt gesteld via de ontwikkeling en toepassing van capaciteitsverhogende maatregelen door ATS-eenheden;
 - iv) het beheer van kritieke gebeurtenissen te ondersteunen;
- b) lokale ATFM-eenheden en de centrale ATFM-eenheid worden als onderdelen van de ATFM-functie beschouwd.

3. De ATFM-vertrekslots worden toegewezen in de volgorde van de geplande binnenkomst van de vlucht op de locatie waarop de ATFM-maatregel van toepassing is, tenzij bijzondere omstandigheden een andere prioriteitsregel vereisen waarover formeel overeenstemming is bereikt en die het EATMN ten goede komt.

De eerste alinea kan worden toegepast op vluchten die niet akkoord kunnen gaan met omleidingsvoorstellen om gebieden met congestie te vermijden of de congestie te verlichten, rekening houdende met de locatie van het desbetreffende gebied en de mate van congestie.

*Artikel 4***Algemene verplichtingen van de lidstaten**

1. De lidstaten zien erop toe dat de ATFM-functie 24 uur per dag beschikbaar is voor alle in artikel 1, lid 3, bedoelde partijen.
2. De omschrijving en toepassing van ATFM-maatregelen moet verenigbaar zijn met de beveiligings- en defensievereisten van de lidstaten teneinde te garanderen dat het luchtruim efficiënt wordt gepland, toegewezen en gebruikt ten voordele van de in artikel 1, lid 3, bedoelde partijen.
3. Om het luchtruim optimaal te kunnen gebruiken, worden samenhangende procedures opgesteld voor de samenwerking tussen de partijen die betrokken zijn bij de ATFM-functie, de ATS-eenheden en de entiteiten die betrokken zijn bij het luchtruimbeheer.
4. Er wordt een gemeenschappelijk referentiedocument met de beleidsmaatregelen, de procedures en een beschrijving voor route- en verkeersoriëntering tot stand gebracht. Voor zover van toepassing moet de publicatie van routebeschikbaarheid in nationale luchtvaartinformatiepublicaties volledig in overeenstemming zijn met dit gemeenschappelijk referentiedocument.
5. Overeenkomstig de in de bijlage genoemde ICAO-bepalingen worden gemeenschappelijke procedures voor het aanvragen van een afwijking van een ATFM-vertrekslot opgesteld. Die procedures worden gecoördineerd met de centrale ATFM-eenheid en bekendgemaakt in de nationale publicatie met luchtvaartinformatie.

▼B*Artikel 5***Verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de centrale ATFM-eenheid**

De lidstaten zien erop toe dat de centrale ATFM-eenheid:

- a) het algehele effect op de prestaties van het EATMN optimaliseert via planning, coördinatie en toepassing van ATFM-maatregelen;
- b) met exploitanten overlegt over de omschrijving van ATFM-maatregelen;
- c) zorgt voor de effectieve tenuitvoerlegging van ATFM-maatregelen, samen met lokale ATFM-eenheden;
- d) in overleg met lokale ATFM-eenheden alternatieve routes identificeert om gebieden met congestie te vermijden of de congestie te verlichten, rekening houdende met het algehele effect op de prestaties van het EATMN;
- e) alternatieve routes voorstelt aan vluchten die voor een optimaal effect van punt d) zouden zorgen;
- f) tijdig informatie over ATFM verstrekt aan exploitanten en ATS-eenheden, inclusief:
 - i) geplande ATFM-maatregelen;
 - ii) het effect van ATFM-maatregelen op de vertrektijd en het vluchtprofiel van individuele vluchten;
- g) nagaat hoe vaak vliegplannen ontbreken en meervoudige vliegplannen worden ingediend;
- h) een vliegplan opschort wanneer, gelet op de tijdstolerantie, het ATFM-vertrekslot niet kan worden gehaald en geen nieuw geraamd off-blocktijdstip bekend is;
- i) nagaat hoe vaak een afwijking wordt toegestaan overeenkomstig artikel 4, lid 5.

*Artikel 6***Algemene verplichtingen van ATS-eenheden**

1. Wanneer een ATFM-maatregel moet worden toegepast, zorgen de ATS-eenheden via de lokale ATFM-eenheid voor de coördinatie met de centrale ATFM-eenheid teneinde te garanderen dat bij de keuze van de maatregel wordt gestreefd naar het optimaliseren van het algehele effect op de prestaties van het EATMN.

▼B

2. Indien nodig vergemakkelijken de luchtverkeersmeldingsposten de uitwisseling van informatie tussen piloten of exploitanten en de lokale of centrale ATFM-eenheid.

3. De ATS-eenheden zien erop toe dat de op de luchthavens toegepaste ATFM-maatregelen worden gecoördineerd met het betrokken beheersorgaan van de luchthaven, teneinde te zorgen voor efficiënte planning en efficiënt gebruik van de luchthaven ten voordele van de in artikel 1, lid 3, bedoelde partijen.

4. Via de lokale ATFM-eenheden stellen de ATS-eenheden de centrale ATFM-eenheid in kennis van alle gebeurtenissen die van invloed kunnen zijn op de luchtverkeersleidingscapaciteit of de vraag naar luchtverkeer.

5. De ATS-eenheden stellen de centrale ATFM-eenheid tijdig in kennis van de onderstaande gegevens en latere actualiseringen, waarbij zij erop toezien dat deze gegevens van goede kwaliteit zijn:

- a) de beschikbaarheid van het luchtruim en routestructuren,
- b) de sectorconfiguraties van ATS-eenheden en activeringen,
- c) de taxitijden,
- d) de capaciteit van de luchtverkeersleidingssector en de luchthaven,
- e) de beschikbaarheid van routes, inclusief beschikbaarheid door flexibel gebruik van het luchtruim overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2150/2005,
- f) de geactualiseerde vluchtposities,
- g) de afwijkingen van vliegplannen,
- h) de beschikbaarheid van luchtruim, inclusief beschikbaarheid door flexibel gebruik van het luchtruim overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2150/2005,
- i) de werkelijke vertrektijden van de vluchten.

De gegevens worden ter beschikking gesteld van alle in artikel 1, lid 3, bedoelde partijen en kosteloos verstrekt aan, en door, de centrale ATFM-eenheid.

6. De ATS-eenheid op de luchthaven van vertrek ziet erop toe dat:

- a) wanneer een ATFM-vertrekslot aan een vlucht is toegewezen, dit slot in de verkeersklaring wordt opgenomen;
- b) vluchten zich houden aan hun ATFM-vertrekslots;

▼B

- c) vluchten die zich niet houden aan hun geraamde off-blocktijdstip, rekening houdende met de vastgestelde tijdstolerantie, geen toestemming krijgen om op te stijgen;
- d) vluchten waarvan het vliegplan is afgewezen of opgeschort, geen toestemming krijgen om op te stijgen.

*Artikel 7***Algemene verplichtingen van exploitanten**

1. Voor elke geplande vlucht wordt één vliegplan opgesteld. Het vliegplan moet een correcte weergave van het geplande vluchtprofiel zijn.
2. Alle relevante ATFM-maatregelen en wijzigingen daarvan worden geïntegreerd in de geplande vlucht en worden meegedeeld aan de piloot.
3. Bij vertrek van een luchthaven zonder ATFM-vertrekslot zijn exploitanten verantwoordelijk voor het naleven van hun geraamde off-blocktijdstoppen, rekening houdende met een tijdstolerantie zoals vastgesteld in de desbetreffende in de bijlage genoemde ICAO-bepalingen.
4. Wanneer een vliegplan is opgeschort overeenkomstig artikel 5, onder h), zorgt de betrokken exploitant voor de actualisering of schrapping van het vliegplan.

*Artikel 8***Algemene verplichtingen van beheersorganen van luchthavens**

De beheersorganen van luchthavens stellen de centrale ATFM-eenheid, rechtstreeks of via de lokale ATFM-eenheid of ATS-eenheden, in kennis van alle gebeurtenissen die van invloed kunnen zijn op de luchtverkeersleidingscapaciteit of de vraag naar luchtverkeer. Zij stellen de lokale ATFM-eenheid en de ATS-eenheden in kennis wanneer die kennisgeving rechtstreeks geschiedt.

*Artikel 9***Samenhang tussen vliegplannen en luchthavenslots**

1. Wanneer de lidstaten door een slotcoördinator van een luchthaven of een beheersorgaan van een gecoördineerde luchthaven daarom worden verzocht, zien zij erop toe dat de centrale ATFM-eenheid of de lokale ATFM-eenheid hun het aanvaarde vliegplan verstrekt van een vlucht die vanaf deze luchthaven vertrekt, voordat die vlucht plaatsvindt. De slotcoördinatoren van de luchthaven of de beheersorganen van gecoördineerde luchthavens zorgen voor toegang tot de vliegplannen die door de centrale ATFM-eenheid of de lokale ATFM-eenheid zijn verstrekt.
2. Vóór de vlucht verstrekken de exploitanten de luchthavens van vertrek en aankomst de informatie die nodig is om een verband te leggen tussen het vluchtnummer in het vliegplan en het vluchtnummer dat is aangemeld voor het overeenkomstige luchthavenslot.

▼B

3. De exploitanten, beheersorganen van luchthavens en ATS-eenheden hebben het recht de slotcoördinator van de luchthaven te wijzen op het bij herhaling uitvoeren van luchtdiensten op tijden die wezenlijk verschillen van de toegewezen luchthavenslots of op het gebruik van slots op een wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de toewijzing van de slots, voor zover de luchthavenexploitatie of het luchtverkeer daardoor wordt geschaad.

4. De lidstaten zien erop toe dat de centrale ATFM-eenheid de slotcoördinator van de luchthaven wijst op het bij herhaling uitvoeren van luchtdiensten op tijden die wezenlijk verschillen van de toegewezen luchthavenslots of op het gebruik van slots op een wezenlijk andere wijze dan was aangegeven ten tijde van de toewijzing van de slots, voor zover de ATFM daardoor wordt geschaad.

*Artikel 10***Verplichtingen met betrekking tot kritieke gebeurtenissen**

1. De lidstaten zien erop toe dat de centrale ATFM-eenheid procedures voor het omgaan met kritieke gebeurtenissen opstelt en publiceert, teneinde de verstoring van het EATMN tot een minimum te beperken.

2. Ter voorbereiding op kritieke gebeurtenissen stemmen de ATS-eenheden en beheersorganen van luchthavens de relevantie en de inhoud van de noodprocedures, inclusief eventuele aanpassingen van prioriteitsregels, af met de door kritieke gebeurtenissen geraakte exploitanten.

De noodprocedures omvatten:

- a) organisatorische en coördinatieregelingen;
- b) ATFM-maatregelen om de toegang tot de door kritieke gebeurtenissen geraakte gebieden te beheren ter voorkoming van een buitensporige vraag naar luchtverkeer in verhouding tot de opgegeven capaciteit van het luchtruim of de betrokken luchthavens als geheel of een deel daarvan;
- c) omstandigheden, voorwaarden en procedures voor de toepassing van prioriteitsregels voor vluchten, waarbij de essentiële belangen van de lidstaten op het gebied van het veiligheids- of defensiebeleid worden gerespecteerd;
- d) herstelregelingen.

*Artikel 11***Toezicht op de naleving van ATFM-maatregelen**

1. De lidstaten zorgen ervoor dat, wanneer in de loop van een jaar hoogstens 80 % van de vluchten op een luchthaven zich aan de ATFM-vertrekslots houden, de ATS-eenheid op die luchthaven relevante informatie verstrekt over de niet-naleving en over de maatregelen die zijn genomen om te garanderen dat de vluchten zich aan de ATFM-vertrekslots houden. Die maatregelen moeten worden vermeld in het door de betrokken lidstaat bij de Commissie in te dienen verslag.

▼B

2. De ATS-eenheid op de betrokken luchthaven verstrekt relevante informatie over elk geval van niet-naleving van de weigering of opschorting van een vliegplan op die luchthaven en van de maatregelen die zijn genomen om de naleving te garanderen. Die maatregelen moeten worden vermeld in het door de betrokken lidstaat bij de Commissie in te dienen verslag.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat:

- a) de centrale ATFM-eenheid een lidstaat informeert die een afwijking toestaat voor meer dan 0,6 % van de vluchten die jaarlijks uit die lidstaat vertrekken;
- b) indien een lidstaat overeenkomstig punt a) is geïnformeerd, die lidstaat bij de Commissie een rapport indient met bijzonderheden over de toegestane afwijkingen.

4. De lidstaten zien erop toe dat, wanneer een geval van niet-naleving van de ATFM-maatregelen als gevolg van de toepassing van artikel 5, onder g), wordt vastgesteld, de centrale ATFM-eenheid de betrokken exploitant informeert.

5. De exploitanten dienen over elk geval van niet-naleving van de ATFM-maatregelen een rapport in bij de centrale ATFM-eenheid, met bijzonderheden van de omstandigheden die tot het ontbreken van een vliegplan of het bestaan van een meervoudig vliegplan hebben geleid en met de maatregelen die zijn genomen om dergelijke gevallen van niet-naleving te corrigeren.

6. De lidstaten zien erop toe dat de centrale ATFM-eenheid een jaarverslag opstelt met bijzonderheden betreffende de ontbrekende vliegplannen of de ingediende meervoudige vliegplannen en dat dit verslag bij de Commissie wordt ingediend.

7. De lidstaten verrichten jaarlijks een evaluatie van de naleving van de ATFM-maatregelen om ervoor te zorgen dat de in artikel 1, lid 3, bedoelde partijen de mate van naleving van de ATFM-maatregelen verhogen.

*Artikel 12***Beoordeling van de prestaties**

1. Bij de toepassing van artikel 11 zien de lidstaten erop toe dat de centrale ATFM-eenheid jaarverslagen opstelt waarin de kwaliteit van de ATFM wordt uiteengezet en die bijzonderheden bevatten betreffende:

- a) de oorzaken van ATFM-maatregelen;
- b) de gevolgen van ATFM-maatregelen;
- c) de naleving van ATFM-maatregelen;
- d) de bijdragen van de in artikel 1, lid 3, bedoelde partijen aan de optimalisering van het algehele effect van het netwerk.

2. De lidstaten zien erop toe dat de centrale ATFM-eenheid een archief van de in artikel 6, lid 5, genoemde ATFM-gegevens, vliegplannen, operationele logboeken en relevante contextuele gegevens opzet en bijhoudt.

▼B

De in de eerste alinea bedoelde gegevens worden tot twee jaar na de indiening ervan bewaard en ter beschikking van de Commissie, de lidstaten, de ATS-eenheden en de exploitanten gesteld.

Deze gegevens worden ter beschikking gesteld van luchthavencoördinatoren en -exploitanten om hen te helpen bij hun regelmatige beoordelingen van de opgegeven capaciteit.

*Artikel 13***Veiligheidseisen**

De lidstaten zien erop toe dat een veiligheidsbeoordeling, met inbegrip van gevaaridentificatie, risicobeoordeling en risicobeperking, wordt uitgevoerd voordat belangrijke wijzigingen aan ATFM-systemen en -procedures worden aangebracht, met inbegrip van een beoordeling van een veiligheidsbeheerproces dat betrekking heeft op de volledige levenscyclus van het luchtverkeerbeheersysteem.

*Artikel 14***Aanvullende eisen**

1. De lidstaten zien erop toe dat de personeelsleden van de in artikel 1, lid 3, bedoelde partijen die betrokken zijn bij ATFM-activiteiten:

- a) worden gewezen op de bepalingen van deze verordening;
- b) voldoende opgeleid en bekwaam zijn voor het uitoefenen van hun functie.

2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te garanderen dat de in artikel 1, lid 3, bedoelde partijen die verantwoordelijk zijn voor ATFM-functies:

- a) operationele handleidingen met de nodige instructies en informatie opstellen en bijhouden teneinde hun uitvoerend personeel in staat te stellen de bepalingen van deze verordening toe te passen;
- b) ervoor zorgen dat deze handleidingen samenhangend en toegankelijk zijn en worden bijgewerkt en dat de bijwerking en verspreiding ervan aan passend kwaliteits- en documentconfiguratiebeheer worden onderworpen;
- c) erop toezien dat de werkmethoden en operationele procedures voldoen aan deze verordening.

*Artikel 15***Sancties**

De lidstaten stellen voorschriften vast inzake de sancties die van toepassing zijn bij overtreding van de bepalingen van deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op 26 september 2011 in kennis van die voorschriften en stellen haar onverwijld in kennis van latere wijzigingen die daarop van invloed zijn.

▼B

Artikel 16

Inwerkingtreding en toepassing

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

Zij is van toepassing met ingang van 26 september 2011.

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

▼B*BIJLAGE***Lijst van ICAO-bepalingen voor de toepassing van de regeling van luchtverkeersstromen**

1. Hoofdstuk 3, punt 3.7.5 (Air Traffic Flow Management) van bijlage 11 bij het Verdrag van Chicago — Air Traffic Services (13^{de} editie — juli 2001, inclusief amendement nr. 47).
2. Hoofdstuk 3 (ATS Capacity and Air Traffic Flow Management) van ICAO-document 4444 — Procedures for Air Navigation Services — Air Traffic management (PANS-ATM) (15e editie — 2007).
3. Hoofdstuk 8.3 (exemptions from ATFM slot allocation) van ICAO-document 7030, European (EUR) Regional Supplementary Procedures (5e editie 2007).
4. Hoofdstuk 8.4 1.c) (Aircraft operator adherence to ATFM measures) van ICAO-document 7030 European (EUR) Regional Supplementary Procedures (5e editie 2007).
5. Hoofdstuk 2, punt 2.3.2 (Changes to EOBT) van ICAO-document 7030, European (EUR) Region Supplementary Procedures (5e editie 2007).