



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 26.11.2002
COM(2002) 658 definitief

2001/0060 (COD)
2001/0235 (COD)
2001/0236 (COD)
2001/0237 (COD)

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk
Europees luchtruim**

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk
Europees luchtruim**

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees
luchtruim**

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer

(door de Commissie overeenkomstig artikel 250, lid 2
van het EG-verdrag ingediend)

TOELICHTING

1. PRINCIPES

- 1.1. In oktober 2001 heeft de Commissie vier wetgevingsvoorstellen betreffende de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim¹ ingediend met het oog op de goedkeuring daarvan in het kader van de medebeslissingsprocedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap. Op 15 mei 2002 heeft het Comité van de Regio's een gunstig advies uitgebracht. Op 17 juli 2002 heeft het Economisch en Sociaal Comité eveneens een gunstig advies uitgebracht.

Op 3 september 2002 heeft het Europees Parlement in eerste lezing een aantal amendementen aangenomen en heeft het de voorstellen van de Commissie onder voorbehoud van deze amendementen goedgekeurd. Vervolgens heeft de Commissie haar standpunt ten aanzien van elk amendement kenbaar gemaakt en heeft zij aangegeven welke amendementen zij kon aanvaarden en welke niet.

Daarna heeft de Commissie de hiernavolgende gewijzigde voorstellen opgesteld.

- 1.2. De wijzigingen omvatten zowel de ongewijzigd door de Commissie overgenomen amendementen als nieuwe bepalingen die gebaseerd zijn op de amendementen die in principe werden goedgekeurd maar anders werden geformuleerd of slechts gedeeltelijk werden goedgekeurd.

Overeenkomstig artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag wijzigt de Commissie haar voorstellen zoals hieronder vermeld.

De wijzigingen in de oorspronkelijke voorstellen van de Commissie worden als volgt aangegeven: passages die komen te vervallen worden doorgehaald en nieuwe of gewijzigde passages worden als vette tekst en onderstreept weergegeven.

¹ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (COM(2001) 123 def./2 van 30/11/2001 – 2001/0060 (COD).

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (COM(2001) 564 def./2 van 11/12/2001 – 2001/0235 (COD).

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (COM(2001) 564 def./2 van 11/12/2001 – 2001/0236 (COD).

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer (COM(2001) 564 def./2 van 11/12/2001 – 2001/0237 (COD).

2. GEWIJZIGD VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD TOT VASTSTELLING VAN EEN KADER VOOR DE TOTSTANDBRENGING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK EUROPEES LUCHTRUIM (2001/0060 (COD))

2.1. Ongewijzigd overgenomen amendementen

- Amendementen 4 en 30

Het doel van deze amendementen is een doeltreffende regeling in te voeren voor het opleggen van sancties aan dienstverleners die de regels overtreden. De huidige regeling is misbruikgevoelig, met name wat het beheer van de luchtverkeersstromen betreft. De Commissie aanvaardt deze amendementen.

- Amendementen 7, 8, 15, 16, 17, 18, 20, 21 en 32

Deze amendementen verduidelijken of verbeteren de tekst van de verordening door een helderder formulering van de bepalingen inzake raadpleging van de sociale actoren (7), defensiebehoeften (8), capaciteitsbehoeften (15), efficiënt luchtverkeersbeheer (16), prestatie-indicatoren (18), veiligheid (20, 21) en voortgangsrapportage (32). De Commissie aanvaardt deze amendementen.

2.2. In principe maar niet qua formulering aanvaarde amendementen

- Amendement 3

Dit amendement bevestigt dat het leveren van luchtvaartnavigatiediensten een taak van algemeen belang is. Dit geldt echter in de eerste plaats voor verkeersleidingsdiensten. Wanneer dit principe zo wordt geformuleerd is het aanvaardbaar voor de Commissie.

- Amendement 9

Dit amendement heeft betrekking op de samenwerking tussen de Gemeenschap en Eurocontrol. Bepalend voor de relatie tussen de Gemeenschap en Eurocontrol is de ophanden zijnde toetreding van de Gemeenschap tot deze organisatie. Het principe “het hoogste niveau van samenwerking” tussen beide organisaties te ontwikkelen wordt neergelegd in het toetredingsprotocol². Parallele verwijzingen naar deze samenwerking in een maatregel van de Gemeenschap zijn overbodig en zorgen alleen maar voor verwarring. De Commissie kan er wel mee akkoord gaan dit principe te vermelden in een overweging en een bepaling op te nemen waarin melding wordt gemaakt van haar samenwerking met het uitvoerend orgaan van Eurocontrol, namelijk het Eurocontrol-agentschap, die op louter administratieve basis zal worden ontwikkeld. De formulering van een dergelijke bepaling moet echter in overeenstemming zijn met de institutionele beginselen inzake de vervulling van de taken van de Commissie.

² “Overwegende dat het doel van de toetreding van de Europese Gemeenschap tot de Overeenkomst erin bestaat de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart, hierna “EUROCONTROL” genoemd, te helpen bij het bereiken van haar doelstellingen zoals omschreven in de Overeenkomst, met name die om als enige bevoegde en efficiënte instantie voor de beleidsvorming op het gebied van het luchtverkeersbeheer in Europa op te treden”.

- Amendement 10

Dit amendement maakt duidelijk dat de goedkeuring van het uit de kaderverordening en de drie specifieke verordeningen bestaande wetgevingspakket op zich niet volstaat voor een snelle implementatie van het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk binnen de overeengekomen termijn (eind 2004). De Commissie zal deze maatregelen treffen volgens de in het wetgevingspakket opgenomen procedures. De Commissie aanvaardt dit principe.

- Amendement 12

Doel van dit amendement is de rol van de staten bij de besluitvorming over het statuut en de structuur van dienstverleners te bekrachtigen en het feit te benadrukken dat het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten een taak van algemeen belang is, met name wat luchtverkeersleiding betreft. De Commissie aanvaardt dit principe, onder voorbehoud van herformulering.

- Amendement 14

Met dit amendement wordt beoogd het toepassingsgebied van het gemeenschappelijk Europees luchtruim duidelijker af te bakenen. De term "jurisdictie" verwijst impliciet ook naar het luchtruim boven internationale wateren. Het toepassingsgebied van deze verordening moet echter binnen de grenzen van het toepassingsgebied van het Verdrag blijven. Daarom verdient het de voorkeur te spreken van "het luchtruim onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten".

- Amendementen 22 en 23

Deze amendementen beogen te verduidelijken dat de ontwikkeling en implementatie van technische en operationele concepten moet plaatsvinden in het kader van programma's waarbij alle partijen betrokken zijn en rekening houdend met internationale normen. De Commissie kan dit principe accepteren.

- Amendement 26

Dit amendement, dat betrekking heeft op het interne reglement van het Comité, voldoet niet aan de redactionele normen, maar is in principe wel aanvaardbaar voor de Commissie.

- Amendement 33

Bij dit amendement wordt de werkingssfeer van om veiligheids- en defensieredenen genomen vrijwaringsmaatregelen zodanig uitgebreid dat daaronder ook de snelle mobilisatie en training van strijdkrachten valt. Bij de opstelling van dit artikel is men zo dicht mogelijk bij de tekst van artikel 297 van het Verdrag gebleven. Dit artikel geldt voor uitzonderlijke omstandigheden. Het amendement heeft echter betrekking op operationele situaties (de voorwaarden voor een snelle mobilisatie van strijdkrachten). Daardoor zou de lidstaten teveel ruimte worden geboden om zich aan de toepassing van de verordening te onttrekken. De Commissie kan akkoord gaan met het principe de lidstaten de mogelijkheid te bieden de beschikbaarheid van hun strijdkrachten op peil te houden en te verbeteren. Dit principe mag echter niet leiden tot bilaterale vrijstellingen van de toepassing van de verordening. Daardoor zou namelijk een efficiënt beheer van het luchtruim worden belemmerd.

2.3. Amendementen die gedeeltelijk met of zonder redactionele aanpassingen zijn aanvaard

- Amendement 5

De voorschriften inzake raadpleging van de sociale partners in het kader van het gemeenschappelijk Europees luchtruim kunnen al dan niet onder artikel 138 van het Verdrag vallen. Die voorschriften moeten bijgevolg flexibeler worden geformuleerd. Bijgevolg kan de Commissie alleen accepteren dat de eerste zin van de overweging wordt aangescherpt.

- Amendementen 6 and 28

Amendement 28, waarin wordt voorgesteld een "Industry Consultation Body" met een institutionele rol op te richten, zou ertoe leiden dat inbreuk wordt gemaakt op het initiatiefrecht van de Commissie. De Commissie is het ermee eens dat de belanghebbende partijen een bijdrage moeten leveren aan de uitvoering van de hervorming. Bijgevolg is het voor de Commissie aanvaardbaar dat het principe van raadpleging van de sector wordt vermeld in een overweging. Dit principe wordt voorts nader uitgewerkt in het voorstel voor een verordening betreffende de interoperabiliteit van het netwerk voor luchtverkeersbeheer, meer bepaald in artikel 14.

- Amendement 11

De Commissie kan dit amendement gedeeltelijk accepteren. De specifieke vermelding van radar zou de opzet van de bewakingsinfrastructuur op onaanvaardbare wijze beperken; daarvoor kan namelijk ook gebruik worden gemaakt van andere technische middelen (zoals satelliet- of dataverbindingen).

- Amendement 31

De Commissie kan dit amendement accepteren, op voorwaarde dat "Unie" veranderd wordt in "Gemeenschap".

2.4. Afgewezen amendementen

- Amendement 1

Dit amendement brengt de verplichtingen van de lidstaten krachtens het ICAO- en het Eurocontrol-Verdrag in herinnering. De Gemeenschap is nog geen lid van deze twee internationale organisaties, maar de procedure voor toetreding tot Eurocontrol is aan de gang. De uit het lidmaatschap van deze twee organisaties voortvloeiende verplichtingen gelden momenteel alleen voor afzonderlijke lidstaten. Op dit moment kan de Commissie dit amendement dus niet goedkeuren.

- Amendementen 2 en 13

In deze amendementen wordt de vermelding van economische aspecten in overweging 8 en artikel 13 geschrapt. Deze vermelding heeft betrekking op het heffingenstelsel waarin wordt voorzien in hoofdstuk III van het desbetreffende voorstel. Het schrappen van deze vermelding is bijgevolg onaanvaardbaar.

- Amendement 19

Door dit amendement wordt het besluitvormingsproces gestuurd door slechts één partij (de gebruikers van het luchtruim) en afhankelijk gemaakt van een specifieke voorwaarde (interoperabiliteit). Bij de invoering van nieuwe diensten moeten alle partijen worden betrokken en moeten diverse voorwaarden worden gesteld. Dit amendement is dus niet aanvaardbaar.

- Amendementen 24 en 27

Deze amendementen voldoen niet aan de redactionele regels die zijn vastgesteld ter uitvoering van het besluit inzake de comitéprocedure (Besluit 1999/468/EG van de Raad). Welk soort comité moet worden ingeschakeld kan niet “a priori” worden bepaald, maar zal afhangen van de aard van de vast te stellen maatregelen. Wat de eventuele deelname van Eurocontrol aan de werkzaamheden van het comité betreft, is het wenselijk een beslissing te nemen overeenkomstig het interne reglement van het comité. Bijgevolg kan de Commissie deze amendementen niet accepteren.

- Amendement 29

Dit amendement is van invloed op het initiatiefrecht van de Commissie en is bijgevolg niet aanvaardbaar.

- Amendement 34

Het bepaalde in dit amendement is vanzelfsprekend en is bijgevolg overbodig. Voorts kan een communautaire maatregel de krachtens bestaande internationale verdragen op de lidstaten rustende verplichtingen niet herbevestigen.

3. GEWIJZIGD VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD BETREFFENDE DE VERRICHTING VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN IN HET GEMEENSCHAPPELIJK EUROPESE LUCHTRUIM (2001/0235(COD))

3.1. Ongewijzigd overgenomen amendementen

- Amendementen 1, 2, 4, 7, 9, 11, 15, 17, 19, 24, 25, 31, 33 en 34

Deze amendementen verduidelijken of verbeteren de tekst van de verordening door een helderder formulering van de bepalingen inzake veiligheid (1, 9, 11, 19, 31), de omschrijving van erkende organisaties (2, 15, 33, 34), de aanwerving van luchtverkeersleiders (4), internationale normen (7), samenwerking tussen dienstverrichters (17), samenwerking tussen civiele en militaire instanties (24), gebruik van gegevens (25). De Commissie aanvaardt deze amendementen.

- Amendement 3

Met dit amendement wordt beoogd een overweging op te nemen die correspondeert met het bepaalde in artikel 5, lid 2, inzake de toekomstige rol en verantwoordelijkheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Dit amendement is bijgevolg aanvaardbaar.

- Amendement 5

Doel van dit amendement is de Commissie op te roepen tot het nemen van maatregelen om een oplossing te helpen vinden voor het tekort aan luchtverkeersleiders. De Commissie is reeds actief op dit gebied en heeft onlangs in overleg met de sociale partners opdracht gegeven voor een studie. De Commissie aanvaardt dit amendement.

- Amendement 23

Dit amendement wijst op de primaire verantwoordelijkheid van de lidstaten ten aanzien van de relaties tussen hun civiele en militaire instanties. De Commissie aanvaardt dit amendement.

3.2. In principe maar niet qua formulering aanvaarde amendementen

- Amendementen 6 en 18

Deze amendementen geven een geldigheidsduur aan voor machtigingen. Machtigingen zijn niet bedoeld als vergunningen, maar fungeren meer als een erkenning van de geschiktheid van de dienstverrichters. De geldigheidsduur van die machtigingen zal worden bepaald bij de vaststelling van geharmoniseerde voorwaarden (zie bijlage III bij de verordening). De Commissie kan het in dit amendement vervatte principe dus goedkeuren.

- Amendementen 20 en 21

Deze amendementen voorzien in twee nieuwe eisen waaraan aan machtigingen verbonden geharmoniseerde voorwaarden moeten voldoen. De Commissie kan akkoord gaan met deze eisen, maar is van mening dat deze als voorwaarden voor de exploitatie van luchtvaartnavigatiediensten zouden moeten worden opgenomen. Deze voorwaarden zullen nader worden uitgewerkt via de comitéprocedure.

- Amendement 22

Dit amendement verduidelijkt dat, ondanks het feit dat bestaande verrichters van luchtvaartnavigatiediensten gerechtigd blijven hun activiteiten voort te zetten na de inwerkingtreding van deze verordening, zij verplicht moeten zijn operationele en veiligheidsverbeteringen te blijven doorvoeren. De Commissie kan dit principe aanvaarden mits deze verplichting duidelijk wordt omschreven.

- Amendement 28

Dit amendement zou het voorgestelde heffingenstelsel volledig afhankelijk maken van het "en route"-heffingenstelsel dat is vastgelegd in het multilaterale Eurocontrol-Verdrag. Het voorgestelde heffingenstelsel zou niet alleen gelden voor "en route"-heffingen (zoals het geval is bij het multilaterale verdrag), maar ook voor terminal- en naderingsheffingen (waarvoor Eurocontrol niet bevoegd is). Voorts laat de Eurocontrol-regeling enige ruimte voor interpretatie en de Commissie is juist voornemens binnen de Gemeenschap tot geharmoniseerde en bindende regels te komen. Dit amendement kan dus alleen worden aanvaard mits daardoor de ruimte voor communautaire maatregelen op dit gebied niet wordt beperkt.

- Amendement 29

Het in dit amendement vervatte principe is reeds van kracht en deze verordening laat dit onverlet. De lidstaten blijven verantwoordelijk voor de vaststelling van de eenheidstarieven van de heffingen. Bijgevolg kan de Commissie dit amendement in principe aanvaarden.

- Amendement 32

Amendement 32, waarin wordt voorgesteld een "Industry Consultation Body" met een institutionele rol op te richten, zou ertoe leiden dat inbreuk wordt gemaakt op het initiatiefrecht van de Commissie. De Commissie is het ermee eens dat de belanghebbende partijen een bijdrage moeten leveren aan de uitvoering van de hervorming. Bijgevolg is het voor de Commissie aanvaardbaar dat het principe van raadpleging van de sector wordt vermeld in een overweging. Dit principe wordt voorts nader uitgewerkt in het voorstel voor een verordening betreffende de interoperabiliteit van het netwerk voor luchtverkeersbeheer, meer bepaald in artikel 14.

3.3. Amendementen die gedeeltelijk met of zonder redactionele aanpassingen zijn aanvaard

- Amendement 8

De Commissie kan dit amendement gedeeltelijk accepteren. De specifieke vermelding van radar zou de opzet van de bewakingsinfrastructuur op onaanvaardbare wijze beperken; daarvoor kan namelijk ook gebruik worden gemaakt van andere technische middelen (zoals satelliet- of dataverbindingen)

- Amendement 10

Met dit amendement wordt beoogd een rechtvaardiging te geven voor een herziening van het heffingenstelsel waarbij het begrip kostengerelateerdheid soepeler wordt gehanteerd. Van deze flexibiliteit zou gebruik worden gemaakt om plotselinge dalingen van het luchtverkeer, waarbij de heffingen meteen worden verhoogd, op te vangen. De Commissie kan dit amendement gedeeltelijk accepteren. De laatste zin is echter van invloed op het initiatiefrecht van de Commissie en is dus onaanvaardbaar.

- Amendement 16

Met dit amendement wordt beoogd in detail aan te geven welke maatregelen kunnen worden getroffen om het personeelstekort aan te pakken. In deze vorm zou het echter inbreuk maken op het initiatiefrecht van de Commissie. Bijgevolg kan alleen het eerste gedeelte daarvan worden aanvaard.

- Amendement 27

Met dit amendement wordt beoogd de voorwaarden voor uitwisseling van operationele gegevens te preciseren. De Commissie kan het eerste gedeelte van dit amendement aanvaarden, maar de vertrouwelijkheidseisen zullen in een later stadium worden vastgesteld volgens de desbetreffende uitvoeringsregels. Voorts zou om operationele redenen enige vorm van identificatie toch onvermijdelijk zijn. De Commissie kan bijgevolg het tweede gedeelte van dit amendement niet aanvaarden.

- Amendement 30

De Commissie kan het eerste gedeelte van dit amendement, waarin erop wordt gewezen dat verbeteringen in economische efficiëntie de veiligheid niet in het gedrang mogen brengen, accepteren. Wat kruissubsidies betreft, maken de kenmerken van de sector het in principe onmogelijk dergelijke subsidies uit te sluiten wanneer deze door technische en operationele omstandigheden worden gerechtvaardigd. Het tweede gedeelte van dit amendement is bijgevolg niet aanvaardbaar.

- Amendement 35

De Commissie kan het eerste gedeelte van dit amendement aanvaarden. De verwijzing naar de veiligheidsrichtsnoeren van Eurocontrol in het tweede gedeelte van het amendement is hier niet op haar plaats en kan dus niet worden geaccepteerd.

3.4. Afgewezen amendementen

- Amendement 12

De Commissie kan dit amendement niet aanvaarden. De specifieke vermelding van radar zou de opzet van de bewakingsinfrastructuur op onaanvaardbare wijze beperken; daarvoor kan namelijk ook gebruik worden gemaakt van andere technische middelen (zoals satelliet- of dataverbindingen).

- Amendement 13

Dit amendement behelst het principe van een strikte (structurele) scheiding tussen nationale toezichthoudende instanties en verrichters van luchtvaartnavigatiediensten. De Commissie is niet tegen dit principe gekant, maar is van mening dat dit geleidelijk en proportioneel moet worden toegepast om rekening te houden met de huidige omstandigheden. Zij is daarom van mening dat de lidstaten de gelegenheid moet worden gegeven als eerste stap te kiezen voor alleen een functionele scheiding. Dit amendement wordt dus niet geaccepteerd.

- Amendement 14

Dit amendement voorziet in een beroepsprocedure die van toepassing is bij geschillen tussen luchtruimgebruikers en lidstaten. De nodige regelingen zijn reeds beschikbaar op nationaal en communautaire niveau. Bijgevolg kan de Commissie dit amendement niet aanvaarden.

- Amendement 26

Dit amendement behelst de principiële erkenning van de commerciële waarde van operationele gegevens. Eventuele commerciële voorwaarden voor de uitwisseling van gegevens dienen echter te worden vastgesteld in de desbetreffende uitvoeringmaatregelen. In een aantal gevallen kan zelfs vrije uitwisseling worden geëist. De Commissie kan dit amendement bijgevolg niet aanvaarden.

- Amendementen 87, 88, 89 en 99

Met dit amendement wordt beoogd het principe van de integriteit van luchtvaartnavigatiediensten en de noodzaak deze binnen één enkele organisatie te laten verrichten te bevestigen. De Commissie kan deze amendementen niet aanvaarden om een aantal redenen:

- Thans zijn de meeste "nevendiensten" gewoonlijk volledig geïntegreerd in de organisatie die ook luchtverkeersdiensten levert. Ook nu al wordt een aantal specifieke functies echter in principe niet vervuld door de verstrekkers van luchtverkeersdiensten (b.v. grond-grond telecommunicatie en lucht-grond dataverbindingen). In deze gevallen wordt van deze diensten gebruikgemaakt op commerciële contractuele basis. Sommige dienstverstrekkers werken ook aan de ontwikkeling van nieuwe formules voor dienstverlening op basis van samenwerking die versnippering zullen tegengaan en tot de ontvlechting van diensten zullen leiden. De belangrijkste reden hiervoor is het streven een regionale dienstverlening te verzorgen. Voorbeelden van dergelijke initiatieven zijn de EAD (European aeronautical information services) en het EAN (European aeronautical telecommunication network). Een ander voorbeeld van de ontvlechting van navigatiediensten is Galileo.
- Het doel van de verordening is een kader tot stand te brengen dat individuele dienstverstrekkers in staat stelt en het gemakkelijker voor hen maakt om – naar eigen inzicht en onder toezicht van de staat – de “nevendiensten” te scheiden van hun kernactiviteit op het gebied van luchtverkeersdiensten. Dit zou de dienstverstrekkers concreet de gelegenheid geven om een regionale dienstverlening op te zetten en het zou het wegnemen van de bestaande versnippering en het bevorderen van consolidatie vergemakkelijken (de huidige infrastructuur is op nationaal niveau opgebouwd en er bestaat een grote behoefte aan deze op regionaal niveau te ontwikkelen en vorm te geven). Dit zou kunnen worden gerealiseerd via joint ventures en strategische samenwerkingsverbanden waarbij dienstverstrekkers tot een betere benutting van hun diensten zouden kunnen komen door via schaalvergroting de inzet van middelen te optimaliseren en zo kostenbesparingen te realiseren en de luchtverkeersbeheersystemen te integreren.
- Het creëren van functionele luchtruimblokken vereist enige flexibiliteit bij de verstrekking van ondersteunende diensten. Het thans in Scandinavië lopende experiment (het creëren van een luchtruimblok dat het hogere luchtruim van Denemarken, Zweden, Finland en Noorwegen omvat) is een relevant voorbeeld (zoals ook UAC-Maastricht). Deze regionale entiteiten voor de verstrekking van luchtverkeersdiensten steunen op de reeds bestaande dienstverlening (met name op het gebied van infrastructuur: communicatie, navigatie en bewaking).
- De eis dat luchtvaartnavigatiediensten moeten worden georganiseerd door een geïntegreerde instantie zou de bestaande situatie bevriezen en zou vooruitgang bij de ontwikkeling en inschakeling van nieuwe technologieën belemmeren. De meeste hiervan hebben een grensoverschrijdend karakter en zijn veeleer aan regionale dan aan nationale diensten gekoppeld. Indien deze ontwikkeling wordt afgeremd door een op een geïntegreerde instantie gebaseerde opzet dwingend op te leggen zou de Gemeenschap een concrete kans worden ontnomen om een leidende positie te verwerven op de markt voor technologieën voor het luchtverkeersbeheer.

- Elke bezorgdheid over de mogelijke veiligheidseffecten van ontvlechting is ongegrond. Indien een dienstverstrekker gebruik wenst te maken van de diensten van een andere verstrekker zal hij de uitbestede "nevendiensten" definiëren en daarop controle uitoefenen door technische en operationele voorwaarden te stellen en de gewenste kwaliteitscontrole te specificeren. Voorts zal een en ander onder het strikte toezicht van de nationale toezichthoudende instantie verlopen. Aangezien voor ondersteunende diensten (zoals communicatie, navigatie en bewaking) ook machtiging zou moeten worden verleend, zou deze aanpak toezicht op de naleving van veiligheidsnormen mogelijk maken.

4. GEWIJZIGD VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD BETREFFENDE DE ORGANISATIE EN HET GEBRUIK VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK EUROPEES LUCHTRUIM (2001/0236(COD))

4.1. Ongewijzigd overgenomen amendementen

- Amendementen 38, 44, 45, 52, 53, 54 en 62

Deze amendementen verduidelijken of verbeteren de tekst van de verordening door een helderder formulering van de bepalingen inzake operationele voorwaarden (38, 44, 54, 62) en veiligheid (45, 52, 53). De Commissie aanvaardt deze amendementen.

4.2. In principe maar niet qua formulering aanvaarde amendementen

- Amendement 36

Dit amendement maakt melding van de noodzaak van een adequate interface, wat het luchtverkeersbeheernetwerk betreft, tussen de Gemeenschap en de aangrenzende landen. Dit principe is aanvaardbaar op voorwaarde dat het niet leidt tot een exclusieve eis.

- Amendement 42

In dit amendement krijgt de term veiligheidsnormen de kwalificatie "maximale". Dit zou interpretatiemoeilijkheden opleveren aangezien veiligheidsnormen op een passend niveau moeten worden vastgesteld. De Commissie kan dit amendement bijgevolg alleen accepteren na redactionele aanpassing.

- Amendement 48

Dit amendement voorziet in een termijn van vijf jaar voor uitbreiding van het concept "gemeenschappelijk vluchtinformatiegebied" tot het lagere luchtruim. De Commissie blijft de voorkeur geven aan een periode van drie jaar, maar is bereid de duur van deze periode te koppelen aan de resultaten van de toepassing van dit concept in het hogere luchtruim.

- Amendement 49

Met dit amendement wordt beoogd bepalingen op te nemen die inspelen op de situatie die het gevolg is van het mandaat van de ICAO aan de staten om het luchtruim boven internationale wateren te beheren. De Commissie kan dit amendement aanvaarden onder voorbehoud van redactionele wijzigingen.

- Amendement 64

Dit amendement, waarin wordt voorgesteld een "Industry Consultation Body" met een institutionele rol op te richten, zou ertoe leiden dat inbreuk wordt gemaakt op het initiatiefrecht van de Commissie. De Commissie is het ermee eens dat de belanghebbende partijen een bijdrage moeten leveren aan de uitvoering van de hervorming. Bijgevolg is het voor de Commissie aanvaardbaar dat het principe van raadpleging van de sector wordt vermeld in een overweging. Dit principe wordt voorts nader uitgewerkt in het voorstel voor een verordening betreffende de interoperabiliteit van het netwerk voor luchtverkeersbeheer, meer bepaald in artikel 14.

4.3. Amendementen die gedeeltelijk met of zonder redactionele aanpassingen zijn aanvaard

- Amendement 37

Dit amendement preciseert de rol die Eurocontrol moet spelen bij de instelling van functionele luchtruimblokken. Het principe dat Eurocontrol moet optreden als aanspreekpunt en adviserende instantie bij het definiëren van functionele luchtruimblokken staat niet ter discussie. Het ligt echter niet op de weg van Eurocontrol oplossingen op te leggen; haar taak is veeleer rekening te houden met de verantwoordelijkheden van de verschillende betrokken partijen.

- Amendementen 39, 43 en 55

Met deze amendementen wordt beoogd de principes te verduidelijken die ten grondslag liggen aan het definiëren van het routenetwerk. De Commissie kan deze principes accepteren. Wat amendement 55 betreft, is de vermelding van Eurocontrol hier niet op haar plaats, aangezien zo een verplichting wordt opgelegd aan een internationale organisatie die buiten de jurisdictie van de Gemeenschap valt. Bijgevolg kan de Commissie niet akkoord gaan met deze vermelding.

- Amendement 40

Het doel van dit amendement is aan te geven dat samenwerking tussen de civiele en militaire autoriteiten op nationaal en intergouvernementeel niveau moet plaatsvinden. Wat dit laatste niveau betreft geeft de Commissie er de voorkeur aan de Europese Unie te vermelden om aan te geven dat passende oplossingen kunnen worden gevonden door toepassing van de bepalingen van de Tweede Pijler.

- Amendement 41

Dit amendement benadrukt de rol van Eurocontrol, meer bepaald de Centrale eenheid voor het beheer van luchtverkeersstromen, bij dit onderdeel van het verkeersbeheer. De Commissie kan akkoord gaan met een meer op het operationele karakter van deze eenheid toegespitste formulering. In sancties is echter al voorzien in het voorstel voor een verordening tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

- Amendement 47

Doel van dit amendement is het scheidingsniveau tussen het hogere en het lagere luchtruim afhankelijk te maken van operationele vereisten. De Commissie is van mening dat een gemeenschappelijk scheidingsniveau nodig is voor het harmoniseren en coördineren van de procedures. Wel accepteert zij dat op grond van operationele vereisten marginale afwijkingen van dit gemeenschappelijk niveau noodzakelijk kunnen blijken.

4.4. Afgewezen amendementen

- Amendement 46

Dit amendement voorziet in een termijn voor de instelling van het Europees vluchtinformatiegebied voor het hogere luchtruim (EUIR). Met de totstandbrenging van de EUIR zou een begin moeten worden gemaakt na de vaststelling van deze verordening. De EUIR staat echter los van de instelling van functionele luchtruimblokken, zodat dit amendement niet aanvaardbaar is voor de Commissie.

- Amendement 50

Dit amendement is overbodig omdat daarin criteria worden herhaald die reeds zijn vermeld in artikel 5, lid 2. Bijgevolg kan dit amendement niet worden aanvaard.

- Amendement 51

Met dit amendement wordt beoogd een geschillenregeling in te voeren die van toepassing is wanneer lidstaten het oneens zijn over de afbakening van (grensoverschrijdende) functionele luchtruimblokken. Indien nodig zal echter arbitrage over dergelijke geschillen plaatsvinden volgens de comitéprocedure. Dit amendement is bijgevolg niet aanvaardbaar.

- Amendement 56

In dit amendement wordt voorgesteld het ontwerpproces voor het luchtruim centraal te ontwikkelen. In de praktijk worden de configuratie van het luchtruim en de routeplanning echter plaatselijk ontwikkeld en centraal gecoördineerd. De Commissie kan dit amendement dus niet aanvaarden.

- Amendementen 57 en 59

Met deze amendementen worden de bepalingen inzake civiel/militaire samenwerking aangescherpt. De voorgestelde formulering is echter te dwingend en kan inbreuk maken op de bevoegdheid van de lidstaten op het gebied van defensie. Deze amendementen zijn bijgevolg niet aanvaardbaar.

- Amendement 58

Dit amendement maakt het flexibele gebruik van het luchtruim ondergeschikt aan regels voor het luchtverkeersstromenbeheer. De Commissie kan dit amendement niet aanvaarden.

- Amendementen 60, 61 en 63

Met deze amendementen wordt beoogd in een aantal bepalingen te verwijzen naar Eurocontrol. Weliswaar ziet de Commissie uit naar deelname van Eurocontrol aan de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, maar deze verwijzingen naar Eurocontrol zijn hier niet op hun plaats, aangezien daardoor aan een internationale organisatie een verplichting wordt opgelegd. Wat amendement 61 betreft, dient erop te worden gewezen dat er momenteel op het niveau van Eurocontrol geen regels inzake verkeersstromenbeheer bestaan. De Commissie kan dit amendement dus niet aanvaarden.

5. GEWIJZIGD VOORSTEL VOOR EEN VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD BETREFFENDE DE INTEROPERABILITEIT VAN HET EUROPESE NETWERK VOOR LUCHTVERKEERSBEHEER (2001/0237(COD))

5.1. Ongewijzigd overgenomen amendementen

- Amendementen 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72 en 74

Deze amendementen verduidelijken of verbeteren de tekst van de verordening door een helderder formulering van de bepalingen inzake veiligheid en de noodzaak van overleg tussen de betrokken partijen. De Commissie aanvaardt deze amendementen.

5.2. In principe maar niet qua formulering aanvaarde amendementen

- Amendement 73

Dit amendement, waarin wordt voorgesteld een "Industry Consultation Body" met een institutionele rol op te richten, zou ertoe leiden dat inbreuk wordt gemaakt op het initiatiefrecht van de Commissie. De Commissie is het ermee eens dat de belanghebbende partijen een bijdrage moeten leveren aan de uitvoering van de hervorming. Bijgevolg is het voor de Commissie aanvaardbaar dat het principe van raadpleging van de sector wordt vermeld in een overweging. Dit principe wordt voorts nader uitgewerkt in artikel 14 van dit voorstel voor een verordening.

- Amendement 76

Dit amendement benadrukt de noodzaak incidenten systematisch te analyseren. De Commissie kan akkoord gaan met dit principe. Het is echter niet op zijn plaats in de tekst van de verordening. Eventueel zou het kunnen worden verwerkt in de uitvoeringsregels en daarmee samenhangende normen.

5.3. Afgewezen amendementen

- Amendement 66

Dit amendement maakt melding van het Europees Agentschap voor vluchtveiligheid. De rol van dit Agentschap zal erin bestaan de in deze verordening vastgestelde interoperabiliteitseisen aan te vullen door veiligheidseisen voor vliegend materieel te publiceren. De Commissie kan dit amendement dus niet aanvaarden.

- Amendement 75

Met dit amendement wordt beoogd ervoor te zorgen dat de gebruikers van de systemen worden betrokken bij de ontwikkeling daarvan. Sommige gebruikers (zoals de luchtverkeersleiders) zijn niet de geschikte personen om een bijdrage te leveren aan alle stadia van het ontwikkelingsproces. Zo is het ontwerp het terrein van ingenieurs, die moeten uitgaan van door de verkeersleiders geformuleerde eisen. De Commissie kan dit amendement dus niet aanvaarden.

- Amendementen 77, 78 en 79

Deze amendementen zijn niet noodzakelijk aangezien daarin essentiële eisen worden herhaald die reeds zijn vastgesteld in bijlage II, deel A, punt 3.

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

(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 Commissie³,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁴,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁵,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁶,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De totstandbrenging van het gemeenschappelijk vervoersbeleid vergt een sterk luchtvervoersysteem dat kan zorgen voor een veilige en regelmatige werking van de luchtverkeerdiensten, en dat daarmee het vrije verkeer van goederen, personen en diensten vergemakkelijkt.
- (2) Tijdens zijn buitengewone bijeenkomst van 23 en 24 maart 2000 te Lissabon heeft de Europese Raad de Commissie verzocht voorstellen in te dienen betreffende het beheer van het luchtruim, van het luchtverkeer en van de luchtverkeersstromen op basis van de werkzaamheden van de door de Commissie georganiseerde Groep op hoog niveau inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Deze groep, die ondermeer is samengesteld uit de civiele en militaire autoriteiten belast met de luchtvaart in de lidstaten, heeft in november 2000 verslag uitgebracht.
- (3) Voor een goed functioneren van het luchtvervoersysteem zijn luchtvaartnavigatiediensten nodig die een optimaal gebruik van het Europese luchtruim mogelijk maken, alsook een uniform hoog veiligheidsniveau van het luchtverkeer, in overeenstemming met de taak van algemeen economisch belang van de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten.

³ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁴ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁵ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁶ PB C [...] van [...], blz. [...].

- (4) De ontwikkeling van de luchtvaartnavigatiediensten moet voldoen aan de algemene doelstellingen inzake veiligheid en prestaties, in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.
- (5) Derhalve, en met het oog op de uitbreiding van het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot zoveel mogelijk Europese staten, moet de Gemeenschap gemeenschappelijke doelstellingen en een actieprogramma vaststellen, waarmee de inspanningen van de Gemeenschap, de lidstaten en de verschillende economische actoren worden gebundeld om één enkel Europees luchtruim tot stand te brengen, het gemeenschappelijk Europees luchtruim, waarbij rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen in het kader van de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart, hierna “Eurocontrol” genoemd.
- (6) Er moet worden gestreefd naar een versterkte samenwerking tussen civiel en militair, die onmisbaar is voor een efficiënt gebruik van het luchtruim, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande samenwerkingskaders en van elk middel dat geschikt is voor aangelegenheden met betrekking tot het luchtverkeer en de luchtvaartnavigatiediensten voor uitsluitend militaire doeleinden.
- (7) De totstandbrenging van regelgeving op communautair niveau moet het mogelijk maken het gebruik van het luchtruim in zijn geheel en de prestaties van de luchtvaartnavigatiediensten te optimaliseren.
- (8) Deze regelgeving moet zowel de organisatie en het gebruik van het luchtruim bestrijken als de daarop betrekking hebbende procedures en de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van de economische aspecten en apparatuur en systemen voor de luchtvaartnavigatie en de daarop betrekking hebbende procedures.
- (9) Het leveren van luchtverkeersleidingsdiensten is een taak van algemeen belang waarmee wordt beoogd zowel de gebruikers van het luchtvervoer als de bevolking die met overvliegende vliegtuigen wordt geconfronteerd, te beschermen. Derhalve moeten deze diensten worden geleverd met inachtneming van de hoogste eisen ten aanzien van verantwoordelijkheidsbesef en competentie.**
- (10)** Het gebruik van het luchtruim moet efficiënt en veilig worden georganiseerd en beheerd, teneinde aan de behoeften van zowel civiele als militaire gebruikers te kunnen voldoen, en om een rechtvaardige en niet-discriminerende verdeling van de hulpbronnen tussen alle gebruikers mogelijk te maken.
- (11)** De verrichting van de luchtvaartnavigatiediensten moet zorgen voor een uniform hoog niveau van de veiligheid van het luchtverkeer dat onder deze diensten valt. De verrichting van deze diensten moet worden geoptimaliseerd om de best mogelijke benutting van de Europese hulpbronnen in het luchtruim te verzekeren.
- (12)** De technische en operationele oplossingen moeten het niveau van de veiligheid, de totale capaciteit van het systeem en de volledige en efficiënte benutting van de beschikbare capaciteiten garanderen en doen stijgen.

- (13) Een aantal van de nodige maatregelen ter uitvoering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim maakt het nodig dat de Commissie ter wille van de doeltreffendheid en snelheid gebruikmaakt van uitvoeringsbevoegdheden overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁷. Voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim moet dan ook een samenwerkingmechanisme met de lidstaten worden ingesteld door middel van de oprichting van een comité bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten, waarin de civiele en militaire belangen kunnen worden geïntegreerd en waarbij externe deskundigen kunnen worden betrokken.
- (14) **In het proces van de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim dient de Gemeenschap, waar passend, zo nauw mogelijk met Eurocontrol samen te werken, met name om synergie op regelgevingsgebied en een consistente aanpak te waarborgen en overlappings van werkzaamheden van de beide organisaties te voorkomen.** In afwachting van de uitkomst van de onderhandelingen over de toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol, een belangrijk element voor de totstandbrenging van een pan-Europees luchtruim, kan de Commissie de nodige regelingen treffen waardoor Eurocontrol kan bijdragen aan de voorbereiding van communautaire wetgeving inzake de luchtvaartnavigatie in Europa.
- (15) Het is wenselijk de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim uit te breiden tot derde landen, hetzij in het kader van de deelneming van de Gemeenschap aan de werkzaamheden van Eurocontrol, met dien verstande dat de Gemeenschap dan lid moet worden van deze internationale organisatie, hetzij door middel van overeenkomsten tussen de Gemeenschap en die derde landen.
- (16) Er moet worden gezorgd voor mechanismen voor bijstand voor de Commissie bij haar activiteiten in verband met het toezicht en de controle op de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name door gebruik te maken van de deskundigheid van de lidstaten en van Eurocontrol.
- (17) De prestaties van het totale systeem van luchtvaartnavigatiediensten op Europees niveau moeten voortdurend worden beoordeeld om de doeltreffendheid van de getroffen maatregelen te controleren en nieuwe maatregelen te kunnen voorstellen.
- (18) **In het algemeen belang van de veiligheid van de luchtvaart en om de naleving van deze verordening te garanderen moet er sprake zijn van een reeks doeltreffende, proportionele en ontmoedigende straffen tegen luchtvaartmaatschappijen en dienstverleners die de bepalingen van de verordening overtreden.**
- (19) De sociale partners ~~kunnen~~ **moeten op passende wijze** worden geïnformeerd en geraadpleegd over alle maatregelen die grote sociale gevolgen hebben. Voorts kan het Comité voor de sociale dialoog, ingesteld bij Beschikking 98/500/EG van de Commissie van 20 mei 1998 betreffende de oprichting van Comités voor de sectoriële dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau⁸, worden geraadpleegd.

⁷ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁸ PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27.

(20) De verenigingen van gebruikers van het luchtruim, verleners van luchtvaartnavigatiediensten en producerende bedrijven moeten worden geïnformeerd en geraadpleegd over alle maatregelen inzake de technische aspecten van de verwezenlijking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

(21) Voor het uitwerken van de nodige maatregelen voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim moet overleg worden gepleegd waaraan ook de **alle** betrokken ~~industriële partners~~ **economische en sociale actoren** deelnemen.

(22) De gevolgen van de ter toepassing van deze verordening getroffen maatregelen moeten worden beoordeeld in het licht van de verslagen die de Commissie regelmatig moet indienen.

(23) Daar de doelstelling van het overwogen optreden, te weten de vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim, wegens de transnationale omvang van het optreden niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve beter op communautair niveau kan worden verwezenlijkt, daarbij evenwel zorgdragend voor uitvoeringsvoorschriften die rekening houden met specifieke plaatselijke omstandigheden, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

Deze verordening beoogt uiterlijk op 31 december 2004 een Europees luchtruim tot stand te brengen, dat is bedoeld en wordt beheerd als één enkele ruimte, die optimale voorwaarden wat betreft veiligheid en algemene doeltreffendheid biedt voor het luchtverkeer in de Gemeenschap en die een capaciteit biedt die in de behoeften van de civiele en militaire gebruikers voorziet. Deze gemeenschappelijke ruimte wordt hierna “het gemeenschappelijk Europees luchtruim” genoemd.

Deze verordening legt de algemene richtsnoeren voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim vast en geeft aan op welke gebieden de Gemeenschap kan optreden en welke middelen nodig zijn, wat betreft structuren, procedures en hulpbronnen, om het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot stand te brengen, daarbij rekening houdend **met de defensiebehoeften van de lidstaten, alsmede** met de taak van Eurocontrol die erin bestaat een pan-Europees luchtruim tot stand te brengen.

De implementatie van de in de tweede alinea bedoelde richtsnoeren krijgt vorm in de uitvoering van een gemeenschappelijke regelgeving inzake veiligheid en prestaties van de luchtvaartnavigatiediensten, door mechanismen die een beter gebruik van het luchtruim op communautair niveau mogelijk maken en door alle betrokken economische en sociale actoren bij het proces te betrekken.

Het besluit over maatregelen inzake de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim wordt zo spoedig mogelijk genomen om reeds voor eind 2004 de eerste nuttige effecten te bereiken.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- a) “luchtvaartnavigatiediensten”: alle luchtverkeersleidingsdiensten, met inbegrip van de ~~neve~~ndiensten voor de levering van communicatie-, **luchtruim**navigatie- en bewakingsinfrastructuur **en -diensten**, de voor de luchtruimgebruikers bestemde meteorologische diensten, de opsporings- en reddingsdiensten en de luchtvaartinformatiediensten, welke diensten gedurende alle vluchtfasen voor de luchtruimgebruikers worden verricht;
- b) “verrichters van luchtvaartnavigatiediensten”: elk **naar keuze van de lidstaat** openbaar of particulier lichaam dat is belast met de uitvoering en het beheer van luchtvaartnavigatiediensten **in het kader van de taken van algemeen belang die hun zijn toevertrouwd**;
- c) “luchtverkeer”: alle bewegingen van civiele luchtvaartuigen en luchtvaartuigen van de staat, met inbegrip van militaire, douane- en politieluchtvaartuigen;
- d) “luchtruimgebruikers”: alle civiele luchtvaartuigen en luchtvaartuigen van de staat, met inbegrip van militaire, douane- en politieluchtvaartuigen;
- e) “Eurocontrol”: de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart, opgericht bij het internationaal verdrag van 13 december 1960⁹.

Artikel 3

Gebieden waarop de Gemeenschap maatregelen treft

- 1. De maatregelen die nodig zijn voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim worden op de volgende gebieden vastgesteld, waarbij erop wordt toegezien dat een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau voor de luchtvaart gewaarborgd is:
 - a) organisatie en gebruik van het luchtruim, alsmede de daarop betrekking hebbende procedures;
 - b) de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van de economische aspecten;
 - c) apparatuur en systemen voor de luchtvaartnavigatie, alsmede de daarop betrekking hebbende procedures.

⁹ Verdrag gewijzigd bij het protocol van 12 februari 1981 en herzien bij het protocol van 27 juni 1997.

2. De in lid 1 genoemde maatregelen beogen de doelstellingen vast te stellen en, voorzover van toepassing, de middelen waarmee deze doelstellingen kunnen worden verwezenlijkt in het algemeen belang.

Artikel 4

Organisatie en gebruik van het luchtruim

De maatregelen met betrekking tot de organisatie en het gebruik van het luchtruim moeten zodanig worden vastgesteld dat:

- a) het luchtruim ~~boven het grondgebied van de Gemeenschap~~ **onder verantwoordelijkheid van de lidstaten** wordt behandeld als een gemeenschappelijke hulpbron die een continuüm vormt;
- b) het gebruik van het luchtruim op flexibele wijze plaatsvindt, dat wil zeggen zonder permanente segmentering, en door de duur van tijdelijke segmenteringen voor militaire doeleinden te optimaliseren;
- c) voldoende capaciteit ter beschikking wordt gesteld om aan de vraag te voldoen;**
- d)** de meerderheid van de vluchten wordt uitgevoerd in rechte lijn tussen het punt van vertrek en het punt van aankomst of volgens een route die deze rechte lijn het best benadert, **en kan plaatsvinden op een optimale vlieghoogte**, met inachtneming van de eisen met betrekking tot veiligheid, **defensie, energiebesparing,** milieubescherming en **een efficiënter** beheer van luchtverkeersstromen;
- e)** het luchtruim in controlesectoren voor de luchtverkeersleiding wordt verdeeld volgens, in de eerste plaats, criteria die operationeel van aard zijn;
- f)** de planning en het beheer van de luchtverkeersstromen een soepel en flexibel luchtverkeer mogelijk maken, waarbij wordt gezorgd voor een optimaal gebruik van de beschikbare capaciteit.

Artikel 5

Verrichting van luchtvaartnavigatiediensten

De maatregelen met betrekking tot de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten moeten zodanig worden vastgesteld dat:

- a) de vaststelling van en het toezicht op de toepassing van de in artikel 1 bedoelde regelgeving gescheiden zijn van de exploitatie van de aan deze regelgeving onderworpen luchtvaartnavigatiediensten;
- b) luchtruimgebruikers over de voorwaarden en kosten van luchtvaartnavigatiediensten, zodat bij de ~~definitie~~ **verlening** van die diensten rekening wordt gehouden met de behoeften van die gebruikers;

- c) de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten zorgen voor een goede transparantie van de luchtvaartnavigatiediensten, in de vorm van publicatie van de financiële rekeningen, ~~en~~ jaarverslagen **en prestatie-indicatoren**, en regelmatig aan een onafhankelijke audit worden onderworpen;
- d) de exploitatie van luchtvaartnavigatiediensten wordt geharmoniseerd teneinde te zorgen voor de integratie en samenhang van de activiteiten van de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten, de luchtruimgebruikers en de luchthavens;
- e) de samenwerking tussen de civiele verrichters van luchtvaartnavigatiediensten wordt versterkt, met name door de vorming van combinaties van twee of meer dienstverrichters te bevorderen;
- f) de samenwerking tussen de civiele en militaire verrichters van luchtvaartnavigatiediensten wordt aangemoedigd;
- g) de totstandbrenging van de nieuwe diensten tegelijkertijd voor alle betrokken actoren in de betreffende lidstaten plaatsvindt;
- h) de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten alle gegevens met betrekking tot de situatie van de vluchten gedurende alle vluchtfasen uitwisselen om de exploitatie van luchtvaartnavigatiediensten te vergemakkelijken, waarbij alle betrokken actoren zonder discriminatie toegang tot deze gegevens hebben, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de veiligheidseisen;
- i) de economische regelgeving bijdraagt tot verbetering van de doeltreffendheid van de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten en de verrichting van diensten die capaciteit overeenkomstig de Europese behoeften vrijmaakt;
- j) tot prestaties aanzettende mechanismen worden ontwikkeld om nieuwe investeringen in deze sector te stimuleren en de tijdige verrichting van diensten van hoge kwaliteit die **aan hoge veiligheids- en kwaliteitsnormen en** aan de vraag van de luchtruimgebruikers voldoen, te belonen.

Artikel 6

Apparatuur en systemen voor de luchtvaartnavigatie

De maatregelen met betrekking tot de apparatuur en systemen voor de luchtvaartnavigatie moeten zodanig worden vastgesteld dat:

- (a) de technische en operationele oplossingen een uniforme planning en werking van het Europees systeem mogelijk maken, met inbegrip van de interoperabiliteit;
- (b) de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europees luchtruim de invoering van nieuwe technische en operationele oplossingen voor de luchtvaartnavigatie bevordert, **voorzover deze leiden tot een verbetering van veiligheid, doelmatigheid en capaciteit**;

- (c) de ontwikkeling en de validering van de technische en operationele oplossingen aan **programma's op basis van internationaal ontwikkelde geavanceerde normen alsmede aan** gemeenschappelijke behoeften van luchtruimgebruikers beantwoorden en rekening houden met de vraag van die gebruikers ten aanzien van de keuze van routes en vluchtprofielen;
- (d) **regelgeving betreffende boordapparatuur wordt uitgewerkt om te voldoen aan de datum van tenuitvoerlegging.**

Artikel 7

Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim

1. Er wordt een “Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim” ingesteld, bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.
- 2. Het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim stelt zelf zijn intern reglement vast.**
- 3.** De lidstaten wijzen elk twee vertegenwoordigers en twee plaatsvervangers aan.
- 4.** De derde landen waarmee de Gemeenschap luchtvaartovereenkomsten heeft gesloten, worden bij de werkzaamheden van het comité betrokken onder de in die overeenkomsten vastgelegde voorwaarden.

Artikel 8

Betrekkingen met derde landen

Bij het uitwerken van de maatregelen ter uitvoering van deze verordening zorgt de Commissie ervoor dat het mogelijk is het gemeenschappelijk Europees luchtruim uit te breiden tot staten die geen lid zijn van de Gemeenschap, hetzij in het kader van bilaterale overeenkomsten met derde landen, hetzij in het kader van Eurocontrol.

Artikel 9

Betrekkingen tussen de Commissie en Eurocontrol

Bij het uitwerken van de bepalingen ter uitvoering van de in artikel 3 bedoelde maatregelen streeft de Commissie ernaar Eurocontrol de technische onderbouwing voor deze bepalingen te laten leveren op de gebieden waarop deze organisatie relevante deskundigheid bezit.

Artikel 9 10

Toezicht en controle

1. Bij de ingevolge artikel 3 vastgestelde maatregelen worden de geschikte mechanismen vastgesteld voor bijstand aan de Commissie bij haar verantwoordelijkheden inzake toezicht en controle op de toepassing van die maatregelen, met inbegrip van de vorming van civiele en militaire technische deskundigheid.
2. De methoden voor toezicht en controle worden gebaseerd op de indiening door de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten van regelmatige verslagen over de uitvoering van de vastgestelde maatregelen.

Artikel 11

Straffen

De lidstaten stellen een systeem van straffen vast voor schendingen van de bepalingen van deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om te verzekeren dat deze straffen worden toegepast. De aldus vastgestelde straffen zijn doeltreffend, proportioneel en ontmoedigend.

Artikel ~~10~~ 12

Prestatiebeoordeling

De Commissie draagt zorg voor de bestudering en vergelijking van de prestaties van de luchtvaartnavigatie, met name door daarbij de Commissie van toezicht op prestaties van Eurocontrol te betrekken.

De Commissie ziet toe op de verspreiding van de beste praktijken in de gehele Gemeenschap.

Artikel ~~11~~ 13

Effectenbeoordeling

De Commissie dient om de vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening, en voor de eerste keer uiterlijk 30 juni 2005, bij het Europees Parlement en bij de Raad een beoordelingsverslag in over de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Bij het opstellen van dit verslag kan de Commissie het advies van het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim inwinnen.

Het verslag bevat een beoordeling van de resultaten die werden bereikt door de maatregelen tot uitvoering van deze verordening ~~op de verschillende gebieden waarop maatregelen worden getroffen~~, **met inbegrip van adequate informatie over ontwikkelingen in de sector, met name betreffende economische, sociale, werkgelegenheids- en technologische aspecten,**

alsmede over de kwaliteit van de dienstverlening, mede gelet op de oorspronkelijke doelstellingen en de toekomstige behoeften.

Artikel ~~12~~ 14

Vrijwaringsclausule

Deze verordening belet de lidstaten niet gerechtvaardigde maatregelen vast te stellen of toe te passen in geval van ernstige binnenlandse onlusten waardoor de openbare orde wordt verstoord, in geval van oorlog of van een ernstige internationale spanning welke oorlogsgevaar inhoudt, of om te voldoen aan verplichtingen die met het oog op het behoud van de vrede of van de internationale veiligheid zijn aangegaan.

Artikel ~~13~~ 15

Inwerkingtreding

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

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

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement
De Voorzitter*

*Voor de Raad
De Voorzitter*

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim

(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 Commissie¹⁰,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité¹¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹²,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag¹³,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De lidstaten hebben, zij het elk in verschillende mate, hun nationale verrichters van luchtvaartnavigatiediensten geherstructureerd door hun mate van autonomie en vrijheid om diensten te verrichten te verhogen. In deze nieuwe omgeving wordt het steeds noodzakelijker ervoor te zorgen dat ten behoeve van het openbaar belang wordt voldaan aan bepaalde minimumeisen.
- (2) Het verslag van de Groep op hoog niveau inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim heeft bevestigd dat het noodzakelijk is dat regels op communautair niveau onderscheid maken tussen regelgeving en dienstverrichting en dat er een stelsel van machtigingen **ter bescherming van de eisen van algemeen belang, vooral op veiligheidsgebied** en een mechanisme van heffingen worden ingevoerd waarmee kosteneffectiviteit wordt gestimuleerd.
- (3) Verordening (EG) nr. XXX/XX van het Europees Parlement en de Raad¹⁴ stelt een kader vast voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

¹⁰ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹² PB C [...] van [...], blz. [...].

¹³ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹⁴ PB L [...] van [...], blz. [...].

- (4) Om het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot stand te brengen, dienen maatregelen te worden vastgesteld die een veilige en efficiënte verrichting van luchtvaartnavigatiediensten garanderen die strookt met de organisatie en het gebruik van het luchtruim als geregeld in Verordening (EG) nr. XXX/XX van het Europees Parlement en de Raad van [...] betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim¹⁵. De totstandkoming van een geharmoniseerde organisatie van de verrichting van dergelijke is van belang om op adequate wijze te kunnen voldoen aan de vraag van luchttruimgebruikers en om het luchtverkeer veilig en efficiënt te kunnen exploiteren.
- (5) Het toezicht op de naleving door de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten en andere betrokken exploitanten van de communautaire voorschriften is in de eerste plaats een taak van de lidstaten. Hiertoe moeten de instanties die die controle uitoefenen voldoende onafhankelijk zijn van de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten.
- (6) De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben erkende **en vakkundige** organisaties te belasten met de controle en certificatie van de naleving van de communautaire voorschriften door verrichters van luchtvaartnavigatiediensten en andere betrokken exploitanten.
- (7) Voor een soepele werking van het luchtverkeerssysteem zijn ook uniforme strenge veiligheidsnormen voor verrichters van luchtvaartnavigatiediensten vereist. **De toepassing van dergelijke veiligheidseisen doet geen afbreuk aan de taak en verantwoordelijkheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, die met betrekking tot de totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim op de langere termijn duidelijker moeten worden afgebakend.**
- (8) Er dienen regelingen te worden getroffen om het tekort aan luchtverkeersleiders te verhelpen door de procedures voor **selectie, opleiding, machtigingen, classificatie** en vergunningen te verbeteren en ~~door deze procedures op communautair niveau te harmoniseren,~~ **door vergunningen wederzijds te erkennen en aanwervingsprogramma's op te zetten.**
- (9) De Commissie dient toezicht te houden op het opzetten van aanwervingsprogramma's door de lidstaten teneinde vast te stellen of het nodig is communautaire steun aan het opzetten van deze programma's te verlenen.**
- (10)** Terwijl de continuïteit van de dienstverrichting wordt gegarandeerd, dient een gemeenschappelijk stelsel tot stand te worden gebracht voor het verlenen van machtigingen voor luchtvaartnavigatiediensten, als middel om de rechten en verplichtingen van verrichters van luchtvaartnavigatiediensten vast te leggen.
- (11)** Het machtigingenstelsel dient te voorzien in de mogelijkheid de toegang tot de activiteit te controleren. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de behoefte de invoering van nieuwe diensten en van nieuwe voorschriften betreffende de dienstverrichting te kunnen vergemakkelijken. Derhalve moeten de machtigingen voorzien in de meest geschikte vorm van controle die verenigbaar is met het vervullen

¹⁵ PB L [...] van [...], blz. [...].

van de van toepassing zijnde eisen. Voorts is het van belang niet-discriminerende eisen vast te stellen met betrekking tot de locatie en de controle van dienstverrichters, met name van luchtverkeersdiensten, die een machtiging aanvragen.

- (12) Aan machtigingen moeten voorwaarden worden verbonden om te kunnen voldoen aan doelstellingen van openbaar belang ten behoeve van de luchtruimgebruikers en de luchtvaartpassagiers. Deze voorwaarden moeten objectief gerechtvaardigd zijn en dienen niet-discriminerend, evenredig en transparant te zijn, **alsmede verenigbaar met internationaal geldende normen**.
- (13) Harmonisatie van de aan de machtigingen verbonden voorwaarden en van de procedures voor de verlening van machtigingen zou de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in de Gemeenschap in aanzienlijke mate moeten vergemakkelijken.
- (14) Bestaande verrichters van luchtvaartnavigatiediensten dient een redelijke overgangperiode te worden gegund om zich aan de vereisten van het nieuwe machtigingenstelsel te kunnen aanpassen.
- (15) De machtigingen dienen wederzijds te worden erkend door alle lidstaten zodat verrichters van luchtvaartnavigatiediensten diensten kunnen verrichten in een andere lidstaat dan die waarin zij hun machtiging hebben verkregen, zulks binnen de grenzen van de veiligheidseisen.
- (16) Ter vergemakkelijking van een veilige afwikkeling van het luchtverkeer over grenzen van lidstaten heen, ten gunste van luchtruimgebruikers en hun passagiers, dient het machtigingenstelsel te voorzien in een kader dat het mogelijk maakt dat de lidstaten dienstverrichters aanwijzen voor de verrichting van luchtverkeersdiensten, ongeacht waar zij hun machtiging hebben verkregen.
- (17) De verrichting van ~~nevendiensten~~ **communicatie-, luchtvaartnavigatie- en bewakingsdiensten**, meteorologische en luchtvaartinformatiediensten dient te worden georganiseerd onder marktvoorwaarden, met inachtneming van de bijzondere kenmerken van deze diensten, **met behoud van een hoog veiligheidsniveau**.
- (18) De samenwerking tussen dienstverrichters, luchtruimgebruikers en andere exploitanten moet worden verbeterd op basis van contracten.
- (19) Verrichters van luchtvaartnavigatiediensten dienen door middel van geschikte regelingen een nauwe samenwerking tot stand te brengen en te onderhouden met militaire autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor activiteiten die van invloed kunnen zijn op het luchtverkeer.
- (20) In de rekeningen van alle verrichters van luchtvaartnavigatiediensten dient naar een zo groot mogelijke transparantie te worden gestreefd. Daartoe dienen de boekhoudingen voor elke dienst en voor elk verkeersleidingscentrum gescheiden te zijn.
- (21) De invoering van geharmoniseerde beginselen en voorwaarden voor de toegang tot operationele gegevens dient de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten en de activiteiten van luchtruimgebruikers en luchthavens in een nieuwe omgeving te vergemakkelijken.

- (22)** De voorwaarden inzake heffingen ten laste van luchtruimgebruikers dienen billijk en transparant te zijn.
- (23)** Gebruikersheffingen moeten dienen ter compensatie voor de door verrichters van luchtvaartnavigatiediensten geleverde faciliteiten en diensten. Dergelijke diensten en faciliteiten kunnen gelet op hun aard slechts door de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten zelf worden verricht; gezien deze monopoliepositie moet het bedrag van de gebruikersheffingen in verhouding tot de voor de verstrekking van deze faciliteiten en diensten gemaakte kosten staan, met inachtneming van de doelstelling van economische efficiëntie, **met behoud van een hoog veiligheidsniveau.**
- (24)** Bij de verrichting van gelijkwaardige luchtvaartnavigatiediensten mag geen onderscheid tussen luchtruimgebruikers worden gemaakt.
- (25)** Verrichters van luchtvaartnavigatiediensten bieden een aantal faciliteiten en diensten die rechtstreeks betrekking hebben op de exploitatie van vliegtuigen, waarvan zij de kosten moeten kunnen terugverdienen in overeenstemming met het beginsel dat de gebruiker betaalt, dat wil zeggen dat de luchtruimgebruikers moeten betalen voor de kosten die zij op, of zo dicht mogelijk bij, het punt van gebruik veroorzaken.
- (26)** Het is van belang dat de transparantie van de kosten welke deze diensten of faciliteiten met zich meebrengen, gewaarborgd is. Bijgevolg moeten alle wijzigingen in het stelsel of in de hoogte van de heffingen aan de luchtruimgebruikers worden verklaard. Dergelijke wijzigingen of investeringen die door de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten worden voorgesteld, moeten worden toegelicht in het kader van een informatie-uitwisseling tussen hun beheersorganen en de luchtruimgebruikers.
- (27)** Er moet ruimte zijn voor een differentiëring van de heffingen die bijdraagt tot het maximaliseren van de capaciteit van het hele systeem. Financiële stimulansen zijn een goede manier om de invoering van grond- of boordapparatuur die de capaciteit vergroot te versnellen, hoge prestaties te belonen of een compensatie te bieden voor de nadelen die zijn verbonden met de keuze voor minder aantrekkelijke routeringen.
- (28)** **In het kader van het genereren van inkomsten met het oog op een redelijk rendement van het kapitaal en in direct verband met besparingen dankzij de verbetering van de efficiëntie moet het tevens mogelijk zijn een reserve op te bouwen om een plotselinge verhoging van de heffingen voor luchtruimgebruikers te voorkomen op tijdstippen van minder luchtverkeer.**
- (29)** De Commissie dient de haalbaarheid te onderzoeken van tijdelijke financiële steun voor maatregelen die beogen de capaciteit van het Europese luchtverkeersleidingssysteem als geheel te vergroten.
- (30)** De Commissie moet voortdurend en op efficiënte wijze toezien op de wijze waarop heffingen ten laste van luchtruimgebruikers worden vastgesteld en opgelegd, in samenwerking met de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart, hierna “Eurocontrol” genoemd, en in samenwerking met de nationale toezichthoudende instanties en de luchtruimgebruikers.

- (31)** De prestaties van het gehele systeem van luchtvaartnavigatiediensten op Europees niveau moeten voortdurend worden bestudeerd om, **terdege rekening houdend met het behoud van een hoog veiligheidsniveau**, de doeltreffendheid van de getroffen maatregelen te controleren en eventueel nieuwe maatregelen te kunnen voorstellen.
- (32)** Wegens de bijzonder gevoelige aard van informatie met betrekking tot dienstverrichters, mogen de nationale toezichthoudende instanties geen informatie openbaar maken die onder het beroepsgeheim valt, ongeacht de inrichting van een systeem voor toezicht op en publicatie van de prestaties van dienstverrichters.
- (33)** **De verenigingen van gebruikers van het luchtruim, verleners van luchtvaartnavigatiediensten en producerende bedrijven moeten worden geïnformeerd en geraadpleegd over alle maatregelen inzake de technische aspecten van de verwezenlijking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.**
- (34)** Daar de doelstellingen van het overwogen optreden, te weten het bevorderen van een veilige en efficiënte verrichting van luchtvaartnavigatiediensten, wegens de transnationale omvang van dit optreden niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve beter op communautair niveau kunnen worden verwezenlijkt, daarbij evenwel zorgdragend voor uitvoeringsvoorschriften die rekening houden met specifieke plaatselijke omstandigheden, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (35)** Daar de meeste maatregelen die nodig zijn ter uitvoering van deze Verordening maatregelen van algemene strekking zijn in de zin van artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden¹⁶, dienen deze maatregelen volgens de regelgevingsprocedure van artikel 5 van dat besluit te worden vastgesteld. Overeenkomstig artikel 2, onder c), van genoemd besluit dient een aantal maatregelen evenwel volgens de raadplegingsprocedure van artikel 3 van dat besluit te worden vastgesteld,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Hoofdstuk I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Werkings sfeer

Deze verordening is van toepassing op de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten voor de burgerluchtvaart, met inbegrip van luchtverkeersdiensten, meteorologische diensten, opsporings- en reddingsdiensten en nevendiensten die voorzien in communicatie-, navigatie-

¹⁶ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

en bewakingsinfrastructuur en in luchtvaartinformatiediensten, zoals genoemd in bijlage I, in overeenstemming met en binnen de werkingssfeer van Verordening (EG) nr. XXX/XX [tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim].

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van artikel 2 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim].

Voorts wordt verstaan onder:

- a) “nationale toezichthoudende instantie”: de instantie of instanties die door een lidstaat is of zijn aangewezen voor het toezicht op verrichters van luchtvaartnavigatiediensten;
- b) “erkende organisatie”: een particuliere of openbare instantie, erkend in overeenstemming met artikel 4, die beoordelingswerkzaamheden uitvoert voor een nationale toezichthoudende instantie;
- c) “machtiging”: een door een lidstaat verleende toestemming waarmee wordt bevestigd dat een verrichter van luchtvaartnavigatiediensten geschikt is om een specifieke dienst te verrichten;
- d) “dienstenbundel”: twee of meer luchtvaartnavigatiediensten zoals genoemd in bijlage I;
- e) “luchtverkeersdiensten”: alle vluchtinformatiediensten, alarmdiensten, adviesdiensten voor het luchtverkeer en luchtverkeersleidingsdiensten, met inbegrip van algemene verkeersleidingsdiensten, naderingsverkeersleidingsdiensten en plaatselijke verkeersleidingsdiensten, zoals omschreven in bijlage I;
- f) “aanwijzing”: de aanwijzing, in overeenstemming met deze verordening, door een lidstaat of lidstaten waarmee een dienstverrichter op exclusieve basis de verantwoordelijkheid verkrijgt voor de verrichting van luchtverkeersdiensten;
- g) “nevendiensten”: communicatie-, navigatie- en bewakingsdiensten, zoals nader omschreven in bijlage I;
- h) “luchtruimblok”: een luchtruim van vastgestelde afmetingen, boven land of water, waarbinnen luchtvaartnavigatiediensten worden verricht;
- i) “functioneel luchtruimblok”: een luchtruimblok van optimaal vastgestelde afmetingen;
- j) “operationele gegevens”: informatie en/of gegevens die worden gebruikt door verrichters van luchtvaartnavigatiediensten en luchtruimgebruikers bij de uitvoering van hun operationele activiteiten;

- k) “heffingen”: de aan de exploitatiekosten en investeringen van luchtvaartnavigatiediensten en aanverwante faciliteiten gerelateerde prijs.

Artikel 3

Nationale toezichthoudende instantie

1. Elke lidstaat stelt een nationale toezichthoudende instantie in die de uit deze verordening voortvloeiende verantwoordelijkheden en verplichtingen op zich neemt. De nationale toezichthoudende instantie moet onafhankelijk zijn van de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten. Deze onafhankelijkheid moet worden bereikt door middel van een goede scheiding, op zijn minst op functioneel niveau, tussen de nationale toezichthoudende instantie en de dienstverrichters.
2. De nationale toezichthoudende instantie draagt zorg voor een goed toezicht op en een goede handhaving van deze verordening, met name met betrekking tot de veilige en efficiënte exploitatie van verrichters van luchtvaartnavigatiediensten. Daartoe moet de nationale toezichthoudende instantie de benodigde inspecties en onderzoeken uitvoeren om na te gaan of aan de voorschriften van deze verordening is voldaan.
3. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de namen en adressen van de nationale toezichthoudende instanties en de maatregelen die zijn genomen om aan de bepalingen van lid 1 te voldoen. De lidstaten kunnen een overeenkomst sluiten betreffende de bij dit artikel voorgeschreven toezichthoudende rol ten aanzien van regionale dienstverrichters.
4. De lidstaten melden elke wijziging met betrekking tot de in overeenstemming met lid 3 meegedeelde informatie binnen één maand na de invoering ervan.

Artikel 4

Erkende organisaties

1. De nationale toezichthoudende instanties kunnen ten aanzien van onder hun verantwoordelijkheid opererende verrichters van luchtvaartnavigatiediensten besluiten de inspecties en onderzoeken volledig of ten dele door erkende **en vakkundige** organisaties te doen uitvoeren.
2. De lidstaten mogen slechts die organisaties erkennen die aan de eisen van lid 4 voldoen en bij de nationale toezichthoudende instanties een aanvraag om erkenning hebben ingediend.
3. Een door een nationale toezichthoudende instantie verleende erkenning is geldig binnen de Gemeenschap. De nationale toezichthoudende instanties kunnen elke in de Gemeenschap gevestigde erkende organisatie met de uitvoering van de in artikel 3, lid 2, bedoelde inspecties en onderzoeken belasten.

4. Erkende organisaties moeten voldoen aan de in bijlage II vermelde minimumeisen, alsmede aan alle verdere maatregelen die volgens de in artikel 19, lid 2, bedoelde procedure worden vastgesteld, met inbegrip van de procedures voor de erkenning, het toezicht en de werkrelatie en aansprakelijkheidsverhoudingen tussen erkende organisaties en de nationale toezichthoudende organisaties.

Artikel 5

Veiligheidseisen

1. De Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, hierna “ESARR’s” genoemd, en latere wijzigingen van deze ESARR’s worden volgens de in artikel 19, lid 2, bedoelde procedure vastgesteld en goedgekeurd. De Commissie maakt de vorm van verwijzing naar deze ESARR’s bekend in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.
2. Lid 1 doet geen afbreuk aan artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. XXX/XX van het Europees Parlement en de Raad¹⁷ [tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart].

Artikel 6

Machtigingen en opleiding van verkeersleiders

~~De mobiliteit van luchtverkeersleiders wordt, samen met verbeterde opleidingsvoorwaarden, ontwikkeld~~ **Op basis van een voorstel van de Commissie door treffen** het Europees Parlement en de Raad ~~op voorstel van de Commissie,~~ **waar passend, regelingen om het tekort aan luchtverkeersleiders en personeel voor luchtverkeersbeheer te verhelpen.**

Hoofdstuk II

VOORSCHRIFTEN INZAKE DE VERRICHTING VAN DIENSTEN

Artikel 7

Machtigingenstelsel

1. De verrichting van luchtvaartnavigatiediensten is onderworpen aan een machtigingenstelsel waarmee de geschiktheid van dienstverrichters om dergelijke diensten te verrichten wordt bevestigd **en de samenwerking tussen dienstverrichters mogelijk wordt gemaakt.**
2. De lidstaten verlenen machtigingen voor luchtvaartnavigatiediensten en oefenen daarop toezicht uit. Machtigingen kunnen worden verleend voor elke in bijlage I genoemde afzonderlijke luchtvaartnavigatiedienst of voor een bundel van dergelijke diensten.

¹⁷ PB L [...] van [...], blz. [...].

3. De lidstaten aanvaarden alle machtigingen die in de Gemeenschap in overeenstemming met de vereisten van dit artikel zijn verleend. Onverminderd de internationale overeenkomsten en verdragen waarbij de Gemeenschap partij is, moeten de verrichters van luchtverkeersdiensten eigendom zijn en blijven, rechtstreeks dan wel via een meerderheidsbelang, van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten. Zij moeten te allen tijde daadwerkelijk onder de zeggenschap van die lidstaten of onderdanen vallen.
4. Verrichters van luchtvaartnavigatiediensten die aan de vereisten van het machtigingenstelsel voldoen, hebben recht op een machtiging voor het verrichten van luchtvaartnavigatiediensten. Daartoe dienen de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten een aanvraag in bij de nationale toezichthoudende instantie van de lidstaat waarin zij hun belangrijkste vestiging hebben en in voorkomend geval statutair zijn gevestigd.
5. In de machtigingen moeten de voorwaarden met betrekking tot rechten en verplichtingen van de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten worden aangegeven, **met speciale aandacht voor de veiligheid**, die objectief gerechtvaardigd zijn om te voldoen aan de doelstellingen van deze verordening. De aan de machtigingen en de procedures voor het verlenen daarvan verbonden voorwaarden moeten:
 - a) voldoen aan de algemene aanpak zoals uiteengezet in bijlage III;
 - b) niet-discriminerend, evenredig en transparant zijn;
 - c) elk belangenconflict bij het beheer of de exploitatie van luchtvaartnavigatiediensten vermijden en zorgen voor eerlijke toegang voor alle luchtruimgebruikers;
 - d) het openbaar belang van luchtvaartnavigatiediensten weerspiegelen.
6. Het machtigingenstelsel, met inbegrip van geharmoniseerde voorwaarden voor de verschillende luchtvaartnavigatiediensten en de relevante voorwaarden en procedures voor het verlenen van de machtigingen worden vastgesteld volgens de in artikel 19, lid 2, bedoelde procedure.
7. Reeds ten tijde van de inwerkingtreding van deze verordening bestaande verrichters van luchtvaartnavigatiediensten blijven gemachtigd deze diensten te verrichten, mits zij binnen een termijn van zes maanden na de vaststelling van de uitvoeringsregels voor de verlening van machtigingen overeenkomstig lid 5 aan de bepalingen van de leden 1 tot en met 5 voldoen.
8. Een in de Gemeenschap gevestigde verrichter van luchtvaartnavigatiediensten kan slechts binnen de Gemeenschap actief zijn indien de desbetreffende machtiging is verleend.

Artikel 8

Aanwijzing van dienstverrichters

1. De verrichting van luchtverkeersdiensten is onderworpen aan een stelsel van aanwijzing dat het de dienstverrichter mogelijk maakt zijn diensten binnen bepaalde luchtruimblokken op exclusieve basis te verrichten en waarin de verplichtingen en eisen die daarvoor gelden worden vastgelegd. De lidstaten wijzen dienstverrichters aan voor de verrichting van luchtverkeersdiensten in het luchtruim boven hun grondgebied. Daartoe kunnen de lidstaten elke dienstverrichter die in het bezit is van een geldige machtiging binnen de Gemeenschap aanwijzen.
2. Luchtverkeersdiensten die ten tijde van de inwerkingtreding van deze verordening door een verrichter van luchtvaartnavigatiediensten voor specifieke luchtruimblokken worden geëxploiteerd, geven die dienstverrichter het recht voor dezelfde diensten in dezelfde luchtruimblokken te worden aangewezen voor een termijn van ten hoogste drie jaar, onverminderd de toepassing van de bepalingen van artikel 5 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim]. **Verrichters van luchtvaartnavigatiediensten zijn verplicht operationele en veiligheidsverbeteringen te blijven doorvoeren.**
3. Met betrekking tot nevendiensten, meteorologische diensten en luchtvaartinformatiediensten, geeft het verlenen van machtigingen aan dienstverrichters hun het recht die diensten binnen de Gemeenschap te verrichten, voorzover zij bij de desbetreffende nationale toezichthoudende instanties van de lidstaten en bij de Commissie worden aangemeld voor de luchtruimblokken waarin deze diensten zullen worden verricht.
4. Verrichters van luchtvaartnavigatiediensten verrichten hun diensten op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Deze diensten worden verricht in overeenstemming met de bepalingen van de relevante vergunningen en, waar van toepassing, van de relevante aanwijzingen.
5. Met betrekking tot functionele luchtruimblokken die overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim] zijn vastgesteld, wijzen de lidstaten, wanneer de configuratie van die functionele luchtruimblokken verschilt van de op grond van de leden 1 en lid 2 van dit artikel toegewezen luchtruimblokken, dienstverrichters aan voor de verrichting van luchtverkeersdiensten in functionele luchtruimblokken. Wanneer functionele luchtruimblokken zich uitstrekken over het grondgebied van meer dan één lidstaat, wijzen de betrokken lidstaten, binnen een maand na vaststellen van het functionele luchtruimblok, samen de dienstverrichters aan.

Deze dienstverrichters worden onmiddellijk bij de Commissie aangemeld.

Artikel 9

Betrekkingen tussen dienstverrichters

Verrichters van luchtvaartnavigatiediensten mogen gebruik maken van de diensten van andere dienstverrichters, in het bijzonder voor nevendiensten, meteorologische diensten en luchtvaartinformatiediensten. In dergelijke gevallen leggen de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten hun werkafspraken formeel vast door middel van schriftelijke overeenkomsten of daaraan gelijkwaardige juridische regelingen waarin de specifieke verplichtingen en taken van de verschillende dienstverrichters worden vastgelegd. Deze regelingen moeten voldoen aan de relevante voorschriften van deze verordening.

Artikel 10

Betrekkingen met de militaire autoriteiten

1. ~~Verrichters van luchtvaartnavigatiediensten~~ **De lidstaten** ondernemen de noodzakelijke stappen om **ervoor te zorgen dat verrichters van luchtvaartnavigatiediensten** met militaire autoriteiten schriftelijke overeenkomsten of daaraan gelijkwaardige juridische regelingen aan te gaan voor de luchtruimblokken waarvoor zij zijn aangewezen. Deze regelingen vermelden de specifieke verplichtingen van alle partijen, met inbegrip van de werkings sfeer en de procedures voor de uitwisseling van gegevens en voor de overdracht van controle na de vaststelling van de in artikel 12 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim vastgestelde maatregelen. Deze regelingen moeten voldoen aan de relevante voorschriften van deze verordening.
2. Zolang lidstaten voor de verrichting van luchtverkeersdiensten voor civiel en militair luchtverkeer van verschillende entiteiten gebruik maken, ~~stellen~~ **houden** zij de Commissie in kennis **op de hoogte** van de wijze waarop de samenwerking tussen die entiteiten is georganiseerd **en van de maatregelen die zijn genomen om deze samenwerking te bevorderen of, indien mogelijk, deze entiteiten met elkaar te integreren.**

Artikel 11

Splitsing van de rekeningen

1. Verrichters van luchtvaartnavigatiediensten dienen, ongeacht hun eigendomsstructuur of rechtsvorm, hun jaarrekeningen op te stellen, aan een accountantscontrole te onderwerpen en te publiceren in overeenstemming met de door de Gemeenschap goedgekeurde internationale normen voor jaarrekeningen.
2. Wanneer verrichters van luchtvaartnavigatiediensten een bundel van diensten aanbieden, houden zij in hun interne boekhouding gescheiden rekeningen bij voor elke in bijlage I genoemde dienst, en in voorkomend geval geconsolideerde rekeningen voor andere diensten die niet de luchtvaartnavigatie betreffen, op dezelfde wijze als verplicht zou zijn wanneer de betrokken diensten zouden zijn uitgevoerd door gescheiden ondernemingen. Wanneer verrichters van

luchtverkeersdiensten binnen functionele luchtruimblokken opereren, houden zij in hun interne boekhouding gescheiden rekeningen bij voor elk verkeersleidingscentrum dat voor dat blok verantwoordelijk is.

3. Dienstverrichters stellen de Commissie in kennis van de regels voor de toewijzing van activa, passiva, uitgaven en inkomsten die de dienstverrichters volgen bij het opstellen van de in lid 2 vermelde gescheiden rekeningen.
4. De lidstaten en alle bevoegde instanties die zij aanwijzen, alsmede de Commissie, hebben inzage in de boekhouding van de dienstverrichters.

Artikel 12

Toegang tot en bescherming van gegevens

1. Operationele gegevens worden in real-time uitgewisseld tussen dienstverrichters onderling en tussen die dienstverrichters en de luchtruimgebruikers teneinde aan de operationele behoeften van beide categorieën te voldoen. **Hiervan wordt alleen gebruik gemaakt voor operationele doeleinden.**
2. Toegang tot operationele gegevens wordt op niet-discriminerende basis verleend aan alle gemachtigde verrichters van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers en andere betrokken exploitanten.
3. Elke dienstverrichter stelt standaardvoorwaarden op voor de toegang van andere dienstverrichters en luchtruimgebruikers tot zijn operationele gegevens. Deze standaardvoorwaarden moeten worden goedgekeurd door de nationale toezichthoudende instanties, **die de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat deze gegevens enkel voor operationele doeleinden worden gebruikt.** Er worden, waar nodig, gedetailleerde regels met betrekking tot dergelijke voorwaarden vastgesteld volgens de in artikel 19, lid 2, bedoelde procedure.

Hoofdstuk III

HEFFINGENSTELSELS

Artikel 13

Stelsel

Er wordt een heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten ingesteld, in overeenstemming met de artikelen 14 en 15, dat bijdraagt tot het bereiken van meer transparantie met betrekking tot het vaststellen, opleggen en innen van heffingen ten laste van luchtruimgebruikers. Dit heffingenstelsel moet ook stroken met de bepalingen van artikel 15 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944 **en, waar relevant, met de multilaterale overeenkomst van Eurocontrol inzake "en route"-luchtvaartheffingen.**

Artikel 14

Algemene beginselen

1. Het heffingenstelsel wordt gekenmerkt door het in aanmerking nemen van de met luchtvaartnavigatiediensten verbonden kosten die de dienstverrichters ten behoeve van luchtruimgebruikers moeten maken.

Hiertoe worden de kosten van luchtvaartnavigatiediensten aan categorieën gebruikers toegewezen en wordt een heffingenbeleid ontwikkeld.

2. De volgende beginselen worden toegepast bij het vaststellen van de kostenbasis voor de heffingen:

- a) De onder luchtruimgebruikers te verdelen kosten komen overeen met de volledige kosten van de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van passende bedragen voor rente op kapitaalinvesteringen en afschrijving van activa, alsmede de kosten van onderhoud, exploitatie, beheer en administratie.
- b) De kosten die in rekening moeten worden gebracht zijn die welke verband houden met de faciliteiten en diensten die worden geleverd en uitgevoerd in het kader van de 24e editie van 1998 van het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio, document nr. 7754.
- c) De kosten van de verschillende luchtvaartnavigatiediensten moeten apart worden aangeduid, zoals bepaald in artikel 11.
- d) Kruissubsidiëring tussen verschillende luchtvaartnavigatiediensten moet duidelijk kenbaar worden gemaakt.
- e) Kosten die externe kosten zijn met betrekking tot de exploitatie van de faciliteiten en de diensten aan luchtruimgebruikers, zoals milieukosten, worden op de best mogelijke wijze opgenomen in de gebruikersheffingen.
- f) Luchtvaartnavigatiediensten mogen voldoende inkomsten genereren om alle directe en indirecte exploitatiekosten te overtreffen en om te voorzien in een redelijk rendement van het kapitaal, zodat kan worden bijgedragen aan de nodige kapitaalinvesteringen.

3. Op de heffingen zijn in het bijzonder de volgende beginselen van toepassing:

- a) Heffingen voor de beschikbaarheid van luchtvaartnavigatiediensten worden vastgesteld onder niet-discriminerende voorwaarden. Er mag geen onderscheid worden gemaakt tussen de heffingen die aan de verschillende luchtruimgebruikers voor het gebruik van dezelfde dienst worden opgelegd op grond van nationaliteit of categorie luchtruimgebruiker.
- b) De heffingen moeten een weerspiegeling vormen van de kosten die zijn verbonden met de luchtvaartnavigatiediensten en -faciliteiten waarvan de luchtruimgebruikers gebruik maken.

- c) De transparantie van de kostenbasis voor de heffingen moet worden gegarandeerd. Er moeten normen worden vastgesteld die zorgen voor de verstrekking door de dienstverrichters van informatie die het mogelijk maakt de prognoses, werkelijke kosten en inkomsten van een dienstverrichter te beoordelen. Er moet regelmatig informatie worden uitgewisseld tussen de nationale toezichthoudende instanties, dienstverrichters, luchtruimgebruikers, de Commissie en Eurocontrol.
- d) De heffingen dienen ~~stimulansen te geven om~~ een veilige, efficiënte en effectieve verrichting van luchtvaartnavigatiediensten tegen de laagst mogelijke kosten **in overeenstemming met het behoud van een hoog veiligheidsniveau mogelijk te maken** ~~te bevorderen~~ en geïntegreerde dienstverrichting te stimuleren. Zij kunnen voorzien in prikkels in de vorm van financiële voor- en nadelen voor verrichters van luchtvaartnavigatiediensten en/of luchtruimgebruikers. Zij kunnen ook voorzien in inkomsten voor projecten die beogen specifieke categorieën gebruikers en/of verrichters van luchtvaartnavigatiediensten bij te staan ten einde collectieve luchtvaartnavigatie-infrastructuren, de verrichting van de luchtvaartnavigatiediensten en het gebruik van het luchtruim te verbeteren.
4. De uitvoeringsregels op de onder de leden 1, 2 en 3 vallende gebieden worden vastgesteld volgens de in artikel 19, lid 2, bedoelde procedure.

Artikel 15

Beoordeling van de heffingen

1. De Commissie draagt zorg voor een voortdurende beoordeling van de mate waarin de heffingen aan de in de artikelen 13 en 14 genoemde beginselen en regels voldoen, waarbij in het bijzonder de nationale toezichthoudende instanties worden betrokken. De Commissie kan tevens de nodige mechanismen invoeren om een beroep te doen op de deskundigheid van Eurocontrol.
2. Op verzoek van één of meer lidstaten die van mening zijn dat de beginselen en regels niet naar behoren werden toegepast, dan wel op eigen initiatief, onderzoekt de Commissie elk bewering dat de dienstverrichters niet aan deze beginselen zouden voldoen of deze niet zouden toepassen. Binnen twee maanden na ontvangst van een verzoek en na raadpleging van het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim volgens de in artikel 19, lid 3, bedoelde procedure neemt de Commissie een besluit over de wijze waarop de artikelen 13 en 14 zijn toegepast en beslist zij of de dienstverrichter het betrokken beginsel of de regel mag blijven toepassen.
3. De Commissie deelt haar besluit mee aan de betrokken lidstaten en de betrokken dienstverrichter. Elke lidstaat kan het besluit van de Commissie binnen één maand aan de Raad voorleggen. De Raad kan binnen één maand met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een afwijkend besluit nemen.

Hoofdstuk IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 16

Prestatiebeoordeling

Gedetailleerde regels inzake de krachtens artikel 10 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim] vereiste informatieverstrekking worden vastgesteld volgens de in artikel 19, lid 2, van deze verordening bedoelde procedure teneinde de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim te kunnen vergelijken en verbeteren. Het verstrekken van de informatie moet:

- a) de algemene prestaties van een netwerk van verrichters van luchtvaartnavigatiediensten in de Gemeenschap bevorderen;
- b) het vooruitzicht bieden dat de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten de vereiste diensten kunnen verrichten;
- c) het overlegproces tussen luchtruimgebruikers en verrichters van luchtvaartnavigatiediensten verbeteren;
- d) het mogelijk maken de beste handelwijzen te identificeren en te bevorderen, **met name door middel van een reeks veiligheidsindicatoren.**

Artikel 17

Aanpassing aan de technische vooruitgang

1. Om de maatregelen in overeenstemming te brengen met technische ontwikkelingen, kunnen volgens de in artikel 19, lid 2, bedoelde procedure aanpassingen worden aangebracht in:
 - a) de bijlagen;
 - b) de verwijzing naar het in artikel 14, lid 2, genoemde ICAO Regional Air Navigation Plan.
2. De Commissie maakt de op basis van deze verordening vastgestelde uitvoeringsregels bekend in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 18

Vertrouwelijkheid

De nationale toezichthoudende instanties maken geen informatie bekend die onder het beroepsgeheim valt, in het bijzonder informatie over de dienstverrichters, hun zakelijke relaties of hun kostencomponenten.

De eerste alinea laat onverlet het recht van nationale toezichthoudende instanties om de bekendmaking van informatie te gelasten, indien dit noodzakelijk is voor de uitvoering van hun taak, in welk geval de bekendmaking van informatie evenredig dient te zijn en rekening dient te worden gehouden met de gewettigde belangen van dienstverrichters inzake de bescherming van bedrijfsgeheimen.

De eerste alinea belet niet de bekendmaking van informatie over de voorwaarden en prestaties van de dienstverrichting die geen informatie van vertrouwelijke aard bevat, zoals voorgeschreven in artikel 16.

Artikel 19

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het “Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim”, ingesteld bij artikel 7 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim].
2. In de gevallen waarin naar dit lid wordt verwezen, is de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG met inachtneming van de artikelen 7 en 8 van dat besluit van toepassing.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt op één maand vastgesteld.

3. In de gevallen waarin naar dit lid wordt verwezen, is de raadplegingsprocedure van artikel 3 van Besluit 1999/468/EG met inachtneming van de artikel 7 en 8 van dat besluit van toepassing.

Artikel 20

Inwerkingtreding

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

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

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE I

LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN

Luchtverkeersdiensten

- (1) **Algemene verkeersleidingsdiensten:** luchtverkeersleiding voor gecontroleerde vluchten in controlegebieden. Luchtverkeersleiding is een dienst die wordt verricht teneinde botsingen tussen luchtvaartuigen en, bij het manoeuvreren op de grond, tussen luchtvaartuigen en hindernissen te verhinderen en voor het tot stand brengen en handhaven van een geordende luchtverkeersstroom.
- (2) **Naderingsverkeersleidingsdiensten:** luchtverkeersleidingsdiensten voor aankomende of vertrekkende gecontroleerde vluchten.
- (3) **Plaatselijke verkeersleidingsdiensten:** luchtverkeersleidingsdiensten voor luchthavenverkeer.

Overige diensten

- (4) **Opsporings- en reddingsdiensten:** diensten om bijstand te verlenen aan luchtvaartuigen in nood en aan overlevenden van vliegtuigongevallen.
- (5) **Meteorologische diensten:** diensten om exploitanten, leden van het vliegend personeel, luchtverkeersdiensteneenheden, opsporings- en reddingsdiensteneenheden, luchthavens en anderen die zijn betrokken bij de exploitatie of ontwikkeling van luchtvaartnavigatie te voorzien van de meteorologische informatie die nodig is voor de uitvoering van hun respectieve functies.
- (6) **Luchtvaartinformatiediensten:** diensten die worden verricht om te zorgen voor de informatiestroom die nodig is voor de veiligheid, regelmaat en efficiency van internationale luchtvaartnavigatie.

Nevendiensten

- (7) **Communicatiediensten:** communicatiediensten die ten behoeve van de luchtvaart worden verricht.
- (8) **Navigatiediensten:** navigatiediensten die ten behoeve van de luchtvaart worden verricht.
- (9) **Bewakingsdiensten:** bewakingsdiensten die ten behoeve van de luchtvaart worden verricht.

BIJLAGE II

MINIMUMEISEN VOOR ERKENDE ORGANISATIES

Een erkende organisatie:

- moet beschikken over ruime, aantoonbare ervaring met de beoordeling van openbare en particuliere entiteiten in de luchtvervoerssectoren, met name verrichters van luchtvaartnavigatiediensten, en in andere vergelijkbare sectoren op één of meer van de onder deze verordening vallende gebieden;
- moet beschikken over uitgebreide regels en voorschriften voor de periodieke beoordeling van de bovengenoemde entiteiten, die worden gepubliceerd en voortdurend worden aangepast en verbeterd door middel van programma's voor onderzoek en ontwikkeling;
- mag **geen economische banden onderhouden met of** niet onder de zeggenschap vallen van verrichters van luchtvaartnavigatiediensten of **economische banden onderhouden met of onder de zeggenschap vallen van** anderen die commercieel zijn betrokken bij de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten of luchtvervoersdiensten;
- moet beschikken over het nodige **en gekwalificeerde** technische, leidinggevende, ondersteunende en onderzoekpersoneel dat in overeenstemming is met de uit te voeren taken;
- moet op zodanige wijze worden beheerd dat de vertrouwelijkheid van de voor het beheer vereiste informatie gewaarborgd is;
- moet bereid zijn de nationale toezichthoudende instantie en de Commissie relevante informatie te verstrekken;
- moet zijn beleid en doelstellingen inzake kwaliteit en zijn streven daarnaar hebben gedefinieerd en gedocumenteerd en ervoor gezorgd hebben dat dit beleid op alle niveaus van de organisatie bekend is, wordt uitgevoerd en wordt nageleefd;
- moet een intern kwaliteitssysteem hebben ontwikkeld, hebben ingevoerd en naleven, dat gebaseerd is op toepasselijke onderdelen van internationaal erkende kwaliteitsnormen en dat voldoet aan EN 45004 (keuringsinstanties) en EN 29001, als geïnterpreteerd volgens de IACS Quality System Certification Scheme Requirements;
- moet zijn kwaliteitssysteem laten certificeren door een onafhankelijke audit instantie die wordt erkend door de overheid van de lidstaat waar hij gevestigd is.

BIJLAGE III

VOORWAARDEN DIE AAN MACHTIGINGEN KUNNEN WORDEN VERBONDEN

1. Algemene informatie met betrekking tot:
 - de ontvanger van de machtiging;
 - een algemene beschrijving van het doel van de machtiging;
 - bevestiging dat de afgevende instantie inderdaad bevoegd is om de machtiging te verlenen;
 - volledige verwijzingen naar de van toepassing zijnde wetgeving waaronder de machtiging is afgegeven en waaronder zij zal worden uitgeoefend;
 - een duidelijke specificatie van de periode waarvoor de machtiging geldig is;
 - de termijn die de gemachtigde dienstverrichter in acht moet nemen wanneer hij de machtiging wil teruggeven of de nationale toezichthoudende instantie wanneer zij die wil intrekken;
 - een definitie van de termen die in de machtiging worden gebruikt.

2. Voorwaarden met betrekking tot:
 - de organisatiestructuur en de eigendomsstructuur van de dienstverrichter, met inbegrip van het vermijden van belangenconflicten;
 - de financiële draagkracht van de dienstverrichter en aansprakelijkheidsverzekering;
 - de geschiktheid van de houder van de machtigingen, met name ten aanzien van opgedane ervaring en geloofwaardigheid, veiligheid en kwaliteitssystemen en -processen, en personeelsbeleid **en adequate personeelsplanning voor alle categorieën personeel voor luchtverkeersbeheer**;
 - de verstrekking van de informatie die redelijkerwijze is vereist voor het controleren van de naleving van de van toepassing zijnde voorwaarden, met inbegrip van regelmatige publicatie door de dienstverrichter van ondernemingsplannen, financiële en operationele gegevens en rapportage van op de veiligheid betrekking hebbende incidenten;
 - het beheer van de activa die relevant zijn voor de verrichting van de dienst waarvoor de machtiging is afgegeven, met inbegrip van financiële en personele middelen;
 - de niet-discriminerende toegang tot diensten van luchtruimgebruikers en het vereiste prestatieniveau van dergelijke diensten, met inbegrip van het veiligheids- en interoperabiliteitsniveau;
 - de scheiding of beperking van activiteiten die geen betrekking hebben op de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten;

- alle andere wettelijke voorwaarden die niet specifiek zijn voor luchtvaartnavigatiediensten;
- maatregelen die door de lidstaten worden genomen overeenkomstig door het openbaar belang ingegeven vereisten welke zijn erkend bij het EG-Verdrag, meer specifiek wat betreft openbare zedelijkheid, openbare veiligheid, inclusief onderzoek naar criminele activiteiten, en openbare orde.

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees
luchtruim**

(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 Commissie¹⁸,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité¹⁹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²⁰,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag²¹,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim vergt een geharmoniseerde aanpak van de regelgeving betreffende de organisatie en het gebruik van het luchtruim.
- (2) Het verslag van de Groep op hoog niveau inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim, hierna "Groep op hoog niveau" genoemd, heeft de noodzaak van regels op communautair niveau bevestigd om het luchtruim op Europese basis te ontwerpen, reguleren en strategisch te beheren en om het luchtverkeersstromenbeheer te verbeteren.
- (3) In de mededeling van de Commissie over de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim²² wordt aangedrongen op een structurele hervorming om de totstandkoming van het gemeenschappelijk Europees luchtruim mogelijk te maken door middel van een geïntegreerd beheer van het luchtruim en de ontwikkeling van nieuwe concepten en procedures voor luchtverkeersbeheer.

¹⁸ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹⁹ PB C [...] van [...], blz. [...].

²⁰ PB C [...] van [...], blz. [...].

²¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

²² COM(2000) 123 def.

- (4) Verordening (EG) nr. XXX/XX van het Europees Parlement en de Raad²³ stelt een kader vast voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.
- (5) Het luchtruim is een gemeenschappelijke hulpbron die flexibel moet worden gebruikt, daarbij zorgend voor een eerlijke en transparante behandeling van alle gebruikers en rekening houdend met de behoeften inzake veiligheid en defensie van de lidstaten en hun verplichtingen in het kader van internationale organisaties.
- (6) Een efficiënt beheer van het luchtruim is van fundamenteel belang om de capaciteit van het luchtverkeersdienstensysteem te vergroten, om optimaal te kunnen beantwoorden aan de verschillende behoeften van gebruikers en om het best mogelijke flexibele gebruik van het luchtruim tot stand te brengen.
- (7) Uit de activiteiten van de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart, hierna “Eurocontrol” genoemd, blijkt duidelijk dat het niet realistisch is het routenetwerk en de luchtruimstructuur geïsoleerd te willen ontwikkelen, aangezien elke individuele lidstaat een integrerend deel uitmaakt van het Europese luchtverkeersbeheernetwerk. **Derhalve is het belangrijk dat in deze verordening ook naar behoren rekening wordt gehouden met het Europese luchtverkeersbeheernetwerk buiten de Gemeenschap.**
- (8) Er dient een gemeenschappelijk luchtruim tot stand te worden gebracht voor luchtverkeer in de routes in het hogere luchtruim; de interface tussen dat luchtruim en het lagere luchtruim, dat wil zeggen het regionale en lokale luchtruim moet overeenkomstig worden bepaald.
- (9) Bij de afbakening van het luchtruim waarbinnen luchtverkeersdiensten worden verricht, moet worden uitgegaan van de behoefte aan efficiënte diensten in plaats van landsgrenzen. **Bij het concept voor de instelling van functionele luchtruimblokken dient waar mogelijk en passend rekening te worden gehouden met de aanbevelingen van Eurocontrol.**
- (10) ~~Luchtruimgebruikers zien zich geplaagd tegenover uiteenlopende voorwaarden van toegang tot en vrijheid van verkeer binnen het communautaire luchtruim. Dit is te wijten aan~~ Het gebrek aan harmonisatie bij de classificatie van het luchtruim **heeft zijn weerslag op de optimale operationele organisatie ervan.**
- (11) Beperkingen bij de definiëring van het routenetwerk leiden tot concentratie van luchtverkeersstromen bij vaste overgangs- of verbindingpunten van luchtwegen, terwijl het beginsel **de invoering van directe geoptimaliseerde routing, op voorwaarde van het behoud van een hoog veiligheidsniveau,** de voorkeur verdient als economisch zinnigere en milieuvriendelijkere manier om gebruik te maken van het Europese luchtruim.
- (12) Het is van wezenlijk belang een gemeenschappelijke, geharmoniseerde luchtruimstructuur tot stand te brengen, de huidige en toekomstige toewijzing van het luchtruim te baseren op gemeenschappelijke beginselen, en het luchtruim te ontwerpen en te beheren in overeenstemming met overeengekomen regels.

²³ PB L [...] van [...], blz. [...].

- (13) Het is wenselijk de geharmoniseerde structuur van het luchtruim uit te breiden tot het lagere luchtruim.
- (14) Verschillen in de organisatie van de civiel/militaire samenwerking in de Gemeenschap verhinderen een uniform en snel reagerend luchtruimbeheer en de invoering van veranderingen; het succes van het gemeenschappelijk Europees luchtruim zal afhangen van een daadwerkelijke samenwerking tussen de civiele en militaire autoriteiten, **op nationaal niveau en binnen de Europese Unie.**
- (15) Het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim moet effectief functioneren en bij het beheer moet worden samengewerkt teneinde militaire opleidingsvluchten af te stemmen op het burgerluchtvaartverkeer; de locatie, omvang en gebruikstijden van sectoren van het luchtruim die zijn toegewezen aan militaire behoeften dienen te worden geoptimaliseerd, met name gedurende piektijden voor burgerluchtvaartverkeer en in luchtruim met een hoge verkeersdichtheid.
- (16) Er moet worden voorzien in garanties voor militaire operaties wanneer de toepassing van gemeenschappelijke beginselen en criteria nadelige gevolgen kan hebben voor de veilige en efficiënte uitvoering ervan.
- (17) Er moet worden gezorgd voor passende maatregelen om de effectiviteit van het luchtverkeersstromenbeheer te verbeteren, **teneinde de bestaande operationele eenheden, inclusief, waar passend, de Centrale eenheid voor het beheer van luchtverkeersstromen van Eurocontrol, te helpen zorgen voor een efficiënte vluchtafhandeling.**
- (18) Volgens de conclusies van de Groep op hoog niveau is Eurocontrol de organisatie die beschikt over de nodige deskundigheid om de Gemeenschap bij te staan in haar rol als regelgever. Derhalve moet Eurocontrol de mogelijkheid krijgen ontwerp-maatregelen te ontwikkelen in het kader van geschikte regelingen, op voorwaarde dat Eurocontrol de nog in het kader van samenwerking tussen de Commissie en Eurocontrol vast te leggen voorwaarden naleeft.
- (19) De verenigingen van gebruikers van het luchtruim, verleners van luchtvaartnavigatiediensten en producerende bedrijven moeten op passende wijze worden geïnformeerd en geraadpleegd over alle maatregelen inzake de technische aspecten van de verwezenlijking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.**
- (20)** Daar de doelstellingen van het overwogen optreden, te weten de totstandbrenging van een Europees luchtruim als één gemeenschappelijk operationeel luchtruim, wegens de transnationale omvang van dit optreden niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve beter op communautair niveau kunnen worden verwezenlijkt, daarbij evenwel zorgdragend voor uitvoeringsvoorschriften die rekening houden met specifieke plaatselijke omstandigheden, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(21) Daar de nodige maatregelen ter uitvoering van deze verordening maatregelen van algemene strekking zijn in de zin van artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden²⁴, dienen deze maatregelen volgens de regelgevingsprocedure van artikel 5 van dat besluit te worden vastgesteld,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Hoofdstuk I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Werkings sfeer

1. Deze verordening betreft de organisatie en het gebruik van het luchtruim in overeenstemming met en binnen de werkingssfeer van Verordening (EG) nr. XXX/XX [tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim].
2. Deze verordening is van toepassing op het luchtruim waarvoor lidstaten verrichters van luchtvaartnavigatiediensten aanwijzen overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EG) nr. XXX/XX van het Europees Parlement en de Raad²⁵ [betreffende de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim].

Artikel 2

Doel

Het doel van deze verordening is het tot stand brengen van een communautair luchtruim als één gemeenschappelijk operationeel luchtruim waarin gemeenschappelijke procedures voor ontwerp, planning en beheer zorg dragen voor een veilig en efficiënt functioneren van het luchtverkeersbeheer.

Het communautair luchtruim moet zo worden gebruikt dat de exploitatie van luchtvaartnavigatiediensten als samenhangend en consistent geheel wordt ondersteund in overeenstemming met de bepalingen van Verordening (EG) nr. XXX/XX [betreffende de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim].

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van artikel 2 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim].

²⁴ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

²⁵ PB L [...] van [...], blz. [...].

Voorts wordt verstaan onder:

- a) “gemeenschappelijk operationeel luchtruim”: **een luchtruim waarin** uniforme luchtruimbeheerprocedures en **gemeenschappelijke** veiligheidsnormen **worden toegepast die moeten zorgen voor een efficiënte en veilige** bij de verrichting van luchtverkeersleiding;
- b) “luchtruimontwerp”: een geschikt, efficiënt en doeltreffend proces voor het structureren, indelen en categoriseren van luchtruim, alsmede de planning van routes en luchtruim;
- c) “vluchtinformatiegebied”: een luchtruim van gegeven afmetingen waarbinnen vluchtinformatiediensten en alarmdiensten worden verricht;
- d) “scheidingsniveau”: de grens tussen het hogere en het lagere luchtruim;
- e) “hogere luchtruim”: het luchtruim boven een bepaalde vlieghoogte;
- f) “lagere luchtruim”: het luchtruim onder een bepaalde vlieghoogte;
- g) “vlieghoogte”: een oppervlak met constante atmosferische druk dat is gespecificeerd met betrekking tot de specifieke druk van 1 013,2 hectopascal en dat van andere dergelijke oppervlakken is gescheiden door specifieke drukintervallen;
- h) “luchtruimblok”: een luchtruim van vastgestelde afmetingen, boven land of water, waarbinnen luchtvaartnavigatiediensten worden verricht;
- i) “functioneel luchtruimblok”: een luchtruimblok van optimaal vastgestelde afmetingen;
- j) “luchtverkeersleidingscentrum”: een operationele eenheid die is ingesteld voor de verrichting van verkeersleidingsdiensten voor luchtverkeer in een blok luchtruim dat onder haar bevoegdheid valt;
- k) “luchtruimclassificatie”: de ICAO-classificatie van luchtruim, alfabetisch geordend van A tot en met G, zoals gespecificeerd in appendix 4 van de twaalfde editie van juli 1998 van bijlage 11 bij het Verdrag van Chicago van 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart, ook gedefinieerd als luchtruim van vastgestelde afmetingen, aangeduid met letters, waarbinnen specifieke soorten vluchten mogen plaatsvinden en waarvoor luchtverkeersdiensten en operationele regels zijn gespecificeerd;
- l) “~~directe~~ **geoptimaliseerde** routing”: beweging van een luchtvaartuig waarbij een luchtvaartuig tijdens de vlucht wordt toegestaan rechtstreeks tussen twee punten te vliegen, ~~buiten het normale routestelsel om~~ **mits technologische middelen beschikbaar zijn om het volgen van die koers te ondersteunen**;
- m) “routenetwerk”: een netwerk van gespecificeerde routes voor het kanaliseren van de luchtverkeersstromen zoals nodig voor de verrichting van luchtverkeersdiensten;
- n) “sector”: een onderverdeling van het geheel van ~~verkeersleidingstaken~~ **het luchtruimblok** in beheersbare luchtruimporthies waar doorvoer en capaciteit kunnen worden gemeten;

- o) “flexibel gebruik van het luchtruim”: een concept van luchtruimbeheer dat wordt toegepast op het gebied van de Europese burgerluchtvaartconferentie, zoals gespecificeerd in de eerste editie van 5 februari 1996 van het door Eurocontrol uitgegeven “Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace”;
- p) “luchtruimbeheer”: een planningsfunctie met als eerste doelstelling een maximale benutting van beschikbaar luchtruim door dynamische time-sharing en soms de scheiding van luchtruim tussen verschillende categorieën luchtruimgebruikers op basis van kortetermijnbehoeften;
- q) “luchtverkeersstromenbeheer”: een dienst die wordt opgezet met als doel bij te dragen aan een veilige, geordende en snelle doorstroming van het luchtverkeer, door ervoor te zorgen dat de luchtverkeersleidingscapaciteit optimaal op een veilige en efficiënte wijze wordt benut en dat het verkeersvolume verenigbaar is met de capaciteiten die zijn opgegeven door de betrokken verrichters van luchtverkeersdiensten;
- r) “besluitvorming in samenwerkingsverband”: een proces voor de uitwisseling van informatie tussen verrichters van luchtverkeersdiensten, luchthavenexploitanten, leveranciers van luchtverkeersstromenbeheer en luchtruimgebruikers om te zorgen voor meer flexibiliteit bij de toewijzing van slots/routes en vluchtcoördinatieprocessen teneinde het gebruik van schaarse capaciteit te optimaliseren.

Hoofdstuk II

LUCHTRUIMARCHITECTUUR

Artikel 4

Totstandbrenging van een Europees vluchtinformatiegebied voor het hogere luchtruim

1. Met inachtneming van de ICAO-eisen, zoals genoemd in de twaalfde editie van juli 1998 van bijlage 11 bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944, wordt in het hogere luchtruim een gemeenschappelijk Europees vluchtinformatiegebied tot stand gebracht, hierna “Europees vluchtinformatiegebied voor het hogere luchtruim” of “EUIR” (European Upper Flight Information Region) genoemd.
2. Het scheidingsniveau tussen het hogere en het lagere luchtruim wordt vastgesteld op vlieghoogte 285, behoudens marginale afwijkingen waartoe wordt besloten volgens de procedure van artikel 16, lid 2, en die worden gerechtvaardigd door een veilige, geordende en snelle doorstroming van het luchtverkeer en een optimale verstrekking van luchtverkeersdiensten.
3. Binnen drie jaar na de totstandbrenging van het EUIR en in het licht van de gemaakte voortgang breiden het Europees Parlement en de Raad, op voorstel van de Commissie, het in lid 1 bedoelde concept uit met de totstandbrenging van een Europees vluchtinformatiegebied voor het lagere luchtruim.

4. De Commissie treft de nodige maatregelen om het EUIR door de ICAO te doen erkennen, als vereist volgens de tiende editie van juli 1997 van bijlage 15 bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944. De Commissie organiseert tevens, in samenwerking met Eurocontrol, de publicatie van gemeenschappelijke luchtvaartinformatie met betrekking tot het EUIR op basis van consolidatie van de bestaande nationale luchtvaartinformatie. In deze publicatie worden alle veranderingen in eisen en procedures opgenomen die worden ingevoerd door de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.
5. **Bij de uitoefening van haar taken houdt de Commissie rekening met de verplichtingen die voortvloeien uit binnen de ICAO gesloten regionale overeenkomsten met betrekking tot het luchtruim waarbij het verrichten van luchtverkeersdiensten aan de lidstaten wordt opgedragen.**

Artikel 5

Herconfiguratie van het hogere luchtruim

1. Het EUIR wordt geherconfigureerd in functionele luchtruimblokken van minimale omvang, waarbij wordt uitgegaan van veiligheids- en efficiency-overwegingen. De grenzen van dergelijke functionele luchtruimblokken behoeven niet samen te vallen met landsgrenzen. Er worden functionele luchtruimblokken ingesteld ter ondersteuning van de verrichting van luchtverkeersdiensten in luchtverkeersleidingscentra die verantwoordelijk zijn voor een deel met optimale grootte van het luchtruim in het EUIR.
2. Er worden functionele luchtruimblokken vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde procedure. De afbakening van deze functionele luchtruimblokken moet:
 - a) op **veilige en** efficiënte wijze de bestaande en toekomstige patronen van het luchtverkeer ondersteunen;
 - b) ervoor zorgen dat elk luchtruimblok zodanig wordt ontworpen dat de efficiency van het Europese luchtruim als geheel wordt gemaximaliseerd, **waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met het behoud van een hoog veiligheidsniveau;**
 - c) rekening houden met de personele en financiële middelen van de verschillende verrichters van luchtvaartnavigatiediensten;
 - d) de ~~transactiekosten~~ **coördinatie** tussen de verschillende luchtverkeersleidingscentra ~~minimaliseren~~ **optimaliseren;**
 - e) zorgen voor coherentie tussen de configuraties van het hogere en het lagere luchtruim.

Artikel 6

Luchtruimclassificatie

Het EUIR wordt aangewezen in overeenstemming met een geharmoniseerde luchtruimclassificatie om te zorgen voor de naadloze verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in de gehele Gemeenschap en om één enkele omgevingscategorie in te stellen waarin alle luchtverkeer bekend is bij de verrichters van luchtverkeersdiensten, zowel wat betreft positie als vluchtintentie.

Deze classificatie wordt vastgesteld op basis van een gemeenschappelijke en vereenvoudigde toepassing van de classificatie van het luchtruim zoals thans is voorgeschreven in hoofdstuk 2 van de twaalfde editie van juli 1998 van bijlage 11 bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944.

Voor de onder de eerste en de tweede alinea vallende gebieden worden uitvoeringsregels vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde procedure.

Artikel 7

Directe Geoptimaliseerde routing in het hogere luchtruim

Na een veiligheidsanalyse **en rekening houdend met alle capaciteitsaspecten** organiseren de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten de gefaseerde invoering van ~~directe~~ **geoptimaliseerde** routing in het EUIR, als zijnde het optimaal gebruik van het communautair luchtruim vanuit economisch en milieuoogpunt.

De dienstverrichters brengen aan de Commissie regelmatig verslag uit over de toepassing ervan.

Artikel 8

Uniform ontwerp van het luchtruim

Voor de structurering, indeling en categorisering van het luchtruim en voor de planning van routes wordt een uniform, efficiënt en doeltreffend ontwerpproces gevolgd binnen het overeengekomen exploitatieconcept. Daartoe worden luchtruimregels, gemeenschappelijke beginselen en criteria voor sectorontwerp, met name het ontwerp van grensoverschrijdende sectoren, en route-ontwerp vastgesteld op basis van "Concept and Criteria for Medium Term EUR Route Network and Associated Airspace Sectorisation", EATMP ARN versie 4, uitgegeven door Eurocontrol op 1 april 2001.

Voor de onder de eerste alinea vallende gebieden worden uitvoeringsregels vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde procedure.

Artikel 9

Samenhang met het ontwerp van het lagere luchtruim

Op basis van de in artikel 5, lid 2, genoemde criteria inzake het concept van de functionele luchtruimblokken worden de planning en het ontwerp van het lagere luchtruim zodanig geharmoniseerd dat dit samenhang vertoont met het hogere luchtruim en dat rekening wordt gehouden met het milieu op en rondom luchthavens, zulks volgens de in artikel 16, lid 2,

bedoelde procedure. Het concept wordt uitgebreid door soortgelijke blokken tot stand te brengen in het lagere luchtruim, in het bijzonder om grensoverschrijdende problemen voor korte tot middellange vluchten te kunnen aanpakken.

Verrichters van luchtvaartnavigatiediensten harmoniseren hun werkwijze en praktijk met betrekking tot aanvlieg- en startbewegingen van luchtvaartuigen naar/van luchthavens en hun bewegingen aan de grond op luchthavens. Er wordt een gemeenschappelijke procedure voor de omschrijving van dergelijke handelwijzen vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde procedure, met inbegrip van risicobeoordelingsmethoden om de lokale haalbaarheid van deze procedures te controleren.

Hoofdstuk III

CIVIEL/MILITAIRE COÖRDINATIE

Artikel 10

Civiel/militaire samenwerking

1. De lidstaten zorgen voor een efficiënte toewijzing en gebruik van luchtruim voor civiele en militaire luchtruimgebruikers door middel van de uniforme en volledige toepassing van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim.
2. De lidstaten vergemakkelijken de organisatie van civiel/militaire samenwerking, met name voor alle aspecten van het luchtruimbeheer en het luchtverkeersstromenbeheer. Civiele en militaire verrichters van luchtvaartnavigatiediensten wisselen gegevens uit in het kader van de in artikel 10 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [betreffende de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim] bedoelde overeenkomsten.
3. Rekening houdend met de algemene voorwaarden voor luchtverkeersstromenbeheer, zoals omschreven in artikel 13, worden volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde procedure criteria vastgesteld:
 - a) voor het gebruik van gescheiden luchtruim, met inbegrip van factoren voor de vaststelling van horizontale en verticale uitbreidingen, de locatie van dat luchtruim, en de onderverdeling ervan in functionele elementen die op verzoek kunnen worden geactiveerd;
 - b) voor de toepassing van het concept van het flexibel gebruik van luchtruim.

Deze criteria moeten zorgen voor de tenuitvoerlegging van de in artikel 4 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim] neergelegde beginselen.

4. De lidstaten bevorderen de volledige integratie van de luchtdefensie in het luchtruimbeheer, zodat wordt gezorgd voor een volledige benutting van het luchtruim onder bepaalde overeengekomen voorwaarden, rekening houdend met de vereisten van de nationale veiligheid.

5. Onverminderd internationale overeenkomsten en verdragen waarbij de Gemeenschap partij is, kunnen de lidstaten, teneinde te zorgen voor de veiligheid in de burgerluchtvaart, de indiening van een vluchtplan verlangen voor alle militaire vluchten die het luchtruim betreden waarvoor zij verrichters van luchtverkeersdiensten hebben aangewezen in overeenstemming met de artikelen 8 en 9 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [betreffende de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim], ongeacht de herkomst of de bestemming van de vlucht.

Artikel 11

Tijdelijke ontheffing voor aanpassingen

Wanneer militaire operaties ernstig worden verstoord, kunnen een of meer lidstaten de Commissie verzoeken aanpassingen van de overeenkomstig artikel 10, lid 3, opgestelde criteria op hun grondgebied voor te stellen. In afwachting van de vaststelling van dergelijke aanpassingen, verleent de Commissie de lidstaten tijdelijk ontheffing van de toepassing van die criteria.

Artikel 12

Informatieverstrekking

Overeenkomstig artikel 10 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim] dienen de lidstaten de nodige informatie over de vraag naar en het daadwerkelijk gebruik van luchtruim dat om militaire redenen tot verboden gebied is verklaard, is gesloten of is beperkt, bij de Commissie in voor verdere analyse en publicatie.

Hoofdstuk IV

VERKEERSSTROMENBEHEER

Artikel 13

Luchtverkeersstromenbeheer

Er worden regels vastgesteld voor het luchtverkeersstromenbeheer, teneinde de beschikbare capaciteiten betreffende het gebruik van het luchtruim te optimaliseren en de verkeersstroombeheerprocessen te verbeteren. Deze regels worden gebaseerd op transparantie en efficiency, en moeten ervoor zorgen dat de capaciteit op flexibele en snelle wijze beschikbaar wordt gesteld. Zij bieden ondersteuning voor een kader voor operationele besluitvorming door verrichters van luchtvaartnavigatiediensten, eigenaren van luchthavens en luchtruimgebruikers via besluitvorming in samenwerkingsverband. Deze regels betreffen:

- a) een samenhangend beleid inzake routing en verkeersoriëntering, vastgelegd in één enkele publicatie;
- b) samenhang tussen luchthavenslots en slots die zijn toegewezen in het beheer van luchtverkeersstromen;
- c) tegenstrijdigheden bij de vluchtplanning;

- d) opties voor de omleiding van luchtverkeer uit gebieden waar congestie optreedt naar routes in minder drukke gebieden;
- e) voorrangsregels voor de toegang tot het luchtruim, met name gedurende congestie- en crisisperioden, **die een veilige en geordende verkeersstroom mogelijk maken.**

De uitvoeringsregels worden vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde procedure.

Hoofdstuk V

SLOTBEPALINGEN

Artikel 14

Procedures

Bij de opstelling van onder deze verordening vallende uitvoeringsregels kan de Commissie, waar van toepassing, Eurocontrol verzoeken ontwerp-maatregelen op te stellen op basis van een door de Commissie vastgesteld werkprogramma.

Artikel 15

Beoordeling van de maatregelen

1. Om de maatregelen in overeenstemming te brengen met technische ontwikkelingen, kunnen volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde procedure aanpassingen worden aangebracht in:
 - a) de in artikel 4, lid 2, bedoelde vlieghoogte,
 - b) de verwijzingen naar de in de artikelen 3, 4 en 6 genoemde ICAO- en Eurocontrol-documenten.
2. De Commissie maakt de op grond van deze verordening vastgestelde uitvoeringsregels bekend in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 16

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het “Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim”, ingesteld bij artikel 7 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim].
2. In de gevallen waarin naar dit lid wordt verwezen, is de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG met inachtneming van de artikelen 7 en 8 van dat besluit van toepassing.
3. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt op één maand vastgesteld

Artikel 17

Inwerkingtreding

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

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

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de interoperabiliteit van het Europese luchtverkeersbeheernetwerk

(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 Commissie²⁶,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité²⁷,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²⁸,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag²⁹,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Om het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot stand te brengen, moeten maatregelen worden vastgesteld met betrekking tot apparatuur, systemen en bijbehorende procedures, met als doelstelling te zorgen voor een naadloze werking van het luchtverkeersbeheernetwerk overeenkomstig de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten als geregeld in Verordening (EG) nr. XXX/XX van het Europees Parlement en de Raad van [...] betreffende de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim³⁰ en de organisatie en het gebruik van het luchtruim als geregeld in Verordening (EG) nr. XXX/XX van het Europees Parlement en de Raad van [...] betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim³¹.
- (2) Het verslag van de Groep op hoog niveau inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim, hierna “Groep op hoog niveau” genoemd, heeft de noodzaak bevestigd van de vaststelling van een technische verordening op basis van de “nieuwe aanpak”, in overeenstemming met de resolutie van de Raad van 7 mei 1985 betreffende een nieuwe aanpak op het gebied van de technische harmonisatie en normalisatie³², waarin essentiële eisen, regels en normen complementair en samenhangend zijn.

²⁶ PB C [...] van [...], blz. [...].
²⁷ PB C [...] van [...], blz. [...].
²⁸ PB C [...] van [...], blz. [...].
²⁹ PB C [...] van [...], blz. [...].
³⁰ PB L [...] van [...], blz. [...].
³¹ PB L [...] van [...], blz. [...].
³² PB C 136 van 4.6.1985, blz. 1.

- (3) Verordening (EG) nr. XXX/XX van het Europees Parlement en van de Raad³³ stelt een kader vast voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.
- (4) Het luchtverkeersbeheernetwerk is een complexe en in hoge mate interactieve structuur, met een groot aantal systemen en componenten op de grond, in de lucht en in de ruimte, met inbegrip van faciliteiten, apparatuur en computerhardware en -software, alsmede de personen die deze bedienen.
- (5) Het verslag van de Groep op hoog niveau heeft bevestigd dat de laatste jaren weliswaar vooruitgang is geboekt op weg naar een naadloze werking van het luchtverkeersbeheernetwerk in Europa, maar dat de situatie nog steeds onbevredigend is, met een laag niveau van integratie tussen nationale luchtverkeersbeheersystemen en een trage invoering van nieuwe operationele en technologische concepten die nodig zijn om voor de vereiste extra capaciteit te zorgen.
- (6) Deze lage mate van integratie op communautair niveau leidt tot een aantal ernstige vormen van inefficiëntie en extra kosten voor aanschaf en onderhoud, en tot problemen bij de operationele coördinatie.
- (7) Het feit dat bij aankopen in de eerste plaats nationale technische specificaties worden gehanteerd, die vaak zijn ontwikkeld in samenwerking tussen de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten en de nationale producerende industrie, heeft geleid tot een versnippering van de markt voor apparatuur, hetgeen de industriële samenwerking op communautair niveau niet bevordert. Hierdoor wordt met name de industrie getroffen, omdat zij haar producten in aanzienlijke mate aan elke nationale markt moet aanpassen. Deze praktijk maakt de ontwikkeling en invoering van nieuwe technologie onnodig moeilijk en vertraagt de invoering van nieuwe operationele concepten die nodig zijn om de capaciteit te vergroten.
- (8) Het is derhalve in het belang van alle betrokkenen bij het luchtverkeersbeheer om een nieuwe, op partnerschap berustende aanpak te ontwikkelen, die een evenwichtige betrokkenheid van allen mogelijk maakt en creativiteit en het delen van kennis, ervaringen en risico's stimuleert. Dit partnerschap moet erop gericht zijn in samenwerking met de producerende industrie een samenhangend pakket communautaire specificaties vast te stellen waarmee in een zo breed mogelijk scala aan behoeften kan worden voorzien, ~~waaruit verrichters van luchtvaartnavigatiediensten de elementen kunnen kiezen die het best passen bij hun omstandigheden en waarmee de lokale aanpassingen zoveel mogelijk kunnen worden beperkt.~~
- (9) Het is derhalve wenselijk essentiële eisen vast te stellen die gelden voor de systemen en onderdelen van het luchtverkeersbeheernetwerk; gezien de complexiteit van het luchtverkeersbeheernetwerk, is het nodig gebleken dit onder te verdelen in een aantal systemen.

³³ PB L [...] van [...], blz. [...].

- (10) De ontwikkeling en vaststelling van communautaire specificaties voor het luchtverkeersbeheernetwerk en de systemen en onderdelen daarvan, is een geschikt middel om de technische en operationele voorwaarden te definiëren die nodig zijn om aan de essentiële eisen te voldoen. Inachtneming van deze communautaire specificaties dient een vermoeden van overeenstemming met de essentiële eisen te scheppen.
- (11) Voor sommige systemen die van belang zijn om aan de essentiële eisen van deze verordening te voldoen, moeten uitvoeringsregels worden vastgesteld. Voorts dienen uitvoeringsregels te worden vastgesteld om de coördinatie en invoering van nieuwe concepten in het luchtverkeersbeheer te bevorderen. De naleving van de uitvoeringsregels moet permanent gewaarborgd zijn. Deze uitvoeringsregels dienen te zijn gebaseerd op door internationale organisaties als Eurocontrol of de ICAO ontwikkelde regels en normen.
- (12) Volgens de conclusies van de Groep op hoog niveau is Eurocontrol de organisatie die beschikt over de nodige deskundigheid om de Gemeenschap bij te staan in haar rol als regelgever. Derhalve moet Eurocontrol de mogelijkheid krijgen uitvoeringsregels te ontwikkelen in het kader van geschikte regelingen, op voorwaarde dat Eurocontrol de nog in het kader van samenwerking tussen de Commissie en Eurocontrol vast te leggen voorwaarden naleeft.
- (13) Teneinde te zorgen voor een scheiding van regelgevende en normaliserende taken, dienen de communautaire specificaties voornamelijk te worden ontwikkeld door de Europese normalisatie-instellingen, in samenwerking met de Europese organisatie voor burgerluchtvaartapparatuur (Eurocae), in de vorm van Europese normen.
- (14) Eurocae is een organisatie zonder winstoogmerk die is belast met het opstellen van ontwerpen voor technische specificaties voor burgerluchtvaartapparatuur; het lidmaatschap ervan staat open voor alle betrokkenen bij de luchtvaartindustrie in Europa, met name verrichters van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers en de producerende industrie; Eurocae moet formele betrekkingen aangaan met Europese normalisatie-instellingen zodat haar specificaties als Europese normen kunnen worden erkend volgens de procedures die zijn vastgesteld door de Europese normalisatie-instellingen.
- (15) Eurocontrol dient waar nodig ook de mogelijkheid te krijgen communautaire specificaties te ontwikkelen, zulks met inachtneming van de beginselen van de resolutie van de Raad van 7 mei 1985 en volgens de algemene communautaire normalisatieprocedures. Deze procedures dienen ten minste in te houden dat moet worden voldaan aan de beginselen van openheid, transparantie, onpartijdigheid, consensus, onderhoud, openbare toegang tot specificaties, efficiency, toerekenbaarheid en samenhang. Gedetailleerde bepalingen dienaangaande moeten worden opgenomen in een document dat het kader voor de samenwerking met Eurocontrol zal vormen.
- (16) De procedures ter beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van de onderdelen moeten gebaseerd zijn op de modules die zijn opgenomen in Besluit 93/465/EEG van de Raad van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrenge en het gebruik van de CE-markering van

overeenstemming³⁴; indien nodig kunnen deze modules zo worden uitgebreid dat zij specifieke eisen van de betrokken industrie omvatten.

- (17) De desbetreffende markt heeft een kleine omvang en bestaat uit systemen en onderdelen die vrijwel uitsluitend worden gebruikt ten behoeve van luchtverkeersbeheer en die niet zijn bestemd voor het brede publiek. Het zou derhalve te ver gaan de CE-markering aan te brengen op onderdelen, aangezien de verklaring van overeenstemming van de fabrikant op basis van de beoordeling van de overeenstemming en/of geschiktheid voor gebruik voldoende is. Dit dient geen afbreuk te doen aan de verplichting van de producerende industrie om op bepaalde onderdelen wel de CE-markering aan te brengen om te bevestigen dat zij aan andere toepasselijke communautaire bepalingen voldoen.
- (18) Een voorwaarde voor het in gebruik nemen, vernieuwen of upgraden van luchtverkeersbeheersystemen dient te zijn dat moet worden geverifieerd dat aan de essentiële eisen wordt voldaan; hiertoe wordt uitgegaan van uitvoeringsregels. Het gebruik van communautaire specificaties dient een vermoeden van overeenstemming met de essentiële eisen te scheppen. Afhankelijk van het systeem dient de tussenkomst van een aangemelde instantie noodzakelijk te worden geacht, met name om veiligheidsredenen.
- (19) Volgens de conclusies in het verslag van de Groep op hoog niveau dient de Commissie de industrie te raadplegen teneinde de totstandbrenging te bevorderen van een samenhangend strategisch beheerprogramma voor de invoering van nieuwe concepten in het luchtverkeersbeheer.
- (20) De volledige toepassing van de bepalingen van deze verordening moet plaatsvinden in overeenstemming met een overgangsstrategie die ernaar moet streven de doelstelling van de naadloze werking van het luchtverkeersbeheernetwerk te behouden, zonder daarbij ongerechtvaardigde kostenbelemmeringen op te werpen voor het behoud van de bestaande infrastructuur.
- (21) Daar de doelstellingen van het overwogen optreden, te weten het bereiken van interoperabiliteit binnen het communautaire luchtverkeersbeheernetwerk, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, wegens de grote omvang ervan, beter op communautair niveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (22) In het kader van de toepasselijke communautaire wetgeving dient rekening te worden gehouden met de noodzaak te zorgen voor geharmoniseerde voorwaarden met betrekking tot de beschikbaarheid en het efficiënte gebruik van het radiospectrum dat nodig is voor de verwezenlijking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met inbegrip van aspecten van elektromagnetische compatibiliteit; er moet worden gezorgd voor een efficiënt en passend gebruik van de frequenties die uitsluitend worden toegewezen aan en beheerd door de luchtvaartsector.

³⁴ PB nr. L 220 van 30.8.1993, blz. 23.

- (23) Richtlijn 93/65/EEG van de Raad van 19 juli 1993 betreffende de vaststelling en het gebruik van compatibele technische normen en specificaties voor de aanschaf van apparatuur en van systemen voor luchtverkeersafhandeling³⁵ beperkt zich tot de verplichtingen van de aanbestedende diensten. Deze verordening is ruimer in die zin dat zij de verplichtingen van alle betrokkenen betreft, met inbegrip van de verrichters van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, de producerende industrie en de luchthavens, en het zo mogelijk maakt regels op te stellen die op iedereen van toepassing zijn, alsook communautaire specificaties vast te stellen die, hoewel zij op vrijwillige basis worden toegepast, een vermoeden van overeenstemming met de essentiële eisen scheppen. Derhalve dient Richtlijn 93/65/EEG te worden ingetrokken.
- (24) Nu Richtlijn 97/15/EG van de Commissie van 25 maart 1997 tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen en tot wijziging van Richtlijn 93/65/EEG van de Raad betreffende de vaststelling en het gebruik van compatibele technische normen en specificaties voor de aanschaf van apparatuur en van systemen voor luchtverkeersafhandeling³⁶ is achterhaald, dient zij te worden ingetrokken.
- (25) De uitvoeringsmaatregelen voor Richtlijn 93/65/EEG, genoemd in de bijlagen I, II en III bij Verordening (EG) nr. 2082/2000 van de Commissie van 6 september 2000 tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen en tot wijziging van Richtlijn 97/15/EG tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen en tot wijziging van Richtlijn 93/65/EEG van de Raad³⁷ zijn verenigbaar met de bepalingen van deze Verordening.
- (26) Daar de meeste maatregelen die nodig zijn ter uitvoering van deze Verordening maatregelen van algemene strekking zijn in de zin van artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden³⁸, dienen deze maatregelen volgens de regelgevingsprocedure van artikel 5 van dat besluit te worden vastgesteld. Overeenkomstig artikel 2, onder c), van genoemd besluit dient een aantal maatregelen evenwel volgens de raadplegingsprocedure van artikel 3 van dat besluit te worden vastgesteld,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Hoofdstuk I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Werkings sfeer

1. Deze verordening is van toepassing op apparatuur, systemen en bijbehorende procedures voor de totstandbrenging van het luchtverkeersbeheernetwerk en het operationele concept daarvan, in overeenstemming met en binnen de werkingssfeer

³⁵ PB L 187 van 29.7.1993, blz. 52.

³⁶ PB L 95 van 10.4.1997, blz. 16.

³⁷ PB L 254 van 9.10.2000, blz. 1.

³⁸ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

van Verordening (EG) nr. XXX/XX [tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim].

2. Algemene voorwaarden die verband houden met de rechten en verplichtingen van verrichters van luchtvaartnavigatiediensten in de zin van Verordening (EG) nr. XXX/XX [betreffende de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim] vallen niet binnen de werkingssfeer van deze verordening.

Artikel 2

Doel

Het hoofddoel van deze verordening is het definiëren van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om op het grondgebied van de Gemeenschap interoperabiliteit te bereiken tussen de verschillende systemen en onderdelen van het luchtverkeersbeheernetwerk, met inbegrip van hun **veilige en** naadloze werking en het ontwikkelen van en upgraden naar nieuwe technologie, **waarbij het verwezenlijken van een globale interoperabiliteit het einddoel blijft.**

Bij het nastreven van het in de eerste alinea genoemde doel dient deze verordening tevens bij te dragen tot de geleidelijke totstandkoming van een gemeenschappelijke markt voor apparatuur, systemen en bijbehorende diensten.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de definities van artikel 2 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim].

Voorts wordt verstaan onder:

- a) “luchtverkeersbeheernetwerk”: een systeem dat elementen op de grond en in de lucht omvat, en dat de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten mogelijk maakt met als doelstelling luchtruimgebruikers in staat te stellen hun geplande vertrek- en aankomsttijden te realiseren en met zo min mogelijk beperkingen hun gewenste vluchtprofielen te volgen, zonder de overeengekomen mate van veiligheid in gevaar te brengen;
- b) “systemen”: de in bijlage I beschreven systemen waaruit het luchtverkeersbeheernetwerk bestaat, waarvoor essentiële eisen moeten worden vastgesteld; elk systeem bestaat uit een aantal onderdelen en heeft interfaces met andere systemen; het begrip “onderdeel” bestrijkt zowel stoffelijke zaken als onstoffelijke zaken zoals software of procedures;
- c) “operationeel concept”: de specificatie van de criteria voor het operationele gebruik van luchtvaartnavigatieapparatuur en -systemen; hiermee wordt informatie verstrekt over de betrokken operationele elementen, de eisen met betrekking tot allen die bij het operationele gebruik daarvan zijn betrokken, de functies van apparatuur op de grond en in de lucht en de benodigde maatregelen om te zorgen voor een veilig en efficiënt luchtverkeersbeheer;

- d) “naadloze werking”: de werking van het hele systeem op zodanige wijze dat het vanuit het standpunt van de gebruiker functioneert alsof het één enkel systeem zou zijn;
- e) “essentiële eisen”: alle in bijlage II genoemde voorwaarden waaraan het luchtverkeersbeheernetwerk, de systemen en de onderdelen daarvan moeten voldoen;
- f) “communautaire specificatie”: een Europese norm in de zin van artikel 1 van Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad³⁹ of een door Eurocontrol opgestelde technische specificatie waarnaar verwijzingen zijn bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen;
- g) “uitvoeringsregels”: de voor een systeem of deel van een systeem geldende regels om aan de essentiële eisen te kunnen voldoen en te zorgen voor de naadloze werking van het luchtverkeersbeheernetwerk, met inbegrip van de interoperabiliteit daarvan;
- h) “nationale toezichthoudende instantie”: de instantie of instanties die door een lidstaat is of zijn aangewezen voor het toezicht op verrichters van luchtvaartnavigatiediensten;
- i) “upgrading”: alle belangrijke wijzigingswerkzaamheden aan een systeem of deel van een systeem waarvoor de opstelling van een verificatieverklaring vereist is;
- j) “vernieuwing”: alle grotere vervangingswerkzaamheden aan een systeem of deel van een systeem waarvoor de opstelling van een verificatieverklaring vereist is.

Hoofdstuk II

ESSENTIËLE EISEN, COMMUNAUTAIRE SPECIFICATIES EN UITVOERINGSREGELS

Artikel 4

Essentiële eisen

Het Europese luchtverkeersbeheernetwerk en de systemen en onderdelen ervan moeten voldoen aan de essentiële eisen van bijlage II.

Artikel 5

Communautaire specificaties

1. Systemen of onderdelen die voldoen aan de relevante communautaire specificaties of delen daarvan waarvan de referentienummers zijn bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*, worden geacht in overeenstemming te zijn met de essentiële eisen van bijlage II .
2. Wanneer een lidstaat of de Commissie van mening is dat de overeenstemming met een communautaire specificatie geen overeenstemming garandeert met de essentiële eisen van bijlage II die de desbetreffende communautaire specificatie geacht wordt te bestrijken, is de in artikel 16, lid 3, bedoelde procedure van toepassing.

³⁹ PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37.

3. Wanneer sprake is van tekortkomingen van Europese normen ten opzichte van de essentiële eisen, kan worden besloten tot gedeeltelijke of volledige verwijdering van de desbetreffende normen uit de publicaties die deze bevatten of tot wijziging ervan, volgens de procedure van artikel 5 van Richtlijn 98/34/EG.
4. Wanneer sprake is van tekortkomingen van door Eurocontrol opgestelde technische specificaties ten opzichte van de essentiële eisen, kan worden besloten tot gedeeltelijke of volledige verwijdering van de desbetreffende specificaties uit de publicaties die deze bevatten of tot wijziging ervan, volgens de in artikel 16, lid 3, bedoelde procedure.

Artikel 6

Uitvoeringsregels

1. Er worden uitvoeringsregels opgesteld:
 - a) voor systemen die van essentieel belang zijn om de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken;
 - b) ter ondersteuning van de gecoördineerde en snelle invoering van nieuwe operationele concepten of technologie in luchtverkeersbeheer.
2. Waar nodig, in het bijzonder ter behandeling van categorieën van systemen of om bepaalde problemen met prioriteit op te lossen of om de evolutionaire invoering van nieuwe technologie te weerspiegelen, kan een systeem, of een deel daarvan, onder meer dan één uitvoeringsregel vallen. Omgekeerd kan het bereiken van bepaalde operationele prestaties in delen van het netwerk de opstelling vergen van regels die eisen stellen aan meer dan één systeem.
3. De systemen, of delen daarvan, moeten aan de desbetreffende uitvoeringsregels voldoen; deze conformiteit moet tijdens het gebruik van elk systeem voortdurend worden gehandhaafd.
4. Voor zover nodig om te voldoen aan de in artikel 2 genoemde doelstellingen, moet elke uitvoeringsregel:
 - a) alle specifieke eisen voor naadloze werking, met inbegrip van interoperabiliteit, veiligheid of prestaties vaststellen die van wezenlijk belang zijn om de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken;
 - b) per geval de in Besluit 93/465/EEG opgenomen modules of, in voorkomend geval, de specifieke procedures aangeven die moeten worden gehanteerd voor de beoordeling van hetzij de overeenstemming, hetzij de geschiktheid voor het gebruik van de onderdelen die van wezenlijk belang zijn voor naadloze werking, veiligheid of prestaties, alsmede voor de verificatie van de systemen.
5. Wanneer een lidstaat of de Commissie van mening is dat de overeenstemming met een uitvoeringsregel geen overeenstemming garandeert met de essentiële eisen van bijlage II waarvoor de desbetreffende uitvoeringsregel bedoeld is, is de in artikel 16, lid 2, bedoelde procedure van toepassing.

6. Wanneer sprake is van tekortkomingen van uitvoeringsregels ten opzichte van de essentiële eisen, kan worden besloten tot gedeeltelijke of volledige verwijdering van de betreffende regels uit de publicaties die deze bevatten, of tot wijziging ervan, volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde procedure.

Hoofdstuk III

PROCEDURES

Artikel 7

Procedures voor communautaire specificaties

1. Communautaire specificaties bestaan uit Europese normen die in opdracht van de Commissie opgesteld door de normalisatie-instellingen in samenwerking met Eurocae en in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6, lid 4, van Richtlijn 98/34/EG.

Op bepaalde gespecialiseerde gebieden, met name in verband met zaken die betrekking hebben op de interne coördinatie tussen verrichters van luchtvaartnavigatiediensten, zoals procedures, kan de Commissie Eurocontrol verzoeken technische specificaties op te stellen volgens een lijst die wordt opgesteld volgens de in artikel 16, lid 3, bedoelde procedure.

2. De Commissie maakt de verwijzingen naar de in lid 1 bedoelde Europese normen bekend in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.
3. De verwijzingen naar de in lid 1 bedoelde technische specificaties van Eurocontrol worden volgens de in artikel 16, lid 3, bedoelde procedure bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 8

Uitvoeringsregels

1. Bij de voorbereiding van de in artikel 6 bedoelde uitvoeringsregels kan de Commissie in voorkomend geval Eurocontrol verzoeken ontwerp-maatregelen op te stellen op basis van een door de Commissie vastgesteld werkprogramma. De uitvoeringsregels worden vastgesteld en herzien volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde procedure. Zij worden in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen bekendgemaakt.
2. Bij de voorbereiding, vaststelling en herziening van uitvoeringsregels wordt rekening gehouden met de geraamde kosten van de technische oplossingen waarmee eraan kan worden voldaan, teneinde de best haalbare oplossing te kunnen vaststellen, **waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met het behoud van een hoog veiligheidsniveau**. Daartoe wordt bij alle ontwerp-uitvoeringsregels een raming van de kosten en baten van deze oplossingen voor alle betrokkenen alsmede voor het Europese luchtverkeersbeheernetwerk gevoegd.

3. Voor elke uitvoeringsregel die wordt vastgesteld, wordt de datum van inwerkingtreding vastgesteld volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde procedure. Wanneer het nodig is dat verschillende betrokkenen tegelijkertijd optreden om aan de doelstellingen van deze verordening te voldoen, ~~kan~~ **is** de datum van inwerkingtreding, **waar nodig**, ook een streefdatum ~~zijn~~ waarop alle betrokkenen moeten zijn voorzien van systemen die aan de desbetreffende uitvoeringsregel voldoen.

Hoofdstuk IV

CONTROLE VAN DE OVEREENSTEMMING

Artikel 9

EG-verklaring van overeenstemming of geschiktheid voor gebruik van onderdelen

1. De in bijlage III beschreven onderdelen waarvoor een EG-verklaring van overeenstemming of van geschiktheid voor gebruik is afgegeven, worden geacht in overeenstemming te zijn met de essentiële eisen van deze verordening.
2. Teneinde de EG-verklaring van overeenstemming of geschiktheid voor gebruik op te stellen, moet de fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde vertegenwoordiger, de bepalingen van de relevante uitvoeringsregels toepassen. Wanneer dit wordt vereist door de uitvoeringsregel, wordt de beoordeling van het onderdeel gecontroleerd door de in artikel 12 bedoelde aangemelde instantie waarbij de fabrikant of zijn gemachtigde vertegenwoordiger de aanvraag heeft ingediend.
3. Wanneer op onderdelen ook andere communautaire voorschriften betreffende andere aspecten van toepassing zijn, moet de EG-verklaring van overeenstemming of geschiktheid voor gebruik vermelden dat de betrokken onderdelen eveneens aan de eisen van die andere voorschriften voldoen.

Artikel 10

EG-verklaring van verificatie van systemen

1. Het in gebruik nemen, vernieuwen of upgraden van de systemen die het communautaire luchtverkeersbeheernetwerk uitmaken, is onderworpen aan een controle om na te gaan dat deze systemen zodanig worden ontworpen, ontwikkeld, geïnstalleerd en gebruikt dat aan de erop betrekking hebbende essentiële eisen wordt voldaan wanneer zij in het Europese luchverkeersbeheernetwerk worden geïntegreerd.
2. Voorafgaand aan het in gebruik nemen dient de verrichter van luchtvaartnavigatiediensten bij de desbetreffende nationale toezichthoudende instantie een EG-verklaring van verificatie in, waarin de overeenstemming met de essentiële eisen wordt bevestigd en die vergezeld gaat van een technisch dossier, waarvan de in bijlage IV genoemde componenten worden vermeld. Dit technisch dossier omvat de resultaten van de verificatie door een in artikel 12 bedoelde aangemelde instantie wanneer dit wordt vereist door de van toepassing zijnde uitvoeringsregels.

3. In het geval van upgrading waarbij boordcomponenten zijn betrokken, dienen de luchtruimgebruikers een verklaring betreffende de overeenstemming met de voorschriften van deze verordening in op het ogenblik waarop zij een veiligheidsgoedkeuring door de nationale toezichhoudende instantie aanvragen.

Artikel 11

Vrijwaringsclausule

1. Wanneer de nationale toezichhoudende instantie van mening is dat een onderdeel dat is voorzien van de EG-verklaring van overeenstemming of van geschiktheid voor gebruik, of een systeem dat vergezeld gaat van de EG-verklaring van verificatie, wanneer het voor het beoogde doel wordt gebruikt waarschijnlijk niet aan de essentiële eisen voldoet, treft zij alle nodige maatregelen om het toepassingsgebied ervan te beperken, het gebruik ervan te verbieden of het uit de markt te nemen.

De nationale toezichhoudende instantie stelt de Commissie onmiddellijk in kennis van dergelijke maatregelen, en geeft daarbij haar redenen aan, met name of de niet-overeenstemming te wijten is aan:

- a) het niet voldoen aan de in bijlage II genoemde essentiële eisen;
 - b) onjuiste toepassing van de uitvoeringsregels of communautaire specificaties;
 - c) tekortkomingen in de uitvoeringsregels of communautaire specificaties.
2. De Commissie treedt ~~zo spoedig mogelijk~~ **onmiddellijk** in overleg met de betrokken partijen. Wanneer de Commissie na dit overleg vaststelt dat de maatregel gerechtvaardigd is, stelt zij de lidstaat die daartoe het initiatief heeft genomen en de overige lidstaten daarvan onmiddellijk in kennis. Wanneer een in lid 1 bedoelde maatregel is gegrond op tekortkomingen in de uitvoeringsregels of communautaire specificaties, wordt de procedure van de artikelen 5 en 6 toegepast. Wanneer de Commissie na dit overleg vaststelt dat de maatregel niet gerechtvaardigd is, stelt zij de lidstaat die daartoe het initiatief heeft genomen, alsmede de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde vertegenwoordiger, daarvan onmiddellijk in kennis.
 3. Wanneer een onderdeel dat is voorzien van de EG-verklaring van overeenstemming of van geschiktheid voor gebruik, of een systeem dat vergezeld gaat van de verklaring van verificatie niet aan de voorschriften voldoet, neemt de lidstaat passende maatregelen tegen degene die de EG-verklaring van overeenstemming of van geschiktheid voor gebruik, of de EG-verklaring van verificatie heeft opgesteld.

Artikel 12

Aangemelde instanties

1. De lidstaten stellen de Commissie en de andere lidstaten in kennis van de instanties die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de in artikel 9 bedoelde procedures voor de beoordeling van de overeenstemming of geschiktheid voor gebruik en de in artikel 10 bedoelde verificatieprocedures, waarbij zij voor elke instantie het gebied aangeven waarvoor deze verantwoordelijk is, onder vermelding van de van tevoren bij de Commissie aangevraagde identificatienummers.

De Commissie maakt de lijst van deze instanties met hun respectieve identificatienummer en de onder hun verantwoordelijkheid vallende gebieden bekend in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen en draagt zorg voor de bijwerking van deze lijst.

2. De lidstaten passen voor de beoordeling van de aan te melden instanties de criteria van bijlage V toe. De instanties die voldoen aan de beoordelingscriteria welke in de relevante Europese normen zijn opgenomen, worden geacht aan de genoemde criteria te voldoen.
3. Indien een instantie niet meer aan de criteria van bijlage V voldoet, trekt de betrokken lidstaat de erkenning van die instantie in.

Hij stelt de Commissie en de overige lidstaten daarvan onverwijld in kennis.

4. Onverminderd het bepaalde in de leden 1, 2 en 3, kunnen de lidstaten besluiten de overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [betreffende de verrichting van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim] erkende organisatie of organisaties als aangemelde instantie aan te melden.

Hoofdstuk V

SLOTBEPALINGEN

Artikel 13

Herziening van de bijlagen

Om de maatregelen in overeenstemming te brengen met technische ontwikkelingen, in het bijzonder met vooruitgang die wordt geboekt bij de omschrijving van het operationeel concept als bedoeld in artikel 14, kunnen de bijlagen I en II worden aangepast volgens de in artikel 16, lid 2, bedoelde procedure.

Artikel 14

*Invoering van nieuwe technologie en overleg met de ~~industrie~~ **betrokken partijen***

1. De Commissie werkt aan een operationeel concept dat in het kader van deze verordening dient te worden uitgevoerd, teneinde te komen tot een veilig en efficiënt luchtruimgebruik gedurende alle vluchtfasen.
2. Ter ondersteuning van de spoedige invoering van het in lid 1 bedoelde **toekomstig** operationeel concept raadpleegt de Commissie betrokkenen, met inbegrip van verrichters van luchtvaartnavigatiediensten, **beroepsverenigingen**, **luchtruimgebruikers**, **gebruikers van luchtvaartnavigatiesystemen** en de producerende industrie, teneinde een strategisch beheerprogramma voor de invoering van nieuwe concepten en technologieën in het communautaire luchtverkeersbeheernetwerk tot stand te brengen dat ruime steun geniet.

3. Bij de uitvoering van haar taken kan de Commissie advies inwinnen bij de industrie door middel van het in lid 2 bedoelde proces, teneinde zich te vergewissen van de haalbaarheid, evenredigheid en kosteneffectiviteit van uitvoeringsregels en communautaire specificaties die krachtens deze verordening ter vaststelling worden ingediend.

Artikel 15

Overgangsbepalingen

1. Met ingang van 1 januari 2003 zijn de essentiële eisen van bijlage II van toepassing op het in gebruik nemen, vernieuwen en upgraden van systemen en onderdelen van het luchtverkeersbeheernetwerk.
2. Overeenstemming met de essentiële eisen van bijlage II is verplicht voor alle systemen en onderdelen die op 1 januari 2009 in gebruik zijn.

Artikel 16

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het “Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim”, ingesteld bij 7 van Verordening (EG) nr. XXX/XX [tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim].
2. In de gevallen waarin naar dit lid wordt verwezen, is de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG met inachtneming van de artikelen 7 en 8 van dat besluit van toepassing.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt op één maand vastgesteld.

3. In de gevallen waarin naar dit lid wordt verwezen, is de raadplegingsprocedure van artikel 3 van Besluit 1999/468/EG met inachtneming van de artikel 7 en 8 van dat besluit van toepassing.

Artikel 17

Intrekking

De Richtlijnen 93/65/EEG en 97/15/EG worden ingetrokken.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijnen gelden als verwijzingen naar deze verordening.

Artikel 18

Inwerkingtreding

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

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

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE I

LUCHTVAARTNAVIGATIESYSTEMEN

Voor de toepassing van deze verordening wordt het luchtverkeersbeheernetwerk onderverdeeld in zeven systemen.

Wanneer dit nodig is wordt onder het systeem niet alleen het deel op de grond verstaan, maar ook de apparatuur die in de lucht wordt meegevoerd en de procedures die betrekking hebben op luchtverkeersbeheeroperaties, en de apparatuur en procedures van luchthavens die betrekking hebben op luchtverkeersbeheeroperaties.

1. Apparatuur en procedures die worden gebruikt voor het verkeersstromenbeheer.
2. Apparatuur en procedures die worden gebruikt voor het luchtruimbeheer.
3. Apparatuur en procedures voor de luchtverkeersleiding, in het bijzonder voor vluchtgegevensverwerkingssystemen, bewakingsgegevensverwerkingssystemen en de mens/machine-interface.
4. Communicatieapparatuur en -procedures voor communicatie van grond-tot-grond, lucht-tot-grond en lucht-tot-lucht.
5. Navigatieapparatuur en -procedures.
6. Bewakingsapparatuur en -procedures.
7. Apparatuur en procedures voor luchtvaart- en meteorologische informatie.

BIJLAGE II

ESSENTIËLE EISEN

Deel A: Algemene eisen

1. Naadloze werking

Luchtverkeersbeheersystemen en onderdelen daarvan moeten op zodanige wijze worden ontworpen, gebouwd, onderhouden en geëxploiteerd dat te allen tijde en voor alle vluchtfasen kan worden gezorgd voor de naadloze werking van het luchtverkeersbeheernetwerk in de gehele Gemeenschap. Naadloze werking kan met name worden uitgedrukt in termen van informatie-uitwisseling, een gemeenschappelijk begrip van informatie, vergelijkbare verwerkingsprestaties en de bijbehorende procedures, die gemeenschappelijke operationele prestaties mogelijk maken die zijn overeengekomen voor het geheel of voor delen van het luchtverkeersbeheernetwerk.

2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten

Het luchtverkeersbeheernetwerk en de systemen en onderdelen daarvan moeten op gecoördineerde wijze ondersteuning bieden voor nieuwe overeengekomen operationele concepten die de kwaliteit van luchtvaartnavigatiediensten verbeteren, met name wat betreft veiligheid en capaciteit, terdege rekening houdend met de technologische ontwikkeling en de veilige invoering van die nieuwe concepten.

3. Veiligheid

Met de ontwikkeling van systemen en operaties van het luchtverkeersbeheernetwerk moeten overeengekomen, hoge veiligheidsniveaus worden bereikt. Daartoe moeten overeengekomen veiligheidsbeheermethoden tot stand worden gebracht. Er moet een geharmoniseerde verzameling van veiligheidseisen voor de systemen en hun onderdelen worden gedefinieerd, teneinde de overeengekomen veiligheidsniveaus te kunnen bereiken.

4. Geïntegreerde civiel/militaire operaties

Wanneer dat nodig is voor een efficiënt gebruik van het luchtruim, moeten het luchtverkeersbeheernetwerk en de systemen en onderdelen daarvan ondersteuning bieden voor geïntegreerde civiel/militaire operaties.

5. Milieueisen

Bij de ontwikkeling van systemen en operaties in het luchtverkeersbeheernetwerk moeten **onder naleving van de veiligheidseisen en** in overeenstemming met het van toepassing zijnde communautaire recht de milieueffecten ervan zoveel mogelijk worden beperkt.

6. Systeemconstructiebeginselen

Systemen moeten worden ontworpen, gebouwd en onderhouden op basis van gezonde engineering-beginselen, met name die welke betrekking hebben op een hoge mate van beschikbaarheid, redundantie en foutentolerantie van kritieke onderdelen.

Deel B : Specifieke eisen

1. Apparatuur en procedures die worden gebruikt voor het luchtruimbeheer

1.2. Naadloze werking

Informatie met betrekking tot pre-tactische en tactische aspecten van de beschikbaarheid van luchtruim moet op een correcte en snelle wijze aan alle betrokkenen worden verstrekt, teneinde te zorgen voor een efficiënte toewijzing en gebruik van luchtruim door alle luchtruimgebruikers. Hierbij moet rekening worden gehouden met nationale veiligheidseisen.

1.3. Veiligheid

Het ontwerp, de invoering, het onderhoud en het gebruik van apparatuur en procedures voor luchtruimbeheer moeten voldoen aan de van kracht zijnde veiligheidseisen voor de betrokken onderdelen van het netwerk (of de betrokken volumes van het luchtruim).

1.4. Geïntegreerde civiel/militaire operaties

Apparatuur en procedures die worden gebruikt voor luchtruimbeheer dienen de geleidelijke invoering van geïntegreerde civiel/militaire operaties, met name het flexibel gebruik van luchtruim, te ondersteunen en te bevorderen.

2. Apparatuur en procedures die worden gebruikt voor het verkeersstromenbeheer.

2.1 Naadloze werking

Apparatuur en procedures moeten de bidirectionele uitwisseling van correcte, samenhangende en relevante strategische en pre-tactische vluchtinformatie ondersteunen en dialoogcapaciteiten bieden met het oog op een geoptimaliseerd gebruik van het luchtruim.

Er moet worden gezorgd voor de verstrekking van accurate en relevante tactische vluchtinformatie met betrekking tot alle vluchtfasen, teneinde het gebruik van het luchtruim verder te optimaliseren.

2.2. Veiligheid

Om ervoor te zorgen dat de belasting van het netwerk binnen de grenzen blijft die worden voorgeschreven door de normen inzake vliegafstand en veiligheid, moeten de apparatuur en procedures de vraag naar luchtruimgebruik in overeenstemming brengen met de beschikbare luchtruimcapaciteit en daarbij een optimaal gebruik van het luchtruim mogelijk maken.

2.3. Geïntegreerde civiel/militaire operaties

Apparatuur en procedures dienen de geleidelijke invoering van geïntegreerde civiel/militaire operaties, met name het flexibel gebruik van luchtruim, te ondersteunen en te bevorderen.

3. Apparatuur en procedures voor de luchtverkeersleiding

3.1. Algemene eisen

3.1.1. Systeemconstructiebeginselen

De systemen moeten worden ontworpen, gebouwd en onderhouden op basis van gezonde engineering-beginselen, met name die welke betrekking hebben op modulariteit ter ondersteuning van de onderlinge uitwisselbaarheid van onderdelen.

3.1.2. Veiligheid

De systemen moeten op zodanige wijze worden ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat een hoog niveau van veiligheid kan worden behouden, zowel onder nominale als onder minder goede operationele omstandigheden, in het bijzonder bij de invoering van een steeds hogere mate van automatisering.

De systemen moeten op zodanige wijze worden ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat zij bij falen voorzien in een geleidelijke en goedverlopende overgang tussen de nominale niveaus van automatisering en een gereduceerd niveau van automatisering.

3.2. Vluchtgegevensverwerkingssystemen

3.2.1. Naadloze werking

Vluchtgegevensverwerkingssystemen moeten interoperabel zijn ten aanzien van de snelle uitwisseling van juiste en samenhangende informatie, en beschikken over gemeenschappelijke operationele interpretaties van die informatie, teneinde te zorgen voor een samenhangend en consistent planningsproces en voor een efficiënt gebruik van hulpbronnen bij de tactische coördinatie in heel de Gemeenschap gedurende alle vluchtfasen.

Teneinde te zorgen voor een veilige, vloeiend verlopende en snelle verwerking in de gehele Gemeenschap, moeten de prestaties van de verwerking van de vluchtgegevens equivalent zijn en geschikt voor een bepaalde omgeving (oppervlakte, terminal-manoeuvreergebied, en-route), met bekende verkeerskenmerken en gebruikt onder een bepaald operationeel concept, met name wat betreft de nauwkeurigheid en foutentolerantie van de verwerkingsresultaten.

3.2.2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten

Vluchtgegevensverwerkingssystemen dienen geschikt te zijn voor de geleidelijke invoering van geavanceerde operationele concepten voor alle vluchtfasen, met name die welke betrekking hebben op besluitvorming in samenwerkingsverband, verhoogde mate van automatisering en het delegeren van de verantwoordelijkheid inzake vluchtafstand naar de partijen in de lucht.

De kenmerken van de intensief van automatisering gebruik makende gereedschappen moeten zodanig zijn dat zij een samenhangende en efficiënte pre-tactische en tactische verwerking van de vluchtinformatie in delen van het netwerk mogelijk maken.

Systemen op de grond en in de lucht en hun onderdelen ter ondersteuning van besluitvorming in samenwerkingsverband en van het delegeren van de verantwoordelijkheid inzake vluchtafstand naar de partijen in de lucht moeten op zodanige wijze worden ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat zij interoperabel zijn ten aanzien van de snelle uitwisseling van juiste en samenhangende informatie en beschikken over gemeenschappelijke interpretaties van de actuele en de toekomstige operationele situatie.

3.2.3. Veiligheid

Bij het ontwerpen, bouwen, onderhouden en gebruiken van vluchtgegevensverwerkingssystemen moet een hoge mate van veiligheid worden bereikt, zowel onder nominale als onder minder goede operationele omstandigheden, teneinde het aantal ongevallen of met risico verbonden zijnde incidenten dat aan het luchtverkeersbeheer te wijten is, voor alle vluchtfasen en voor het hele Europese luchtverkeersbeheernetwerk te verminderen.

Voor vangnetten moeten overeengekomen gemeenschappelijke prestatiekenmerken gelden die zijn gebaseerd op de overeengekomen veiligheidsniveaus voor het gehele netwerk of onderdelen daarvan.

3.2.4. Geïntegreerde civiel/militaire operaties

Het ontwerpen, bouwen, onderhouden en gebruiken van vluchtgegevensverwerkingssystemen moet de snelle uitwisseling van juiste en samenhangende informatie tussen civiele en militaire partners ondersteunen voor alle vluchtfasen en voor het gehele Europese luchtverkeersbeheernetwerk, en moet hen zoveel mogelijk een vergelijkbare werkomgeving bieden.

3.3. Systemen voor de verwerking van bewakingsgegevens

3.3.1. Naadloze werking

Systemen voor de verwerking van bewakinggegevens moeten op zodanige wijze worden ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat wordt voorzien in de vereiste kwaliteit van de dienstverrichting binnen een bepaalde omgeving (oppervlakte, terminalmanoeuvreergebied, en-route) met bekende verkeerskenmerken, met name wat betreft de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de berekende resultaten, en de juistheid, integriteit, beschikbaarheid, continuïteit en actualiteit van de informatie op de werkplaats van de verkeersleider.

Systemen voor de verwerking van bewakingsgegevens moeten voorzien in de snelle onderlinge uitwisseling van relevante, nauwkeurige, consistente en samenhangende informatie teneinde te zorgen voor een optimaal verloop van de operaties in verschillende delen van het netwerk.

3.3.2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten

Het moet mogelijk zijn om in systemen voor de verwerking van bewakingsgegevens nieuwe bronnen van bewakingsinformatie op te nemen naarmate deze beschikbaar komen, op zodanige wijze dat de algemene kwaliteit van de dienstverrichting kan worden gegarandeerd.

3.4. Mens/machine-interface

3.4.1. Naadloze werking

Mens/machine-interfaces van op de grond gebaseerde luchtverkeersbeheersystemen moeten op zodanig wijze worden ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat zij alle verkeersleiders een vergelijkbare werkomgeving bieden.

3.4.2. Veiligheid

Mens/machine-interfaces moeten op zodanige wijze worden ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat de aan de verkeersleider gegeven taken consistent zijn met de menselijke capaciteiten, zowel onder normale als onder minder goede operationele omstandigheden, op een wijze die verenigbaar is met de vereiste veiligheidsniveaus.

4. Communicatieapparatuur en -procedures voor communicatie van grond-tot-grond, van lucht-tot-grond en van lucht-tot-lucht.

4.1. Naadloze werking

Communicatiesystemen moeten op zodanige wijze worden ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat de vereiste prestaties worden bereikt binnen een bepaald volume luchtruim of voor een specifieke toepassing, met name wat betreft de verwerkingstijd van de communicatie, de integriteit, de beschikbaarheid en de continuïteit van de functionaliteit.

Het communicatienetwerk in de gehele Gemeenschap moet zodanig zijn dat wordt voldaan aan de eisen ten aanzien van de kwaliteit van de dienstverrichting, bedekkingsgebied en redundantie.

4.2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten

Communicatiesystemen moeten de overeengekomen invoering van geavanceerde operationele concepten ondersteunen voor alle vluchtfasen, met name die welke betrekking hebben op besluitvorming in samenwerkingsverband en het delegeren van de verantwoordelijkheid inzake vluchtafstand naar partijen in de lucht.

4.3. Milieueisen

Bij het bepalen van de locatie en bij de exploitatie van op de grond gebaseerde communicatiesystemen moet rekening worden gehouden met milieueisen.

Op de grond gebaseerde communicatiesystemen moeten op zodanige wijze worden ontworpen, gebouwd, geïnstalleerd, onderhouden en gebruikt dat zij elektromagnetisch immuun zijn en geen interferenties veroorzaken met de installaties, apparatuur en openbare of particuliere netwerken in hun normale omgeving.

5. Navigatieapparatuur en -procedures

5.1. Naadloze werking

Navigatiesystemen moeten op zodanige wijze worden ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat de vereiste horizontale en verticale nauwkeurigheid van de navigatie wordt bereikt voor een bepaalde omgeving (oppervlakte, terminalmanoeuvreegebied, en-route), met bekende verkeerskenmerken en geëxploiteerd in het kader van een bepaald operationeel concept.

5.2. Veiligheid

Navigatiesystemen moeten op zodanige wijze worden ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat de veiligheid is gegarandeerd op het niveau dat is vastgesteld voor het netwerk of voor delen daarvan, met inbegrip van het niveau dat geldt voor specifieke minder goede operationele omstandigheden.

5.3. Milieueisen

Bij het bepalen van de locatie en bij de exploitatie van op de grond gebaseerde navigatiesystemen moet rekening worden gehouden met milieueisen en moet worden voldaan aan de voorschriften inzake elektromagnetische compatibiliteit.

Op de grond gebaseerde navigatiesystemen moeten op zodanige wijze worden ontworpen, gebouwd, geïnstalleerd, onderhouden en gebruikt dat zij elektromagnetisch immuun zijn en geen interferenties veroorzaken met de installaties, apparatuur en openbare of particuliere netwerken in hun normale omgeving.

6. Bewakingsapparatuur en -procedures

6.1. Naadloze werking

Bewakingssystemen moeten op zodanige wijze worden ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat daarmee de vereiste minimale scheiding wordt bereikt die van toepassing is voor een gegeven omgeving (oppervlakte, terminalmanoeuvreegebied, en-route) met bekende verkeerskenmerken en gebruikt in het kader van een bepaald operationeel concept, met name wat betreft de nauwkeurigheid op de werkplaats van de verkeersleider, bedekkingsgebied, reikwijdte en kwaliteit van dienstverrichting.

Het bewakingsnetwerk in de gehele Gemeenschap moet voldoen aan de eisen met betrekking tot nauwkeurigheid, bedekkingsgebied en redundantie, met inbegrip van de beschikbaarheid van informatie, om te zorgen voor geoptimaliseerde operaties in de verschillende delen van het netwerk.

6.2. Milieueisen

Bij het bepalen van de locatie en bij de exploitatie van op de grond gebaseerde bewakingssystemen moet rekening worden gehouden met milieueisen.

Op de grond gebaseerde bewakingssystemen moeten op zodanige wijze worden ontworpen, gebouwd, geïnstalleerd, onderhouden en gebruikt dat zij elektromagnetisch immuun zijn en geen interferenties veroorzaken met de installaties, apparatuur en openbare of particuliere netwerken in hun normale omgeving.

7. Apparatuur en procedures voor luchtvaart- en meteorologische informatie

7.1. Naadloze werking

Er moet worden gezorgd voor de geleidelijke beschikbaarheid van nauwkeurige en consistente luchtvaartinformatie in elektronische vorm op basis van een gemeenschappelijk overeengekomen en genormaliseerd datamodel.

Er moet tijdig worden gezorgd voor de beschikbaarheid van nauwkeurige, volledige en actuele meteorologische informatie op basis van een gemeenschappelijk overeengekomen dataset.

7.2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten

Er moet voor worden gezorgd dat tijdig nauwkeurige, volledige en actuele luchtvaartinformatie beschikbaar komt en wordt gebruikt ter ondersteuning van de voortdurende verbetering van de efficiency van het luchtruimgebruik.

Er moet voor worden gezorgd dat tijdig nauwkeurige, volledige en actuele meteorologische informatie beschikbaar komt en wordt gebruikt ter ondersteuning van de voortdurende verbetering van de efficiency van het luchtruimgebruik.

7.3. Veiligheid

Er moet tijdig worden gezorgd voor de uitwisseling van nauwkeurige en consistente luchtvaartinformatie, met name tussen onderdelen of systemen in de lucht en op de grond.

BIJLAGE III

ONDERDELEN

EG-verklaring

- **van overeenstemming**
- **van geschiktheid voor gebruik**

1. Onderdelen

De EG-verklaring is van toepassing op de onderdelen die van essentieel belang zijn om de doelstellingen van deze verordening te bereiken. Deze onderdelen worden omschreven in de uitvoeringsregels in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van deze verordening.

2. Werkingssfeer

De EG-verklaring beslaat:

- hetzij de beoordeling door een aangemelde instantie (of instanties) van de intrinsieke overeenstemming met de communautaire specificaties van een onderdeel, geïsoleerd beschouwd,
- hetzij de beoordeling door een aangemelde instantie (of instanties) van de geschiktheid voor gebruik van een onderdeel, beschouwd binnen de luchtverkeersbeheeromgeving.

De beoordelingsprocedures die worden toegepast door de aangemelde instanties bij de ontwerp- en productiefasen, worden gebaseerd op de modules die zijn gedefinieerd in Besluit 93/465/EEG, in overeenstemming met de voorwaarden waarnaar in de uitvoeringsregels wordt verwezen.

3. Inhoud van de EG-verklaring

De EG-verklaring van overeenstemming of geschiktheid voor gebruik en de begeleidende documenten moeten worden gedateerd en ondertekend.

De verklaring moet worden geschreven in dezelfde taal als de instructies en dient het volgende te bevatten:

- verwijzing naar de verordening en in voorkomend geval naar andere toegepaste communautaire voorschriften;
- naam en adres van de fabrikant of van zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde vertegenwoordiger (geef de handelsnaam en het volledige adres en, in het geval van een gemachtigde vertegenwoordiger, tevens de handelsnaam van de fabrikant);
- beschrijving van het onderdeel;
- beschrijving van de procedure die is gevolgd om de overeenstemming of de geschiktheid voor gebruik vast te stellen (artikel 9 van deze verordening);

- alle relevante beschrijvingen waaraan het onderdeel voldoet, met name de gebruiksvoorwaarden;
- indien van toepassing, naam en adres van de aangemelde instantie of instanties die betrokken zijn bij de procedure voor het vaststellen van de overeenstemming of geschiktheid voor gebruik, alsmede de datum van het beproevingscertificaat, voor zover van toepassing samen met de geldigheidsduur en -voorwaarden van het certificaat;
- indien van toepassing, verwijzing naar de gevolgde communautaire specificaties;
- aanwijzing van een tot ondertekening gemachtigd persoon die namens de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde vertegenwoordiger van de fabrikant verplichtingen mag aangaan.

BIJLAGE IV

SYSTEMEN

EG-verklaring van verificatie van systemen

Verificatieprocedure voor systemen

1. Inhoud van de verklaring van verificatie van systemen

De EG-verklaring van verificatie en de begeleidende documenten moeten worden gedateerd en ondertekend.

De verklaring moet worden geschreven in dezelfde taal als het technisch dossier en dient het volgende te bevatten:

- verwijzing naar de verordening en in voorkomend geval naar andere toegepaste communautaire voorschriften;
- naam en adres van de fabrikant of van zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde vertegenwoordiger (geef de handelsnaam en het volledige adres en in het geval van een gemachtigde vertegenwoordiger, tevens de handelsnaam van de fabrikant);
- een korte beschrijving van het systeem;
- beschrijving van de procedure die is gevolgd om de overeenstemming vast te stellen (artikel 10 van deze verordening);
- indien van toepassing, naam en adres van de aangemelde instantie die de verificatieprocedure heeft uitgevoerd;
- de referenties van de documenten die in het technisch dossier zijn opgenomen;
- indien van toepassing, verwijzing naar communautaire specificaties;
- alle van toepassing zijnde tijdelijke of definitieve bepalingen waaraan de systemen moeten voldoen en met name, voor zover van toepassing, alle eventuele operationele beperkingen of voorwaarden;
- indien tijdelijk: geldigheidsduur van de EG-verklaring;
- naam van de ondertekenaar.

2. Verificatieprocedure voor systemen

De verificatie van systemen is de procedure waarmee een verrichter van luchtvaartnavigatiediensten, dan wel een aangemelde instantie wanneer dit wordt voorgeschreven door de van toepassing zijnde uitvoeringsregel, controleert en verklaart dat een systeem:

- voldoet aan deze verordening,
- voldoet aan andere communautaire voorschriften,

en in gebruik mag worden genomen.

Het systeem wordt gecontroleerd in elk van de volgende fasen:

- algemeen ontwerp;
- ontwikkeling en integratie van het systeem, met name de assemblage van onderdelen en algemene aanpassingen;
- operationele systeemintegratie.

Wanneer hierbij een aangemelde instantie is betrokken, stelt deze een certificaat van overeenstemming op voor de contractsluitende partij of voor de in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde vertegenwoordiger daarvan. De contractsluitende partij stelt dan de verklaring van verificatie op ten behoeve van de nationale toezichhoudende instantie.

3. *Technisch dossier*

Het technisch dossier dat de verklaring van verificatie vergezelt, moet alle noodzakelijke documenten bevatten met betrekking tot de kenmerken van het systeem, met inbegrip van de voorwaarden en beperkingen betreffende het gebruik, alsmede, voor zover van toepassing, de documenten ter certificatie van de overeenstemming van de onderdelen.

De volgende documenten dienen er ten minste in te worden opgenomen:

- Verwijzing naar de relevante onderdelen van de technische specificaties die bij de aankoop werden gebruikt en die zorgen voor overeenstemming met de van toepassing zijnde uitvoeringsregels, en, voor zover van toepassing, de communautaire specificaties.
- Lijst van onderdelen die essentieel zijn voor naadloze werking, veiligheid of prestaties, zoals bedoeld in artikel 6 van deze verordening.
- Afschriften van de EG-verklaringen van overeenstemming of geschiktheid voor gebruik die in overeenstemming met artikel 9 van de verordening bij de hierboven genoemde onderdelen moeten worden geleverd en, indien van toepassing, een afschrift van de verslagen van de tests en proeven die door de aangemelde instanties zijn uitgevoerd.
- Wanneer een aangemelde instantie betrokken was bij de verificatie van het systeem (of systemen), een door die instantie ondertekend certificaat dat verklaart dat het systeem voldoet aan deze verordening en waarin alle punten van voorbehoud worden vermeld die tijdens de uitvoering van de activiteiten zijn opgetekend en later niet zijn ingetrokken.
- Wanneer er geen aangemelde instantie bij was betrokken, een verslag over de tests en de installatieconfiguraties waarvan gebruik werd gemaakt om na te gaan of er sprake was van overeenstemming met de essentiële eisen en alle eventuele bijzondere eisen uit de relevante uitvoeringsregels.

4. *Indiening*

Het technisch dossier moet bij de verklaring van verificatie worden gevoegd die de contractsluitende partij naar de nationale toezichhoudende instanties stuurt.

Een afschrift van het technisch dossier moet worden bewaard door de contractsluitende partij gedurende de gehele periode waarin het systeem in gebruik is. Dit moet naar elke andere lidstaat worden gezonden die daarom vraagt.

BIJLAGE V

AANGEMELDE INSTANTIES

1. De instantie, de directeur daarvan en het met de controles belaste personeel mogen noch rechtstreeks, noch als gemachtigden betrokken zijn bij het ontwerp, de fabricage, de marketing of het onderhoud van de onderdelen of systemen of bij het gebruik ervan. Uitwisseling van technische informatie tussen de fabrikant of constructeur en de instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.
2. De instantie en het personeel dat met de controles is belast, dienen de controles met de grootst mogelijke beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uit te voeren; zij dienen vrij te zijn van elke pressie en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun beoordeling of de uitkomst van hun keuring kan beïnvloeden, inzonderheid door personen of groepen die belang hebben bij de resultaten van de controles.
3. De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en de nodige middelen om de met de uitvoering van de controles verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het nodige materiaal voor bijzondere controles.
4. Het personeel dat met de keuring is belast, moet beschikken over:
 - solide technische en beroepsopleiding;
 - voldoende kennis van de vereisten met betrekking tot de keuringen die zij uitvoeren en voldoende ervaring met dergelijke opdrachten;
 - de vereiste vaardigheid en kennis om de verklaringen, testrapporten en verslagen waarmee wordt aangetoond dat de keuringen werden uitgevoerd op te stellen.
5. De onpartijdigheid van het personeel dat met de controle is belast moet gewaarborgd zijn. Hun bezoldiging mag niet afhangen van het aantal uitgevoerde keuringen, noch van de resultaten van die keuringen.
6. De instantie dient te beschikken over een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering, tenzij de aansprakelijkheid ervan in overeenstemming met nationaal recht door de staat wordt overgenomen, of wanneer de lidstaat zelf rechtstreeks verantwoordelijk is voor de keuringen.
7. Het personeel van de instantie is gebonden aan het beroepsgeheim met betrekking tot alle informatie die het verkrijgt bij de uitvoering van zijn taken in het kader van deze verordening.