

Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

Inhoud

I Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing

- ★ **Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de kaderverordening”)⁽¹⁾** 1
- Verklaring van de lidstaten over militaire kwesties die verband houden met het gemeenschappelijke Europese luchtruim 9
- ★ **Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtvaartnavigatiedienstenverordening”)⁽¹⁾** 10
- ★ **Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtruimverordening”)⁽¹⁾** 20
- Verklaring van de Commissie 25
- ★ **Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging („de interoperabiliteitsverordening”)⁽¹⁾** 26

2

⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

VERORDENING (EG) Nr. 549/2004 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 10 maart 2004

tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim

(„de kaderverordening”)

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽³⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾ en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 11 december 2003 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De verwezenlijking van het gemeenschappelijke vervoersbeleid vergt een efficiënt luchtvervoerssysteem dat een veilige en reguliere uitvoering van luchtvervoersdiensten mogelijk maakt, waardoor het vrije verkeer van goederen, personen en diensten wordt bevorderd.
- (2) Tijdens de buitengewone bijeenkomst van 23 en 24 maart 2000 te Lissabon heeft de Europese Raad de Commissie verzocht voorstellen in te dienen over het

beheer van het luchtruim, de luchtverkeersleiding en de regeling van de luchtverkeersstromen op basis van het werk inzake het gemeenschappelijke Europese luchtruim dat de door de Commissie ingestelde Groep op hoog niveau heeft verricht. Deze groep, hoofdzakelijk bestaande uit de civiele en militaire luchtvaartnavigatieautoriteiten van de lidstaten, heeft in november 2000 verslag uitgebracht.

- (3) Voor een vlotte werking van het luchtvervoerssysteem is een consistent hoog veiligheidsniveau in de luchtvaartnavigatiediensten nodig dat een optimaal gebruik van het Europese luchtruim mogelijk maakt, alsmede een consistent hoog veiligheidsniveau in het reizen door de lucht, één en ander overeenkomstig de plicht van de luchtvaartnavigatiediensten om het algemene belang te dienen, waaronder het nakomen van publieke dienstverplichtingen. Derhalve dienen de hoogste eisen ten aanzien van verantwoordelijkheidsbesef en competentie te worden gesteld.
- (4) Het initiatief om het gemeenschappelijke Europese luchtruim tot stand te brengen, moet worden ontwikkeld in overeenstemming met de verplichtingen die voortvloeien uit het Eurocontrol-lidmaatschap van de Gemeenschap en haar lidstaten, alsmede met de beginselen die zijn vastgelegd in het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.
- (5) Het nemen van besluiten met betrekking tot de inhoud en de reikwijdte of de uitvoering van militaire operaties en trainingen behoort niet tot de bevoegdheid van de Gemeenschap.
- (6) De lidstaten hebben een algemene verklaring betreffende militaire vraagstukken in verband met het gemeenschappelijke Europese luchtruim ⁽⁵⁾ aangenomen. Volgens deze verklaring moeten de lidstaten de civiel-militaire samenwerking versterken en, indien en voorzover dat

⁽¹⁾ PB C 103 E van 30.4.2002, blz. 1.

⁽²⁾ PB C 241 van 7.10.2002, blz. 24.

⁽³⁾ PB C 278 van 14.11.2002, blz. 13.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 3 september 2002 (PB C 272 E van 13.11.2003, blz. 296), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 18 maart 2003 (PB C 129 E van 3.6.2003, blz. 1), standpunt van het Europees Parlement van 3 juli 2003 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), wetgevende resolutie van het Europees Parlement van 29 januari 2004 en besluit van de Raad van 2 februari 2004.

⁽⁵⁾ Zie bladzijde 9 van dit Publicatieblad.

door alle betrokken lidstaten noodzakelijk wordt geacht, de samenwerking tussen hun strijdkrachten in alle aangelegenheden op het gebied van luchtverkeersbeveiliging bevorderen.

- (7) Het luchtruim is een beperkte hulpbron die alleen dan optimaal en efficiënt kan worden gebruikt wanneer de behoeften van alle gebruikers in aanmerking worden genomen en, waar van toepassing, worden vertegenwoordigd in de gehele ontwikkeling, besluitvorming en implementatie van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, met inbegrip van het Single Sky Comité.
- (8) Derhalve, en met het oog op de uitbreiding van het gemeenschappelijke Europese luchtruim tot een groter aantal 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 een meer geïntegreerd operationeel luchtruim, te weten het gemeenschappelijke Europese luchtruim, tot stand te brengen, waarbij rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen in Eurocontrol.
- (9) Ingeval lidstaten interveniëren om naleving van de communautaire voorschriften te verzekeren, moeten de instanties die de naleving controleren, voldoende onafhankelijk zijn van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.
- (10) De luchtvaartnavigatiediensten, in het bijzonder luchtverkeersdiensten die vergelijkbaar zijn met openbaar gezag, vereisen een functionele of structurele scheiding. In de diverse lidstaten zijn er grote verschillen in de rechtsvorm van de organisatie ervan.
- (11) Ingeval een onafhankelijke audit met betrekking tot de verleners van luchtvaartnavigatiediensten wordt verlangd, worden als zodanig erkend de inspecties van de rekenkamers van de lidstaten waar deze diensten worden verleend door de overheid, of door een openbaar lichaam dat aan het toezicht van de rekenkamer onderworpen is, ongeacht of de opgestelde verslagen al dan niet openbaar worden gemaakt.
- (12) Het is wenselijk het gemeenschappelijke Europese luchtruim uit te breiden naar derde landen in Europa, hetzij in het kader van de deelneming van de Gemeenschap

aan de werkzaamheden van Eurocontrol, na toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol, hetzij door middel van overeenkomsten tussen de Gemeenschap en die landen.

- (13) De toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol vormt een belangrijk onderdeel van de totstandbrenging van een pan-Europees luchtruim.
- (14) Bij de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim dient de Gemeenschap, waar nodig, zo nauw mogelijk samen te werken met Eurocontrol om synergie op regelgevingsgebied en een consistente aanpak te waarborgen en om duplicering tussen beide partijen te voorkomen.
- (15) Overeenkomstig de conclusies van de Groep op hoog niveau is Eurocontrol de organisatie die beschikt over de nodige deskundigheid om de Gemeenschap te ondersteunen in haar rol als regelgever. Voor onderwerpen die op het werkterrein van Eurocontrol liggen, moeten daarom de uitvoeringsmaatregelen worden ontwikkeld op basis van een mandaat aan die organisatie, met inachtneming van de in een samenwerkingsovereenkomst tussen de Commissie en Eurocontrol op te nemen voorwaarden.
- (16) Voor het opstellen van de maatregelen die nodig zijn voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim is brede raadpleging van de economische en sociale belanghebbende partijen vereist.
- (17) De sociale partners moeten naar behoren worden geïnformeerd en geraadpleegd over alle maatregelen met belangrijke sociale gevolgen. Voorts dient het Comité voor de sectoriële 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 niveau⁽¹⁾, te worden geraadpleegd.
- (18) Belanghebbende partijen, zoals verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavens, industrie en belangenorganisaties van beroepspersoneel moeten de Commissie kunnen adviseren met betrekking tot de technische aspecten van de verwezenlijking van het gemeenschappelijke luchtruim.
- (19) De prestaties op Europees niveau van het systeem van luchtvaartnavigatiediensten als geheel moeten regelmatig worden getoetst, onder handhaving van een hoog

⁽¹⁾ PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27.

veiligheidsniveau, teneinde de doeltreffendheid van de genomen maatregelen te beoordelen en aanvullende maatregelen voor te stellen.

- (20) De sancties die de lidstaten vaststellen voor de overtredingen van deze verordening en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen door gebruikers van het luchtruim en dienstverleners dienen doeltreffend en proportioneel te zijn en een ontmoedigende werking te hebben.
- (21) De effecten van de ter uitvoering van deze verordening genomen maatregelen dienen te worden beoordeeld in het licht van de verslagen die de Commissie regelmatig moet indienen.
- (22) Deze verordening doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de lidstaten om bepalingen vast te stellen betreffende de organisatie van hun strijdkrachten. In het kader van deze bevoegdheid kunnen de lidstaten maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat hun strijdkrachten over voldoende luchtruim beschikken om te kunnen trainen. Derhalve moet worden voorzien in een vrijwaringsclausule om de uitoefening van deze bevoegdheid mogelijk te maken.
- (23) Op 2 december 1987 hebben het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk in Londen regelingen getroffen voor grotere samenwerking inzake het gebruik van de luchthaven van Gibraltar, in de vorm van een gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van beide landen. Deze regelingen zijn nog niet in werking getreden.
- (24) Aangezien de doelstelling van deze verordening, te weten de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, wegens het transnationale karakter ervan niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve beter op communautair niveau tot stand kan worden gebracht, met evenwel gedetailleerde 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.
- (25) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (26) Volgens artikel 8, lid 2, van het standaardreglement van orde voor comités ⁽²⁾ die zijn opgericht volgens artikel 7, lid 2, van Besluit 1999/468/EG, kan de voorzitter van

een comité besluiten betrokken derden uit te nodigen om een vergadering van het comité bij te wonen. Indien passend dient de voorzitter van het Single Sky Comité vertegenwoordigers van Eurocontrol uit te nodigen om als waarnemer of als expert vergaderingen bij te wonen,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel en werkingsfeer

1. Het initiatief inzake de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim heeft tot doel de huidige veiligheidsnormen aan te scherpen en de algehele doeltreffendheid voor het algemene luchtverkeer in Europa te vergroten en de capaciteit te optimaliseren, opdat wordt voorzien in de behoeften van alle gebruikers van het luchtruim en de vertagingen tot een minimum worden teruggebracht. Ter verwezenlijking van deze doelstelling beoogt deze verordening een geharmoniseerd regelgevend kader vast te stellen voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim tegen 31 december 2004.
2. De toepassing van deze verordening en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen laat onverlet de soevereiniteit van de lidstaten over hun luchtruim, alsmede de behoeften van de lidstaten inzake openbare orde, openbare veiligheid en defensieaangelegenheden, zoals vermeld in artikel 13. Deze verordening en de bovengenoemde maatregelen hebben geen betrekking op militaire operaties en trainingen.
3. De toepassing van deze verordening en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen laat onverlet de rechten en plichten van de lidstaten voortvloeiend uit het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944.
4. De toepassing van deze verordening en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen op de luchthaven van Gibraltar laat onverlet het juridische standpunt van respectievelijk het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen.
5. De toepassing van deze verordening en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort totdat de regelingen neergelegd in de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 in werking treden. De regeringen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk zullen de Raad van die datum van inwerkingtreding in kennis stellen.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽²⁾ PB C 38 van 6.2.2001, blz. 3.

*Artikel 2***Definities**

Voor de toepassing van deze verordening en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen gelden de volgende definities:

1. „luchtverkeersleidingsdienst”: dienst die wordt verricht teneinde:
 - a) botsingen te voorkomen:
 - tussen luchtvaartuigen en
 - tussen luchtvaartuigen en hindernissen op dat deel van het luchtvaartterrein dat is bedoeld voor het opstijgen, landen en taxiën met luchtvaartuigen, en
 - b) een geordende luchtverkeersstroom tot stand te brengen en te handhaven;
2. „plaatselijke verkeersleiding”: luchtverkeersleidingsdienst voor luchtvaartterreinverkeer;
3. „luchtvaartinlichtingendienst”: een binnen het vastgestelde bestreken gebied opgerichte dienst die verantwoordelijk is voor het verstrekken van luchtvaartinformatie en gegevens die nodig zijn voor de veiligheid, regelmaat en efficiency van luchtvaartnavigatie;
4. „luchtvaartnavigatiediensten”: luchtverkeersleidingsdiensten; communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten; meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie, en luchtvaartinlichtingendiensten;
5. „verleners van luchtvaartnavigatiediensten”: de openbare of particuliere lichamen die luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer verlenen;
6. „luchtruimblok”: luchtruim van vastgestelde afmetingen, in ruimte en tijd, waarbinnen luchtvaartnavigatiediensten worden verleend;
7. „luchtruimbeheer”: een planningsfunctie met als belangrijkste doel een maximale benutting van beschikbaar luchtruim door dynamische time-sharing en, bij gelegenheid, scheiding van luchtruim tussen verschillende categorieën luchtruimgebruikers op basis van kortetermijnbehoeften;
8. „luchtruimgebruikers”: alle luchtvaartuigen die als algemeen luchtverkeer opereren;
9. „regeling van luchtverkeersstromen”: functie die tot doel heeft bij te dragen aan een veilige, ordelijke en vlotte doorstroming van het luchtverkeer door ervoor te zorgen dat de luchtverkeersleidingscapaciteit optimaal wordt benut en dat het verkeersvolume verenigbaar is met de door de betrokken luchtverkeersdienstverleners afgegeven capaciteit;
10. „luchtverkeersbeveiliging”: de verzameling van functies in de lucht en functies op de grond (luchtverkeersdiensten, luchtruimbeheer en regeling van luchtverkeersstromen) die nodig zijn om de veiligheid en de doeltreffendheid van de vliegtuigbewegingen in alle fasen te waarborgen;
11. „luchtverkeersdiensten”: vluchtinlichtingendiensten, alarmeringsdiensten, adviesdiensten voor het luchtverkeer en luchtverkeersleiding (algemene luchtverkeersleiding, naderingsluchtverkeersleiding en plaatselijke luchtverkeersleiding);
12. „algemene luchtverkeersleiding”: luchtverkeersleiding voor gecontroleerde vluchten in een luchtruimblok;
13. „naderingsluchtverkeersleiding”: luchtverkeersleiding voor aankomende of vertrekkende gecontroleerde vluchten;
14. „pakket van diensten”: twee of meer luchtvaartnavigatiediensten;
15. „certificaat”: door een lidstaat overeenkomstig het nationale recht afgegeven document, ongeacht de vorm, waarmee wordt bevestigd dat een verlener van luchtvaartnavigatiediensten voldoet aan de eisen voor het verlenen van een specifieke dienst;
16. „communicatiediensten”: vaste en mobiele diensten ten behoeve van de luchtvaart voor grond-tot-grond-, lucht-tot-grond- en lucht-tot-lucht-communicatie voor luchtverkeersleidingsdoeleinden;
17. „Europees netwerk voor luchtverkeersbeveiliging”: de verzameling van systemen, genoemd in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging („de interoperabiliteitsverordening”) ⁽¹⁾, met inbegrip van de interfaces aan grenzen met derde landen;
18. „operationeel concept”: de criteria voor het operationele gebruik van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging of een deel daarvan;
19. „onderdelen”: materiële objecten, zoals apparatuur, en immateriële objecten, zoals programmatuur, waarvan de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging afhangt;

⁽¹⁾ Zie bladzijde 33 van dit Publicatieblad.

20. „Eurocontrol”: de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart, opgericht bij het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart van 13 december 1960 ⁽¹⁾;
21. „de beginselen van Eurocontrol voor het vaststellen van de kostengrondslag voor de heffingen voor het gebruik van „en route”-faciliteiten en de berekening van de tarieven per eenheid”: de in document nr. 99.60.01/01 van 1 augustus 1999 van Eurocontrol gespecificeerde beginselen;
22. „flexibel gebruik van het luchtruim”: een concept van luchtruimbeheer dat wordt toegepast op het gebied van de European Civil Aviation Conference (ECAC), 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”;
23. „vluchtinformatiegebied”: een luchtruim van gegeven afmetingen waarbinnen vluchtinlichtingendiensten en alarmeringsdiensten worden verleend;
24. „vliegniveau”: een vlak van constante atmosferische druk in relatie tot het referentiedrukvlak van 1 013,2 hectopascals en dat van soortgelijke vlakken is gescheiden door bepaalde drukintervallen;
25. „functioneel luchtruimblok”: een luchtruimblok dat berust op operationele behoeften en een afspiegeling is van de noodzaak om een meer geïntegreerd beheer van het luchtruim te verzekeren, ongeacht de bestaande grenzen;
26. „algemeen luchtverkeer”: alle bewegingen van burgerluchtvaartuigen, alsmede alle bewegingen van staatsluchtvaartuigen (met inbegrip van militaire, douane- en politieluchtvaartuigen), voorzover deze bewegingen worden uitgevoerd in overeenstemming met de procedures van de ICAO;
27. „ICAO”: de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, opgericht bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944;
28. „interoperabiliteit”: een geheel van functionele, technische en operationele eigenschappen die worden vereist van de systemen en onderdelen van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging en van de procedures voor de werking van het netwerk, teneinde de veilige, naadloze en efficiënte werking van het netwerk te verzekeren. Interoperabiliteit wordt bereikt door er zorg voor te dragen dat de systemen en onderdelen voldoen aan de essentiële eisen;
29. „meteorologische diensten”: de faciliteiten en diensten die luchtvaartuigen voorzien van weersvoorspellingen, instructies en waarnemingen, alsmede andere door lidstaten aangeleverde meteorologische informatie en gegevens voor gebruik in de luchtvaart;
30. „navigatiediensten”: de faciliteiten en diensten die luchtvaartuigen voorzien van informatie op het gebied van positionering en timing;
31. „operationele gegevens”: informatie over alle vluchtfasen, die nodig is voor het nemen van operationele beslissingen door verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtvaartgebruikers, exploitanten van luchthavens en andere betrokken actoren;
32. „procedure, zoals gebruikt in de context van de interoperabiliteitsverordening”: een standaardmethode voor het technische of het operationele gebruik van systemen in de context van overeengekomen, gevalideerde operationele concepten die op een uniforme wijze in het gehele Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging moeten worden toegepast;
33. „ingebruikneming”: eerste operationele gebruik na de initiële installatie of upgrade van een systeem;
34. „routenetwerk”: een netwerk van gespecificeerde routes voor de afhandeling van de verkeersstromen van het algemene luchtverkeer, nodig voor het verlenen van luchtverkeersleiding;
35. „routing”: de gekozen route die een luchtvaartuig tijdens de vlucht moet volgen;
36. „naadloze werking”: een zodanige werking van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging dat het, vanuit de optiek van de gebruiker, functioneert als ware het één systeem;
37. „sector”: deel van een verkeersleidingsgebied en/of vluchtinformatiegebied/vluchtinformatiegebied voor het hoger luchtruim;
38. „plaatsbepalingsdiensten”: de faciliteiten en diensten voor het bepalen van de respectieve posities van luchtvaartuigen waarmee voor een veilige separatie wordt gezorgd;
39. „systeem”: het geheel van op de grond gestationeerde en zich in de lucht bevindende onderdelen, alsmede in de ruimte gestationeerde apparatuur, dat ondersteuning geeft aan luchtvaartnavigatiediensten voor alle vluchtfasen;
40. „upgrade”: elke wijziging in de operationele kenmerken van een systeem.

⁽¹⁾ Verdrag zoals gewijzigd bij het protocol van 12 februari 1981 en herzien bij het protocol van 27 juni 1997.

*Artikel 3***Gebieden waarop de Gemeenschap maatregelen treft**

1. Deze verordening stelt een geharmoniseerd kader vast voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim in combinatie met:

- a) Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de luchtruimverordening”) ⁽¹⁾;
- b) Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de dienstverleningsverordening”) ⁽²⁾ en
- c) Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging („de interoperabiliteitsverordening”) ⁽³⁾,

en met uitvoeringsbepalingen die de Commissie op basis van deze verordening en de bovengenoemde verordeningen vaststelt.

2. De in lid 1 bedoelde maatregelen zijn van toepassing met inachtneming van de bepalingen van deze verordening.

*Artikel 4***Nationale toezichthoudende instanties**

1. De lidstaten gaan over tot aanwijzing of instelling van één of meer organen als nationale toezichthoudende instantie belast met de taken welke krachtens deze verordening en de in artikel 3 bedoelde maatregelen aan een dergelijke instantie toekomen.

2. De nationale toezichthoudende instanties moeten onafhankelijk zijn van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Deze onafhankelijkheid wordt bereikt door middel van een adequate scheiding, ten minste op functioneel niveau, tussen de nationale toezichthoudende instantie en dergelijke dienstverleners. De lidstaten zien erop toe dat de nationale toezichthoudende instanties hun bevoegdheden onpartijdig en op transparante wijze uitoefenen.

⁽¹⁾ Zie bladzijde 20 van dit Publicatieblad.

⁽²⁾ Zie bladzijde 10 van dit Publicatieblad.

⁽³⁾ Zie bladzijde 26 van dit Publicatieblad.

3. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de namen en adressen van de nationale toezichthoudende instanties, alsmede de veranderingen daarin, en van de maatregelen die zijn genomen om aan lid 2 te voldoen.

*Artikel 5***Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Single Sky Comité, hierna te noemen „comité”, bestaande uit twee vertegenwoordigers van elke lidstaat en voorgezeten door een vertegenwoordiger van de Commissie. Het comité verzekert dat de belangen van alle categorieën op passende wijze in acht worden genomen.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

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

4. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

*Artikel 6***Raadgevend orgaan voor de luchtvaart**

Onverminderd de rol van het comité en van Eurocontrol wordt ook een Raadgevend Orgaan voor de Industrie ingesteld, waarvan verleners van luchtvaartnavigatiediensten, verenigingen van gebruikers van het luchtruim, luchthavens, industrie en belangenorganisaties van beroepspersoneel deel uitmaken. De taak van dit orgaan bestaat uitsluitend in het adviseren van de Commissie met betrekking tot de technische aspecten van de implementatie van het gemeenschappelijke luchtruim.

*Artikel 7***Betrekkingen met derde landen in Europa**

De Gemeenschap zet zich in voor en ondersteunt de uitbreiding van het gemeenschappelijke Europese luchtruim tot landen die geen lid zijn van de Europese Unie. Daartoe streeft zij ernaar om, hetzij in het kader van overeenkomsten met aangrenzende derde landen, hetzij in het kader van Eurocontrol, de werkingssfeer van deze verordening en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen tot die landen uit te breiden.

Artikel 8

Uitvoeringsbepalingen

1. Voor de uitwerking van de in artikel 3 bedoelde uitvoeringsmaatregelen die op het werkterrein van Eurocontrol liggen, verstrekt de Commissie een mandaat aan Eurocontrol, waarin de uit te voeren taken en het tijdschema daarvoor worden vastgelegd. Hierbij wordt ernaar gestreefd optimaal gebruik te maken van de regelingen die Eurocontrol heeft getroffen voor het betrekken en raadplegen van alle partijen, voorzover deze regelingen overeenstemmen met de gebruiken van de Commissie inzake transparantie en de raadplegingsprocedures en niet in strijd zijn met haar institutionele verplichtingen. De Commissie handelt volgens de procedure van artikel 5, lid 2.

2. Op basis van het ingevolge lid 1 verrichte werk worden besluiten over de toepassing van de resultaten van dat werk in de Gemeenschap en over de termijn voor de uitvoering daarvan genomen volgens de procedure van artikel 5, lid 3. Die besluiten worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

3. Onverminderd lid 2 kan de Commissie, indien Eurocontrol een krachtens lid 1 verstrekt mandaat niet kan aanvaarden, of indien de Commissie in overleg met het comité van mening is:

- a) dat het werk gedaan op basis van zo'n mandaat, gelet op de gestelde datum, niet voldoende vooruitgang boekt, of
- b) dat de resultaten van het verrichte werk onvoldoende zijn,

volgens de procedure van artikel 5, lid 3, andere maatregelen nemen om de doelstellingen van het betreffende mandaat te verwezenlijken.

4. Voor de opstelling van de in artikel 3 bedoelde uitvoeringsmaatregelen die buiten het werkterrein van Eurocontrol vallen, handelt de Commissie volgens de procedure van artikel 5, lid 3.

Artikel 9

Sancties

De sancties die de lidstaten vaststellen voor de overtredingen van deze verordening en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen door gebruikers van het luchtruim en dienstverleners zijn doeltreffend en proportioneel en hebben een ontmoedigende werking.

Artikel 10

Raadpleging van belanghebbende partijen

De lidstaten, handelend in overeenstemming met hun nationale recht, en de Commissie zetten raadplegingsmechanismen op om belanghebbende partijen op passende wijze te betrekken bij de realisering van het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

Tot de belanghebbende partijen kunnen behoren:

- verleners van luchtvaartnavigatiediensten;
- luchtruimgebruikers;
- luchthavens;
- de industrie en
- belangenorganisaties van beroepspersoneel.

Raadpleging van de belanghebbende partijen heeft in het bijzonder betrekking op de ontwikkeling en de invoering van nieuwe concepten en technologieën in het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging.

Artikel 11

Prestatiebeoordeling

1. De Commissie draagt zorg voor de bestudering en evaluatie van de prestaties van de luchtvaartnavigatie, waarbij zij gebruikmaakt van de bestaande deskundigheid van Eurocontrol.

2. Het analyseren van de ten behoeve van lid 1 verzamelde informatie heeft tot doel:

- a) de verlening van luchtvaartnavigatiediensten te kunnen vergelijken en verbeteren;
- b) de verleners van luchtvaartnavigatiediensten te ondersteunen om de vereiste diensten te verlenen;
- c) het raadplegingsproces tussen luchtruimgebruikers, verleners van luchtvaartnavigatiediensten en luchthavens te verbeteren;
- d) „best practice” in kaart te brengen en te bevorderen, waaronder verbeterde veiligheid, efficiency en capaciteit.

3. Onverminderd het recht van het publiek op toegang tot documenten van de Commissie, zoals vastgesteld in Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het

publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie⁽¹⁾, stelt de Commissie volgens de procedure van artikel 5, lid 3, maatregelen vast voor de verspreiding van de in lid 2 bedoelde informatie onder de belanghebbende partijen.

Artikel 12

Toezicht, controle en methoden voor effectbeoordeling

1. Het toezicht, de controle en de methoden voor effectbeoordeling worden gebaseerd op de indiening door de lidstaten van jaarlijkse verslagen over de uitvoering van de ingevolge deze verordening ondernomen acties en de in artikel 3 bedoelde maatregelen.

2. De Commissie evalueert geregeld de toepassing van deze verordening en de in artikel 3 bedoelde maatregelen en brengt verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad, de eerste maal uiterlijk op 20 april 2007 en vervolgens om de drie jaar. Zij kan de lidstaten daartoe om aanvullende informatie verzoeken naast de informatie uit de overeenkomstig lid 1 ingediende verslagen.

3. Bij het opstellen van de in lid 2 bedoelde verslagen wint de Commissie het advies in van het comité.

4. De verslagen bevatten een beoordeling van de resultaten die zijn bereikt met de ingevolge deze verordening ondernomen acties, 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, een en ander in het licht van de oorspronkelijke doelstellingen en met het oog op toekomstige behoeften.

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

Gedaan te Straatsburg, 10 maart 2004.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

P. COX

Artikel 13

Vrijwaringsbepalingen

Deze verordening belet een lidstaat niet de maatregelen te nemen die nodig zijn om essentiële belangen op het gebied van het veiligheidsbeleid of het defensiebeleid te beschermen. Dat zijn met name maatregelen die noodzakelijk zijn:

- voor de bewaking van het luchtruim dat onder zijn verantwoordelijkheid valt, overeenkomstig regionale luchtvaartnavigatieovereenkomsten van de ICAO, met inbegrip van het vermogen om alle luchtvaartuigen die dat luchtruim gebruiken op te sporen, te identificeren en te evalueren, in het streven om de veiligheid van de vluchten te waarborgen en actie te ondernemen om te voorzien in de behoeften inzake veiligheid en defensie;
- in het geval van ernstige binnenlandse onlusten waardoor de openbare orde wordt verstoord;
- in het geval van oorlog of ernstige internationale spanningen die oorlogsgevaar inhouden;
- om te voldoen aan internationale verplichtingen die een lidstaat is aangegaan voor het behoud van de vrede en de internationale veiligheid;
- ten behoeve van militaire operaties en trainingen, met inbegrip van de daarvoor benodigde oefeningsmogelijkheden.

Artikel 14

Inwerkingtreding

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

Voor de Raad

De voorzitter

D. ROCHE

(1) PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

VERKLARING VAN DE LIDSTATEN OVER MILITAIRE KWESTIES DIE VERBAND HOUDEN MET HET GEMEENSCHAPPELIJKE EUROPESE LUCHTRUIM

De lidstaten,

- overwegende dat wetgeving voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim uitsluitend van toepassing is op het algemene luchtverkeer en geen betrekking heeft op militaire operaties en trainingen;
- bevestigend dat het noodzakelijk is dat het wetgevingskader inzake het gemeenschappelijke Europese luchtruim op coherente wijze ten uitvoer wordt gelegd en dat daarbij ten volle rekening wordt gehouden met de nationale defensiebehoeften en het veiligheidsbeleid, alsmede met internationale afspraken;
- ervan overtuigd zijnde dat het luchtruim alleen veilig en efficiënt kan worden gebruikt als tussen de civiele en militaire gebruikers van dit luchtruim nauw wordt samengewerkt, op de eerste plaats op basis van het principe van een flexibel gebruik van het luchtruim en van een doeltreffende coördinatie tussen de civiele en militaire autoriteiten, zoals bepaald in het kader van de ICAO.

verklaren:

1. dat zij zullen samenwerken, rekening houdend met de nationale militaire behoeften, om ervoor te zorgen dat het idee van een flexibel gebruik van het luchtruim onbeperkt en uniform in alle lidstaten door alle gebruikers van het luchtruim wordt toegepast;
2. dat zij erop zullen toezien dat de belangen van de militaire gebruikers van het luchtruim van de lidstaten, in voorkomend geval, zijn vertegenwoordigd gedurende de gehele ontwikkeling, het besluitnemingsproces en de implementatie van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, ook in het Single Sky Comité, overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EG) nr. 549/2004 („de kaderverordening”);
3. dat zij in voorkomende gevallen erop zullen toezien dat het militaire personeel deelneemt aan de werkzaamheden van de erkende organisaties die zijn ingesteld overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EG) nr. 550/2004 („de dienstverleningsverordening”);
4. dat zij, voor kwesties die het beheer van het luchtverkeer betreffen, rekening zullen houden met het wezenlijke belang van Eurocontrol;
5. dat zij de samenwerking tussen civiele en militaire gebruikers zullen versterken en, indien alle lidstaten dat nodig achten en voorzover zij dat nodig achten,
 - de samenwerking tussen hun strijdkrachten zullen verbeteren inzake alle kwesties die betrekking hebben op het beheer van het luchtverkeer, zodat bij de tenuitvoerlegging van het wetgevingskader voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim rekening kan worden gehouden met de op dat terrein bestaande behoeften;
 - rekening houdend met de doelstelling, te weten de vaststelling van het wetgevingskader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim tussen nu en 31 december 2004, de nodige maatregelen zullen treffen voor deze militaire samenwerking, teneinde ervoor te zorgen dat de economische factoren en de vereisten op veiligheids- en defensiegebied evenwichtig in aanmerking worden genomen.

VERORDENING (EG) Nr. 550/2004 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 10 maart 2004

betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim

(„de luchtvaartnavigatiedienstenverordening”)

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽³⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾ en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 11 december 2003 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De lidstaten hebben, zij het elk in verschillende mate, hun nationale verleners van luchtvaartnavigatiediensten gereorganiseerd door hun een grotere mate van autonomie en meer vrijheid te schenken om diensten te verlenen. Deze nieuwe omgeving kenmerkt zich door een toenemende noodzaak om ervoor te zorgen dat wordt voldaan aan minimumeisen van het algemeen belang.

(2) Het verslag van de Groep op hoog niveau inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim van november 2002 heeft bevestigd dat regels op communautair niveau nodig zijn om onderscheid te maken tussen

regelgeving en dienstverlening en om een certificeringsstelsel in te voeren ter bescherming van het algemeen belang, met name op het gebied van veiligheid, en om het heffingstelsel te verbeteren.

(3) Bij Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 wordt het kader vastgesteld voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de kaderverordening”) ⁽⁵⁾.

(4) Om het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot stand te brengen, dienen maatregelen te worden vastgesteld die een veilige en efficiënte verlening van luchtvaartnavigatiediensten garanderen die strookt met de organisatie en het gebruik van het luchtruim als geregeld bij Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de luchtruimverordening”) ⁽⁶⁾. De totstandbrenging van een geharmoniseerde organisatie van de verlening van dergelijke diensten is van belang om op adequate wijze te kunnen voldoen aan de vraag van luchtruimgebruikers en om op een veilige en efficiënte wijze het luchtverkeer te kunnen regelen.

(5) Het verlenen van luchtverkeersdiensten als bedoeld in deze verordening, hangt samen met het uitoefenen van overheidsbevoegdheden die geen economisch karakter hebben dat de toepassing van de mededingingsregels van het Verdrag zou kunnen rechtvaardigen.

(6) Lidstaten zijn verantwoordelijk voor het toezicht op een veilige en efficiënte verlening van luchtvaartnavigatiediensten en voor de controle op naleving door verleners van luchtvaartnavigatiediensten van de op communautair niveau vastgestelde gemeenschappelijke eisen.

(7) Lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om erkende organisaties, die technische ervaring hebben, te belasten met de controle op naleving door verleners van luchtvaartnavigatiediensten van de op communautair niveau vastgestelde gemeenschappelijke eisen.

⁽¹⁾ PB C 103 E van 30.4.2002, blz. 26.

⁽²⁾ PB C 241 van 7.10.2002, blz. 24.

⁽³⁾ PB C 278 van 14.11.2002, blz. 13.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 3 september 2002 (PB C 272 E van 13.11.2003, blz. 303), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 18 maart 2003 (PB C 129 E van 3.6.2003, blz. 16) en standpunt van het Europees Parlement van 3 juli 2003 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad). Besluit van het Europees Parlement van 29 januari 2004 en besluit van de Raad van 2 februari 2004.

⁽⁵⁾ Zie bladzijde 1 van dit Publicatieblad.

⁽⁶⁾ Zie bladzijde 20 van dit Publicatieblad.

- (8) Voor een soepele werking van het luchtvervoerssysteem zijn ook uniforme strenge veiligheidsnormen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten vereist.
- (9) Er moeten regelingen worden getroffen om systemen voor vergunningen van luchtverkeersleiders te harmoniseren, teneinde de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders te verbeteren en de wederzijdse erkenning van vergunningen te bevorderen.
- (10) Er moet een gemeenschappelijk stelsel tot stand worden gebracht voor het certificeren van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, als middel om de rechten en plichten van deze dienstverleners vast te leggen en regelmatig te controleren of de eisen worden nageleefd, zonder daarbij afbreuk te doen aan de continuïteit van de dienstverlening.
- (11) De aan certificaten verbonden voorwaarden moeten objectief gerechtvaardigd zijn en niet-discriminatoir, evenredig en transparant zijn en verenigbaar zijn met de betreffende internationale normen.
- (12) De certificaten dienen wederzijds te worden erkend door alle lidstaten, zodat verleners van luchtvaartnavigatiediensten diensten kunnen verlenen in een andere lidstaat dan in die waarin zij hun certificaat hebben verkregen, zulks binnen de grenzen van de veiligheidseisen.
- (13) De verlening van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten en van luchtvaartinlichtingendiensten dient te worden georganiseerd onder marktvoorwaarden, met inachtneming van de bijzondere kenmerken van deze diensten en onder handhaving van een hoog veiligheidsniveau.
- (14) Ter bevordering van de veilige afwikkeling van het luchtverkeer over de grenzen van de lidstaten heen, ten behoeve van de luchtruimgebruikers en hun passagiers, dient het certificeringsstelsel te voorzien in een kader dat lidstaten in staat stelt om verleners voor luchtverkeersdiensten aan te wijzen, ongeacht waar zij hun certificaat hebben verkregen.
- (15) Lidstaten moeten voor het gehele luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt of voor een deel daarvan, aan de hand van hun analyse van veiligheidsoverwegingen, een of meer verleners van meteorologische diensten kunnen aanwijzen, zonder dat een openbare aanbesteding moet worden georganiseerd.
- (16) Verleners van luchtvaartnavigatiediensten dienen door middel van geschikte regelingen een nauwe samenwerking tot stand te brengen en onderhouden met militaire autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor activiteiten die van invloed kunnen zijn op het algemeen luchtverkeer.
- (17) De rekeningen van alle verleners van luchtvaartnavigatiediensten dienen zo transparant mogelijk te zijn.
- (18) De invoering van geharmoniseerde beginselen en voorwaarden voor toegang tot operationele gegevens dient de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en de werkzaamheden van luchtruimgebruikers en luchthavens in een nieuwe omgeving te vergemakkelijken.
- (19) Voorwaarden gesteld aan heffingen die luchtruimgebruikers worden opgelegd dienen billijk en transparant te zijn.
- (20) Gebruikersheffingen moeten compensatie bieden voor de door verleners van luchtvaartnavigatiediensten en lidstaten geleverde faciliteiten en diensten. De hoogte van de gebruikersheffingen moet in verhouding staan tot de kosten, met inachtneming van de doelstellingen voor veiligheid en economische efficiëntie.
- (21) Bij de verlening van gelijkwaardige luchtvaartnavigatiediensten mag geen onderscheid worden gemaakt tussen luchtruimgebruikers.
- (22) Verleners van luchtvaartnavigatiediensten bieden bepaalde faciliteiten en diensten aan die rechtstreeks betrekking hebben op de bediening van vliegtuigen, en waarvan zij de kosten moeten terugverdienen krachtens het beginsel dat de gebruiker betaalt, hetgeen wil zeggen dat luchtruimgebruikers moeten betalen voor de kosten die zij op, of zo dicht mogelijk bij, het punt van gebruik veroorzaken.
- (23) Het is van belang dat de transparantie van de kosten welke dergelijke faciliteiten of diensten met zich brengen, gewaarborgd is. Alle wijzigingen in het stelsel of in de hoogte van de heffingen dienen dus aan de luchtruimgebruikers te worden uitgelegd. Dergelijke wijzigingen of investeringen die door de verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden voorgesteld, moeten worden toegelicht als onderdeel van een informatie-uitwisseling tussen hun managementinstanties en de luchtruimgebruikers.
- (24) Er moet ruimte zijn voor een differentiatie in de heffingen die bijdraagt aan het maximaliseren van de capaciteit van het hele systeem. Financiële stimulansen kunnen een nuttige manier zijn om de invoering te versnellen van grond- of boordapparatuur die de capaciteit vergroot, om hoge prestaties te belonen of een compensatie te bieden voor het ongemak dat gepaard gaat met de keuze voor minder aantrekkelijke routes.

- (25) 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 dient de Commissie te onderzoeken of het mogelijk is een reserve op te bouwen die tot doel heeft de gevolgen van een plotselinge verhoging van heffingen ten laste van luchtruimgebruikers te beperken op tijdstippen van minder luchtverkeer.
- (26) De Commissie dient de haalbaarheid te onderzoeken van tijdelijke financiële steun voor maatregelen om de capaciteit van het Europese luchtverkeersleidingssysteem als geheel te vergroten.
- (27) De Commissie moet regelmatig, in samenwerking met Eurocontrol en met de nationale toezichthoudende instanties en luchtruimgebruikers, de wijze beoordelen waarop heffingen ten laste van luchtruimgebruikers worden vastgesteld en opgelegd.
- (28) Gezien de bijzonder gevoelige aard van informatie inzake verleners van luchtvaartnavigatiediensten, mogen de nationale toezichthoudende instanties geen informatie openbaar maken die onder het beroepsgeheim valt, ongeacht de wijze waarop een systeem voor de beoordeling en publicatie van de prestaties van die dienstverleners is georganiseerd,

HEBBER DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Doel en werkingssfeer

1. Binnen de werkingssfeer van de kaderverordening, regelt deze verordening de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Het doel van deze verordening is gemeenschappelijke eisen vast te stellen voor de veilige en efficiënte verlening van luchtvaartnavigatiediensten in de Gemeenschap.
2. Deze verordening is van toepassing op de verlening van luchtvaartnavigatiediensten voor algemeen luchtverkeer, in overeenstemming met en binnen de werkingssfeer van de kaderverordening.

Artikel 2

Taken van de nationale toezichthoudende instanties

1. De in artikel 4 van de kaderverordening genoemde nationale toezichthoudende instanties zorgen voor passend toezicht op de toepassing van deze verordening, met name

met betrekking tot de veilige en efficiënte dienstuitvoering door verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen met betrekking tot het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid valt van de lidstaat die de betrokken instantie heeft aangewezen of ingesteld.

2. Daartoe organiseert elke nationale toezichthoudende instantie passende inspecties en onderzoeken om na te gaan of aan de eisen van deze verordening is voldaan. De betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten verleent hieraan zijn medewerking.

3. Voor functionele luchtruiblokken die zich uitstrekken over het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van meer dan één lidstaat valt, sluiten de betrokken lidstaten een overeenkomst inzake het bij dit artikel voorgeschreven toezicht op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen met betrekking tot die functionele luchtruiblokken. Lidstaten kunnen een overeenkomst sluiten inzake het bij dit artikel voorgeschreven toezicht op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die diensten verlenen in een andere lidstaat dan die waar de verlener zijn belangrijkste plaats van vestiging heeft.

4. Nationale toezichthoudende instanties treffen passende regelingen voor een nauwe onderlinge samenwerking om een adequaat toezicht te waarborgen op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten die in het bezit zijn van een geldig certificaat van een lidstaat en die ook diensten verlenen met betrekking tot het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van een andere lidstaat valt. Deze samenwerking omvat ook regelingen voor de behandeling van gevallen waarin niet voldaan wordt aan de geldende gemeenschappelijke eisen van artikel 6 of aan de voorwaarden van bijlage II.

Artikel 3

Erkende organisaties

1. Nationale toezichthoudende instanties kunnen besluiten om de in artikel 2, lid 2, bedoelde inspecties en onderzoeken volledig of ten dele te delegeren aan erkende organisaties die aan de in bijlage I genoemde eisen voldoen.

2. Een door een nationale toezichthoudende instantie verleende erkenning is binnen de Gemeenschap geldig gedurende een periode van drie jaar die kan worden hernieuwd. Nationale toezichthoudende instanties kunnen elke erkende organisatie die in de Gemeenschap is gevestigd met de uitvoering van deze inspecties en onderzoeken belasten.

*Artikel 4***Veiligheidseisen**

De Eurocontrol Safety Regulatory Requirements, hierna genoemd „ESARR's”, en latere wijzigingen op deze ESARR's in het kader van deze verordening, worden door de Commissie volgens de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening vermelde procedure vastgesteld en goedgekeurd en krachtens communautaire wetgeving verplicht gesteld. De ESARR's worden in de vorm van verwijzingen bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 5***Vergunningverlening aan verkeersleiders**

Indien passend legt de Commissie, zo spoedig mogelijk na de inwerkingtreding van deze verordening, het Europees Parlement en de Raad een voorstel voor over de vergunningverlening aan verkeersleiders.

HOOFDSTUK II

VOORSCHRIFTEN INZAKE DE VERLENING VAN DIENSTEN*Artikel 6***Gemeenschappelijke eisen**

Er worden volgens de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde procedure gemeenschappelijke eisen vastgesteld voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten. De gemeenschappelijke eisen moeten ten minste betrekking hebben op:

- technische en operationele bekwaamheid en geschiktheid,
- systemen en processen voor veiligheids- en kwaliteitsbeheer,
- rapportages,
- kwaliteit van de diensten,
- financiële draagkracht,
- aansprakelijkheid en verzekering,
- eigendom en organisatiestructuur, met inbegrip van het vermijden van belangenconflicten,
- personeel, met inbegrip van adequate personeelsplanning,
- beveiliging.

*Artikel 7***Certificering van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten**

1. De verlening van alle luchtvaartnavigatiediensten in de Gemeenschap wordt door de lidstaten gecertificeerd.
2. Aanvragen voor certificering worden ingediend bij de nationale toezichthoudende instantie van de lidstaat waarin de aanvrager zijn belangrijkste plaats van vestiging heeft en in voorkomend geval statutair is gevestigd.
3. Nationale toezichthoudende instanties geven certificaten af aan de verleners van luchtvaartnavigatiediensten indien deze aan de in artikel 6 bedoelde gemeenschappelijke eisen voldoen. Certificaten kunnen worden verleend voor elke in artikel 2 van de kaderverordening genoemde afzonderlijke luchtvaartnavigatiedienst of voor een bundel van dergelijke diensten, onder meer in de situatie waarin een verlener van luchtvaartnavigatiediensten, ongeacht diens juridische status, zijn eigen communicatie-, navigatie- en begeleidingssystemen bedient en in stand houdt. De certificaten worden regelmatig gecontroleerd.
4. In de certificaten worden de rechten en plichten van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten aangegeven, met inbegrip van niet-discriminerende toegang tot diensten voor gebruikers van het luchtruim, met speciale aandacht voor de veiligheid. Aan certificering mogen alleen de voorwaarden van bijlage II verbonden zijn. Deze voorwaarden moeten objectief gerechtvaardigd, niet-discriminatoire, evenredig en transparant zijn.
5. Niettegenstaande het bepaalde in lid 1, kunnen lidstaten toestaan dat in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim of een deel daarvan luchtvaartnavigatiediensten worden verleend zonder certificaat, in gevallen waarin de verlener van deze diensten de diensten hoofdzakelijk aanbiedt aan andere bewegingen van luchtvaartuigen dan aan het algemeen luchtverkeer. In deze gevallen stelt de betrokken lidstaat de Commissie en de andere lidstaten in kennis van zijn besluit en van de maatregelen die zijn genomen om maximale overeenstemming met de vastgestelde gemeenschappelijke eisen te waarborgen.
6. Onverminderd het bepaalde in artikel 8 en afhankelijk van het bepaalde in artikel 9, verkrijgen verleners van luchtvaartnavigatiediensten met de verlening van een certificaat de mogelijkheid om hun diensten aan te bieden aan andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers en luchthavens in de Gemeenschap.

7. Nationale toezichthoudende instanties zien toe op de naleving van de gemeenschappelijke eisen en van de aan de certificaten verbonden voorwaarden. Details aangaande dit toezicht worden opgenomen in de jaarlijkse verslagen die aan de lidstaten worden overgelegd overeenkomstig artikel 12, lid 1, van de kaderverordening. Als een nationale toezichthoudende instantie vaststelt dat de houder van een certificaat niet langer aan deze eisen of voorwaarden voldoet, treft hij passende maatregelen, waarbij tegelijkertijd de continuïteit van de diensten wordt gewaarborgd. Deze maatregelen kunnen de intrekking van het certificaat omvatten.

8. Een lidstaat erkent elk certificaat dat in een andere lidstaat is afgegeven in overeenstemming met dit artikel.

9. In uitzonderlijke omstandigheden kunnen lidstaten de termijn waarbinnen aan dit artikel voldaan moet zijn, verlengen tot zes maanden na de in artikel 19, lid 2, genoemde datum. Lidstaten stellen de Commissie van deze verlenging in kennis, onder vermelding van de redenen daarvoor.

Artikel 8

Aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten

1. Lidstaten zorgen ervoor dat in het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt binnen bepaalde luchtruimblokken op exclusieve basis luchtverkeersdiensten worden verleend. Daartoe wijzen lidstaten een verlener van luchtverkeersdiensten aan die in het bezit is van een binnen de Gemeenschap geldig certificaat.

2. Lidstaten definiëren de rechten en plichten waaraan de aangewezen dienstverleners moeten voldoen. Deze plichten kunnen voorwaarden bevatten voor het tijdig verstrekken van relevante informatie, waarmee alle bewegingen van luchtvaartuigen in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim kunnen worden geïdentificeerd.

3. Lidstaten hebben de bevoegdheid om zelf een dienstverlener te kiezen, mits deze voldoet aan de eisen en voorwaarden van de artikelen 6 en 7.

4. Voor functionele luchtruimblokken die overeenkomstig artikel 5 van de luchtruimverordening zijn vastgesteld en die zich uitstrekken over het luchtruim waarvoor meer dan één lidstaat verantwoordelijk is, wijzen de betrokken lidstaten gezamenlijk tenminste één maand voor implementatie van het luchtruimblok één of meer verleners van luchtverkeersdiensten aan.

5. Lidstaten stellen de Commissie en de overige lidstaten onmiddellijk in kennis van alle in het kader van dit artikel

genomen besluiten over de aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten in specifieke luchtruimblokken binnen het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt.

Artikel 9

Aanwijzing van verleners van meteorologische diensten

1. Lidstaten kunnen een verlener van meteorologische diensten aanwijzen om op exclusieve basis met betrekking tot het gehele onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim of een deel daarvan alle meteorologische gegevens of een deel daarvan te verstrekken; daarbij dienen zij rekening te houden met overwegingen op het gebied van de veiligheid.

2. Lidstaten brengen de Commissie en de andere lidstaten onverwijld op de hoogte van elk besluit in het kader van dit artikel inzake de aanwijzing van een verlener van meteorologische diensten.

Artikel 10

Betrekkingen tussen dienstverleners

1. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten kunnen gebruikmaken van de diensten van andere dienstverleners die in de Gemeenschap gecertificeerd zijn.

2. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten leggen hun werkafspraken formeel vast door middel van schriftelijke overeenkomsten of daaraan gelijkwaardige juridische regelingen, waarin de specifieke verplichtingen en taken van de verschillende dienstverleners worden vastgelegd en die de uitwisseling van operationele gegevens tussen alle dienstverleners voor wat het algemene luchtverkeer betreft, mogelijk maken. Deze regelingen worden gemeld aan de betrokken nationale toezichthoudende instantie(s).

3. Waar het gaat om het verlenen van luchtverkeersdiensten, is de goedkeuring van de betrokken lidstaten vereist. Waar het gaat om het verlenen van meteorologische diensten, is de goedkeuring van de betrokken lidstaten vereist indien zij overeenkomstig artikel 9, lid 1, op exclusieve basis een verlener van deze diensten hebben aangewezen.

Artikel 11

Betrekkingen met de militaire autoriteiten

Lidstaten nemen in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid de noodzakelijke stappen om ervoor te zorgen dat er voor het beheer van specifieke luchtruimblokken schriftelijke overeenkomsten tussen de bevoegde civiele en militaire autoriteiten of gelijkwaardige juridische regelingen worden aangegaan.

*Artikel 12***Transparantie van rekeningen**

1. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten, ongeacht hun eigendomsstructuur of rechtsvorm, hun jaarrekeningen opstellen, aan een onafhankelijke accountantscontrole onderwerpen en publiceren. Deze jaarrekeningen moeten voldoen aan de door de Gemeenschap goedgekeurde internationale standaarden voor jaarrekeningen. Wanneer deze rekeningen wegens de juridische status van de dienstverlener niet volledig aan de internationale standaarden voor jaarrekeningen kunnen beantwoorden, streeft de betrokken verlener ernaar om zoveel mogelijk aan deze standaarden te voldoen.

2. In ieder geval moeten de verleners van luchtvaartnavigatiediensten een jaarverslag publiceren en worden zij regelmatig onderworpen aan een onafhankelijke accountantscontrole.

3. Wanneer verleners van luchtvaartnavigatiediensten een bundel van diensten aanbieden, doen zij in hun interne boekhouding voor de door hen verleende luchtvaartnavigatiediensten opgave van de betrokken kosten en opbrengsten, gespecificeerd overeenkomstig de beginselen van Eurocontrol voor het vaststellen van de kostengrondslag voor de „en route“-heffingen en de berekening van de tarieven per eenheid, en houden er, waar toepasselijk, geconsolideerde rekeningen op na voor andere diensten die niet de luchtvaartnavigatie betreffen, op dezelfde wijze als verplicht zou zijn wanneer de betrokken diensten zouden zijn uitgevoerd door aparte ondernemingen.

4. Lidstaten wijzen de bevoegde instanties aan die recht op inzage hebben in de boekhouding van dienstverleners die diensten verlenen in het onder hun verantwoordelijkheid vallende luchtruim.

5. Lidstaten kunnen de overgangsbepalingen van artikel 9 van Verordening (EG) nr. 1606/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 19 juli 2002 betreffende de toepassing van internationale standaarden voor jaarrekeningen⁽¹⁾ toepassen op de onder de werkingssfeer van deze verordening vallende verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

*Artikel 13***Toegang tot en bescherming van gegevens**

1. Voor wat het algemene luchtverkeer betreft, worden relevante operationele gegevens in real time uitgewisseld tussen alle verleners van luchtvaartnavigatiediensten onderling, luchtruimgebruikers en luchthavens teneinde aan hun operationele behoeften tegemoet te komen. De gegevens worden alleen voor operationele doeleinden gebruikt.

⁽¹⁾ PB L 243 van 11.9.2002, blz. 1.

2. Toegang tot relevante operationele gegevens wordt op niet-discriminatoire basis verleend aan bevoegde instanties, gecertificeerde verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers en luchthavens.

3. Gecertificeerde dienstverleners, luchtruimgebruikers en luchthavens stellen standaardvoorwaarden op voor de toegang tot hun andere relevante operationele gegevens dan de in lid 1 bedoelde. Deze standaardvoorwaarden worden goedgekeurd door de nationale toezichhoudende instanties. Waar nodig, worden gedetailleerde regels met betrekking tot dergelijke voorwaarden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde procedure.

HOOFDSTUK III

HEFFINGENSTELSELS*Artikel 14***Algemeen**

Overeenkomstig de in de artikelen 15 en 16 vermelde eisen, wordt een heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten ontwikkeld dat bijdraagt tot meer transparantie in het vaststellen, opleggen en innen van heffingen ten laste van luchtruimgebruikers. Dit heffingenstelsel moet ook stroken met artikel 15 van het Verdrag van Chicago van 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart en met het heffingensysteem van Eurocontrol voor „en route“-heffingen.

*Artikel 15***Algemene beginselen**

1. Het heffingenstelsel is gebaseerd op de berekening van de kosten die de verleners van luchtvaartnavigatiediensten ten behoeve van luchtruimgebruikers moeten maken. Het stelsel wijst deze kosten toe aan categorieën gebruikers.

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

- a) de onder luchtruimgebruikers te verdelen kosten zijn de volledige kosten van de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van passende bedragen voor rente op kapitaalinvesteringen en afschrijving van activa, alsmede van de kosten van onderhoud, exploitatie, beheer en administratie;
- b) de kosten die in dit verband moeten worden meegenomen, zijn die welke geraamd zijn voor de faciliteiten en diensten die zijn voorzien en worden uitgevoerd in het kader van het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio. Hieronder kunnen ook de kosten vallen

van de nationale toezichhoudende instanties en/of erkende organisaties, alsmede andere kosten die door de betrokken lidstaat en dienstverlener zijn gemaakt voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten;

- c) de kosten van de verschillende luchtvaartnavigatiediensten moeten apart worden aangeduid, zoals bepaald in artikel 12, lid 3;
- d) kruissubsidiëring tussen verschillende luchtvaartnavigatiediensten is toegestaan alleen wanneer zij door objectieve redenen gerechtvaardigd is en moet duidelijk kenbaar worden gemaakt;
- e) de transparantie van de kostenbasis voor de heffingen moet worden gegarandeerd. Uitvoeringsmaatregelen worden vastgesteld voor de verstrekking door de dienstverleners van informatie, met behulp waarvan de prognoses, werkelijke kosten en inkomsten van een dienstverlener kunnen worden beoordeeld. Er moet regelmatig informatie worden uitgewisseld tussen de nationale toezichhoudende instanties, dienstverleners, luchtruimgebruikers, de Commissie en Eurocontrol.

3. Onverminderd de Eurocontrolregeling inzake „en route”-heffingen, voldoen lidstaten bij de vaststelling van heffingen overeenkomstig lid 2 aan de volgende beginselen:

- a) heffingen voor de beschikbaarheid van luchtvaartnavigatiediensten worden vastgesteld onder niet-discriminatoire voorwaarden. Bij het opleggen van heffingen aan de verschillende luchtruimgebruikers voor het gebruik van dezelfde dienst mag geen onderscheid worden gemaakt op grond van nationaliteit of categorie luchtruimgebruiker;
- b) vrijstelling van bepaalde gebruikers, met name lichte luchtvaartuigen en staatsluchtvaartuigen, kan worden toegestaan, mits de kosten van een dergelijke vrijstelling niet op andere gebruikers worden afgewenteld;
- c) luchtvaartnavigatiediensten mogen voldoende inkomsten genereren die alle directe en indirecte bedrijfskosten te boven gaan en die voorzien in een redelijk rendement van het kapitaal, zodat kan worden bijgedragen aan noodzakelijke verbeteringen van kapitaal;
- d) heffingen geven de kosten weer die zijn verbonden aan de luchtvaartnavigatiediensten en aan faciliteiten die aan de luchtruimgebruikers ter beschikking worden gesteld, rekening houdend met het draagkrachtprincipe dat voor de verschillende betrokken typen luchtvaartuigen geldt;
- e) heffingen moeten de veilige, doeltreffende en daadwerkelijke verlening van luchtvaartnavigatiediensten bevorderen met het oog op een hoog veiligheidsniveau en kosteneffectiviteit en vormen een stimulans voor geïnte-

greerde dienstverlening. Daartoe kunnen deze heffingen worden gebruikt om te voorzien in:

- mechanismen, met inbegrip van prikkels in de vorm van financiële voor- en nadelen, om verleners van luchtvaartnavigatiediensten en/of luchtruimgebruikers te stimuleren om verbeteringen in de regeling van de luchtverkeersstromen, zoals capaciteitsvergroting en terugdringing van vertragingen, te ondersteunen, onder gelijktijdige handhaving van een optimaal veiligheidsniveau. Elke lidstaat blijft zelf volledig verantwoordelijk voor het besluit of dergelijke mechanismen al dan niet zullen worden toegepast,
- inkomsten ten behoeve van projecten die beogen specifieke categorieën luchtruimgebruikers en/of verleners van luchtvaartnavigatiediensten bij te staan teneinde collectieve luchtvaartnavigatie-infrastructuur, de verlening van de luchtvaartnavigatiediensten en het gebruik van het luchtruim te verbeteren.

4. De uitvoeringsmaatregelen op de onder de leden 1, 2 en 3 vallende gebieden worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 8 van de kaderverordening.

Artikel 16

Beoordeling van de heffingen

1. De Commissie draagt zorg voor een voortdurende beoordeling van de mate waarin de heffingen aan de in de artikelen 14 en 15 genoemde beginselen en voorschriften voldoen, een en ander in samenwerking met de lidstaten. De Commissie tracht de nodige mechanismen vast te stellen om gebruik te kunnen maken van de deskundigheid bij Eurocontrol.

2. Op verzoek van één of meer lidstaten die van mening is/ zijn dat de beginselen en voorschriften niet naar behoren zijn toegepast, dan wel op eigen initiatief, onderzoekt de Commissie elke bewering dat deze beginselen en/of voorschriften niet worden nageleefd of toegepast. Binnen twee maanden na ontvangst van een verzoek neemt de Commissie, na de betrokken lidstaat gehoord te hebben en na raadpleging van het Single Sky Comité volgens de in artikel 5, lid 2, van de kaderverordening bedoelde procedure, een besluit over de wijze waarop de artikelen 14 en 15 zijn toegepast en beslist zij of de praktijk in kwestie mag worden voortgezet.

3. De Commissie richt haar besluit tot de betrokken lidstaten en stelt de dienstverlener daarvan in kennis, voorzover deze wettelijk betrokken partij is. 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 andersluidend besluit nemen.

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 17

Aanpassing aan technische vooruitgang

1. Om de maatregelen in overeenstemming te brengen met technische ontwikkelingen, kunnen volgens de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde procedure de bijlagen worden aangepast.

2. De Commissie maakt de op basis van deze verordening vastgestelde uitvoeringsmaatregelen bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 18

Vertrouwelijkheid

1. Nationale toezichthoudende instanties, handelend conform hun nationale wetgeving, noch de Commissie maken vertrouwelijke informatie bekend, in het bijzonder informatie

over de dienstverleners, hun zakelijke relaties of hun kostencomponenten.

2. Lid 1 laat onverlet het recht van openbaarmaking van nationale toezichthoudende instanties, indien dit noodzakelijk is voor de uitvoering van hun taak, in welk geval de openbaarmaking van informatie evenredig moet zijn en rekening moet houden met de gewettigde belangen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten inzake de bescherming van hun bedrijfsgeheimen.

3. Bovendien staat lid 1 niet in de weg aan openbaarmaking van informatie die geen informatie van vertrouwelijke aard bevat over de voorwaarden en prestaties van de dienstverlening.

Artikel 19

Inwerkingtreding

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

2. De artikelen 7 en 8 treden evenwel in werking één jaar na de bekendmaking van de in artikel 5 genoemde gemeenschappelijke eisen in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

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

Gedaan te Straatsburg, 10 maart 2004.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

P. COX

Voor de Raad

De voorzitter

D. ROCHE

BIJLAGE I

EISEN VOOR ERKENDE ORGANISATIES

De erkende organisatie:

- moet met documenten kunnen onderbouwen een ruime ervaring te hebben in de beoordeling van publieke en private entiteiten in de luchtvervoerssectoren, met name van verleners 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 onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's;
 - mag niet worden gecontroleerd door verleners van luchtvaartnavigatiediensten, beheersinstanties van luchthavens of anderen die commercieel zijn betrokken bij de verlening van luchtvaartnavigatiediensten of bij luchtvervoersdiensten;
 - moet beschikken over het nodige technische, leidinggevende, ondersteunende en onderzoekspersoneel dat in overeenstemming is met de uit te voeren taken;
 - moet op zodanige wijze worden beheerd en bestuurd dat de vertrouwelijkheid van de voor het bestuur vereiste informatie gewaarborgd is;
 - moet bereid zijn de betrokken nationale toezichthoudende instantie relevante informatie te verstrekken;
 - moet zijn beleid en doelstellingen inzake kwaliteit en betrokkenheid daarbij hebben gedefinieerd en met documenten hebben onderbouwd en ervoor gezorgd hebben dat dit beleid op alle niveaus van de organisatie begrepen wordt, wordt uitgevoerd en wordt nageleefd;
 - moet een doelmatig intern kwaliteitssysteem hebben ontwikkeld, geïmplementeerd en naleven, dat gebaseerd is op toepasselijke onderdelen van internationaal erkende kwaliteitsnormen en dat in overeenstemming is met EN 45004 (keuringsinstanties) en EN 29001, als vertolkt door de IACS Quality System Certification Scheme Requirements;
 - moet zijn kwaliteitssysteem laten certificeren door een onafhankelijke auditinstantie die erkend wordt door de autoriteiten van de lidstaat waar deze gevestigd is.
-

*BIJLAGE II***VOORWAARDEN DIE AAN CERTIFICATEN MOETEN WORDEN VERBONDEN**

1. Op de certificaten wordt vermeld:
 - a) de nationale toezichthoudende instantie die het certificaat afgeeft,
 - b) de aanvrager (naam en adres),
 - c) de gecertificeerde diensten,
 - d) een verklaring ertoe strekkende dat de aanvrager voldoet aan de in artikel 6 bedoelde gemeenschappelijke eisen,
 - e) de datum van afgifte en de geldigheidsduur van het certificaat.

 2. Aanvullende voorwaarden die aan de certificaten verbonden zijn kunnen in voorkomend geval betrekking hebben op:
 - a) niet-discriminerende toegang tot diensten voor luchtruimgebruikers en het vereiste prestatieniveau, met inbegrip van veiligheids- en interoperabiliteitsniveau;
 - b) de operationele specificaties voor de afzonderlijke diensten;
 - c) de datum waarop de diensten moeten worden verleend;
 - d) de verschillende bedieningsapparatuur die in de specifieke dienst(en) moet worden gebruikt;
 - e) scheiding van of beperking in het uitvoeren van een dienst of van diensten die geen betrekking heeft of hebben op de verlening van luchtvaartnavigatiediensten;
 - f) met de dienst(en) verband houdende overeenkomsten, akkoorden of andere regelingen tussen de dienstverlener(s) en een derde partij;
 - g) verstrekking van informatie die redelijkerwijs vereist is voor het toezicht op het voldoen van de dienst(en) aan de gemeenschappelijke eisen, inclusief plannen, financiële en operationele gegevens, en belangrijke wijzigingen in het soort en/of de reikwijdte van de aangeboden luchtvaartnavigatiediensten;
 - h) andere wettelijke voorwaarden die niet specifiek zijn voor luchtvaartnavigatiediensten, zoals voorwaarden voor de opschorting of intrekking van het certificaat.
-

VERORDENING (EG) Nr. 551/2004 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 10 maart 2004

betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

(„de luchtruimverordening”)

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Gezien het advies van het Comité van de regio's ⁽³⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾ en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 11 december 2003 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim vergt een geharmoniseerde aanpak van de regelgeving voor de organisatie en het gebruik van het luchtruim.
- (2) In het verslag van de Groep op hoog niveau inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim van november 2000 wordt het noodzakelijk geacht dat het luchtruim op Europese basis wordt ingericht, gereguleerd en strategisch beheerd.
- (3) In de mededeling van de Commissie van 30 november 2001 over de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim wordt aangedrongen op een structurele hervorming waardoor de totstandkoming

van het gemeenschappelijk Europees luchtruim mogelijk wordt, door een geleidelijk meer geïntegreerd beheer van het luchtruim en de ontwikkeling van nieuwe concepten en procedures voor luchtverkeersbeveiliging.

- (4) Bij Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 is het kader vastgesteld voor de totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim („de kaderverordening”) ⁽⁵⁾.
- (5) In artikel 1 van het in 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart erkennen de verdragsluitende staten dat „elke staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over het luchtruim boven zijn grondgebied”. De lidstaten van de Gemeenschap oefenen in het kader van die soevereiniteit hun publieke bevoegdheden uit bij het geven van luchtverkeersleiding, conform de geldende internationale verdragen.
- (6) Het luchtruim is een gemeenschappelijke hulpbron voor alle categorieën gebruikers waarvan op flexibele wijze gebruik moet worden gemaakt door alle gebruikers, met zekerstelling van billijkheid en transparantie, waarbij rekening wordt gehouden met de behoeften van de lidstaten inzake beveiliging en defensie en met hun verplichtingen binnen internationale organisaties.
- (7) Een efficiënt beheer van het luchtruim is van fundamenteel belang voor verhoging van de capaciteit van het luchtverkeersdienstensysteem, om optimaal tegemoet te kunnen komen aan de behoeften van de verschillende gebruikers en om het hoogst mogelijke flexibel gebruik van het luchtruim te kunnen realiseren.
- (8) Uit de activiteiten van Eurocontrol blijkt dat het niet realistisch is om het routenetwerk en de luchtruimstructuur geïsoleerd te willen ontwikkelen, aangezien elke afzonderlijke staat integraal deel uitmaakt van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeveiliging, zowel binnen als buiten de Gemeenschap.

⁽¹⁾ PB C 103 E van 30.4.2002, blz. 35.

⁽²⁾ PB C 241 van 7.10.2002, blz. 24.

⁽³⁾ PB C 278 van 14.11.2002, blz. 13.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 3 september 2002 (PB C 272 E van 13.11.2003, blz. 316). Gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 18 maart 2003 (PB C 129 E van 3.6.2003, blz. 11) en standpunt van het Europees Parlement van 3 juli 2003 (nog niet verschenen in het Publicatieblad). Besluit van het Europees Parlement van 29 januari 2004 en besluit van de Raad van 2 februari 2004.

⁽⁵⁾ Zie blz. 1 van dit Publicatieblad.

- (9) Er moet een geleidelijk meer geïntegreerd operationeel luchtruim tot stand worden gebracht voor algemeen en-route luchtverkeer in het hoger luchtruim; de interface tussen het hoger luchtruim en het lager luchtruim moet dienovereenkomstig worden bepaald.
- (10) Een Europees vluchtinformatiegebied voor het hoger luchtruim, dat onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten valt binnen de werkingssfeer van deze verordening, moet gezamenlijke planning en publicatie van luchtvaartinlichtingen bevorderen, zodat regionale knelpunten worden weggenomen.
- (11) Luchtruimgebruikers worden geconfronteerd met uiteenlopende voorwaarden van toegang tot en van bewegingsvrijheid binnen het communautaire luchtruim. Dit is te wijten aan het gebrek aan harmonisatie in de classificatie van het luchtruim.
- (12) De herindeling van het luchtruim moet uitgaan van operationele behoeften, ongeacht de bestaande grenzen. Gemeenschappelijke algemene beginselen voor de instelling van uniforme functionele luchtruimblokken dienen te worden uitgewerkt in overleg met en op basis van technisch advies van Eurocontrol.
- (13) Het is van wezenlijk belang dat een gemeenschappelijk, geharmoniseerde luchtruimstructuur van routes en sectoren tot stand komt, dat de huidige en toekomstige organisatie van het luchtruim wordt gebaseerd op gemeenschappelijke beginselen, en dat het luchtruim wordt ingericht en beheerd overeenkomstig geharmoniseerde regels.
- (14) Het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim moet effectief worden toegepast; het gebruik van luchtvaartsectoren moet worden geoptimaliseerd, met name in piektijden voor het algemeen luchtvaartverkeer en in de gedeelten van het luchtruim met een grote verkeersdichtheid, door samenwerking tussen lidstaten met betrekking tot het gebruik van die sectoren voor militaire operaties en trainingen. Daarom moeten de nodige middelen worden vrijgemaakt voor een doeltreffende implementatie van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim, rekening houdend met zowel de civiele als de militaire behoeften.
- (15) De lidstaten dienen zich in te zetten om met aangrenzende lidstaten samen te werken teneinde het begrip „flexibel gebruik van het luchtruim” over de nationale grenzen heen in toepassing te brengen.
- (16) Verschillen in de organisatie van de civiel-militaire samenwerking in de Gemeenschap beperken een uniform en efficiënt beheer van het luchtruim en het doorvoeren van veranderingen. Het welslagen van het gemeenschappelijk Europees luchtruim hangt af van een effectieve samenwerking tussen de civiele en militaire autoriteiten, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de lidstaten op defensiegebied.
- (17) Garanties voor militaire operaties en trainingen moeten worden gesteld voorzover de toepassing van gemeenschappelijke beginselen en criteria afbreuk doet aan de veilige en efficiënte uitvoering ervan.
- (18) Er moeten adequate maatregelen worden genomen om de effectiviteit van de regeling van luchtverkeersstromen te verbeteren, met als doel om bestaande operationele eenheden, waaronder de Central Flow Management Unit van Eurocontrol, te ondersteunen, teneinde efficiënte vluchtoperaties te garanderen.
- (19) Er moet worden nagedacht over de uitbreiding van de concepten voor het hoger luchtruim naar het lager luchtruim, aan de hand van een tijdschema en toepasselijke studies,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMEEN

Artikel 1

Doel en werkingssfeer

1. Binnen de werkingssfeer van de kaderverordening, regelt deze verordening de organisatie en het gebruik van het luchtruim in het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim. Deze verordening heeft ten doel het concept van een geleidelijk meer geïntegreerd operationeel luchtruim in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid te ondersteunen en gemeenschappelijke procedures vast te stellen voor inrichting, planning en beheer, opdat een efficiënte en veilige werking van de luchtverkeersbeveiliging kan worden verzekerd.

2. Het luchtruim moet op zodanige wijze worden gebruikt dat de exploitatie van luchtvaartnavigatiediensten als samenhangend en consistent geheel wordt ondersteund overeenkomstig Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en van de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten binnen het gemeenschappelijk Europees luchtruim („de dienstverleningsverordening”) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Zie blz. 10 van dit Publicatieblad.

3. Onverminderd artikel 10, is deze verordening van toepassing op het luchtruim in de EUR- en AFI-gebieden van ICAO waar lidstaten verantwoordelijk zijn voor de verlening van luchtverkeersdiensten overeenkomstig de dienstverleningsverordening. De lidstaten kunnen deze verordening ook toepassen op het luchtruim dat in andere ICAO-gebieden onder hun verantwoordelijkheid valt, mits zij de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis stellen.

4. De vluchtinformatiegebieden die vallen binnen het luchtruim waarop deze verordening van toepassing is, worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

4. Lidstaten behouden hun verantwoordelijkheden tegenover ICAO binnen de geografische grenzen van de vluchtinformatiegebieden voor het hoger luchtruim en vluchtinformatiegebieden die door ICAO aan hen zijn toegewezen op de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

5. Onverminderd de publicatie van luchtvaartinlichtingen door de lidstaten en op een wijze die consistent is met het publiceren hiervan coördineert de Commissie in nauwe samenwerking met Eurocontrol de ontwikkeling van één enkele publicatie van luchtvaartinlichtingen met betrekking tot het EUIR, met inachtneming van de ICAO-eisen terzake.

HOOFDSTUK II

LUCHTRUIMARCHITECTUUR

Artikel 2

Scheidingsniveau

De scheiding tussen het hoger en het lager luchtruim wordt vastgesteld op vliegniveau 285.

Tot afwijkingen in het scheidingsniveau die gerechtvaardigd zijn op grond van operationele eisen kan worden besloten in overeenstemming met de betrokken lidstaten volgens de procedure van artikel 5, lid 3, van de kaderverordening.

Artikel 3

Europees vluchtinformatiegebied voor het hoger luchtruim (EUIR)

1. De Gemeenschap en haar lidstaten streven naar de instelling en erkenning door ICAO van één EUIR. Daartoe legt de Commissie, voor de aangelegenheden die onder de bevoegdheid van de Gemeenschap vallen, overeenkomstig artikel 300 van het Verdrag uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening een aanbeveling voor aan de Raad.

2. Het EUIR wordt op zodanige wijze ingericht dat het het luchtruim bestrijkt dat overeenkomstig artikel 1, lid 3, onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten valt en kan ook luchtruim omvatten van derde landen in Europa.

3. De instelling van het EUIR laat onverlet de verantwoordelijkheid van lidstaten om overeenkomstig artikel 8, lid 1, van de dienstverleningsverordening verleners van luchtverkeersdiensten aan te wijzen voor het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt.

Artikel 4

Luchtruimclassificatie

De Commissie en de lidstaten richten het EUIR in in overeenstemming met een geleidelijke harmonisatie van de luchtruimclassificatie, met het oog op zekerstelling van een naadloze verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het kader van het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Deze gemeenschappelijke aanpak is gebaseerd op een vereenvoudigde toepassing van de luchtruimclassificatie, zoals deze overeenkomstig de ICAO-normen is gedefinieerd in de luchtruimstrategie van Eurocontrol voor de staten van de European Civil Aviation Conference.

De nodige uitvoeringsmaatregelen op dit gebied worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 8 van de kaderverordening.

Artikel 5

Herindeling van het hoger luchtruim

1. Om een zo groot mogelijke capaciteit van en doeltreffendheid in het netwerk voor luchtverkeersbeveiliging binnen het gemeenschappelijk Europees luchtruim te realiseren, en met het oog op handhaving van een hoog veiligheidsniveau, vindt een herindeling van het hoger luchtruim plaats in functionele luchtruimblokken.

2. Voor de functionele luchtruimblokken geldt onder meer:

- a) dat zij worden onderbouwd vanuit veiligheidsoverwegingen;
- b) dat zij een optimaal gebruik van het luchtruim mogelijk maken, waarbij rekening wordt gehouden met luchtverkeersstromen;
- c) dat zij hun rechtvaardiging vinden in een toegevoegde waarde over de gehele linie, met inbegrip van een optimaal gebruik van technische en personele middelen, op basis van kosten-batenanalyses;
- d) dat zij een vlotte en flexibele overdracht garanderen van verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding tussen luchtverkeersleidingscentra;

- e) dat zij garanderen dat de configuratie van het hoger luchtruim aansluit op die van het lager luchtruim;
- f) dat zij voldoen aan voorwaarden die voortvloeien uit regionale overeenkomsten die binnen ICAO zijn gesloten, en
- g) dat zij regionale overeenkomsten eerbiedigen die op de datum van inwerkingtreding van deze verordening van kracht zijn, in het bijzonder de overeenkomsten waarbij derde landen in Europa zijn betrokken.

3. Gemeenschappelijke algemene beginselen voor de instelling en wijziging van functionele luchtruimblokken worden ontwikkeld volgens de procedure van artikel 8 van de kaderverordening.

4. Een functioneel luchtruimblok wordt uitsluitend ingesteld bij onderlinge overeenstemming tussen alle lidstaten die verantwoordelijk zijn voor een deel van het luchtruim in het blok, dan wel bij een verklaring van één lidstaat indien het luchtruim in het blok volledig onder zijn verantwoordelijkheid valt. De lidstaat (lidstaten) in kwestie handelt (handelen) uitsluitend na raadpleging van belanghebbende partijen, met inbegrip van de Commissie en de andere lidstaten.

5. Indien een functioneel luchtruimblok luchtruim betreft dat volledig of gedeeltelijk onder de verantwoordelijkheid van twee of meer lidstaten valt, bevat de overeenkomst waarbij het blok wordt ingesteld de nodige bepalingen over de wijze waarop het blok kan worden gewijzigd en de wijze waarop een lidstaat zich uit het blok kan terugtrekken, met inbegrip van overgangsregelingen.

6. Bij geschillen tussen twee of meer lidstaten ten aanzien van een grensoverschrijdend functioneel luchtruimblok dat luchtruim onder hun verantwoordelijkheid betreft, kunnen de betrokken lidstaten de zaak gezamenlijk voor advies aan het Single Sky Comité voorleggen. Het advies wordt verstrekt aan de betrokken lidstaten. Onverminderd lid 4 houden de lidstaten met het advies rekening om een oplossing te vinden.

7. De in de leden 4 en 5 bedoelde besluiten worden aan de Commissie meegedeeld met het oog op bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. In die bekendmaking wordt de datum vermeld waarop het besluit in kwestie van kracht wordt.

Artikel 6

Geoptimaliseerd route- en sectorontwerp in het hoger luchtruim

1. Er worden gemeenschappelijke beginselen en criteria voor route- en sectorontwerp vastgesteld om te zorgen

voor een veilig, economisch doeltreffend en milieuvriendelijk gebruik van het luchtruim. Sectorontwerp moet coherent zijn onder meer met route-ontwerp.

2. De uitvoeringsmaatregelen op de door lid 1 bestreken gebieden worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 8 van de kaderverordening.

3. Voor besluiten over de instelling of wijziging van routes en sectoren is de goedkeuring vereist van de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor het luchtruim waarop dergelijke besluiten van toepassing zijn.

HOOFDSTUK III

FLEXIBEL GEBRUIK VAN HET LUCHTRUIM IN HET GEMEENSCHAPPELIJK EUROPEES LUCHTRUIM

Artikel 7

Flexibel gebruik van het luchtruim

1. Rekening houdend met de organisatie van de militaire aspecten die onder hun verantwoordelijkheid vallen, zorgen lidstaten voor de uniforme toepassing in het gemeenschappelijk Europees luchtruim van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim, zoals dat door de ICAO is omschreven en door Eurocontrol is ontwikkeld, opdat het beheer van het luchtruim en de luchtverkeersbeveiliging binnen het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid wordt bevorderd.

2. Lidstaten brengen jaarlijks verslag uit aan de Commissie over de toepassing, in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim op het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt.

3. Wanneer het, in het bijzonder op grond van de door lidstaten ingediende verslagen, noodzakelijk wordt de toepassing van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim in het gemeenschappelijk Europees luchtruim te versterken en te harmoniseren, worden in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid uitvoeringsmaatregelen vastgesteld volgens de procedure van artikel 8 van de kaderverordening.

Artikel 8

Tijdelijke opschorting

1. In gevallen waarin de toepassing van artikel 7 tot aanzienlijke operationele moeilijkheden leidt, kunnen de lidstaten de toepassing daarvan tijdelijk opschorten, mits zij de Commissie en de overige lidstaten daarvan onverwijld in kennis stellen.

2. Na de instelling van een tijdelijke opschorting kunnen voor het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van de betrokken lidstaat of lidstaten valt, aanpassingen worden uitgewerkt in de krachtens de toepassing van artikel 8, lid 3, vastgestelde maatregelen volgens de procedure van artikel 7 van de kaderverordening.

Artikel 9

Regeling van luchtverkeersstromen

1. Er worden volgens de procedure bedoeld in artikel 8 van de kaderverordening, uitvoeringsmaatregelen vastgesteld voor de regeling van luchtverkeersstromen, teneinde de beschikbare capaciteit voor het gebruik van het luchtruim te optimaliseren en de processen rondom de regeling van luchtverkeersstromen te verbeteren. Deze maatregelen moeten als uitgangspunt hebben transparantie en efficiency, opdat capaciteit op flexibele en efficiënte wijze beschikbaar wordt gesteld in lijn met de aanbevelingen van het ICAO Regional Air Navigation Plan, European Region.

2. De uitvoeringsbepalingen ondersteunen de operationele besluitvorming van verleneren van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten en luchtruimgebruikers en bestrijken de volgende gebieden:

- a) vluchtplanning;
- b) gebruik van beschikbare luchtruimcapaciteit tijdens alle fasen van de vlucht, met inbegrip van de slottoewijzing;
- c) routegebruik door het algemeen luchtverkeer, met inbegrip van
 - de ontwikkeling van één enkele publicatie voor routes en verkeersoriëntering,

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

Gedaan te Straatsburg, 10 maart 2004.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

P. COX

- opties voor de omleiding van het algemeen luchtverkeer weg van gebieden waar congestie optreedt, en
- voorrangregels voor toegang tot het luchtruim voor het algemeen luchtverkeer, met name in tijden van congestie en crisis.

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 10

Beoordeling

In het kader van de periodieke beoordeling zoals bedoeld in artikel 12, lid 2, van de kaderverordening zal de Commissie een toekomstige studie voltooiën naar de voorwaarden voor toepassing in de toekomst van de in de artikelen 3, 5 en 6 vermelde concepten op het lager luchtruim.

Op basis van de conclusies van de studie en in het licht van de geboekte vooruitgang legt de Commissie uiterlijk op 31 december 2006 een verslag voor aan het Europees Parlement en de Raad, zonodig vergezeld van een voorstel om de toepassing van deze concepten uit te breiden tot het lager luchtruim of om andere stappen te nemen. Ingeval uitbreiding beoogd is, dienen de relevante besluiten bij voorkeur te worden genomen voor 31 december 2009.

Artikel 11

Inwerkingtreding

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

Voor de Raad

De voorzitter

D. ROCHE

VERKLARING VAN DE COMMISSIE

Op basis van een verslag over de ervaring met de tenuitvoerlegging van artikel 5 zal de Commissie indien nodig, binnen een termijn van vijf jaar, voorstellen doen tot wijziging van de procedure als bedoeld in artikel 5, lid 6.

VERORDENING (EG) Nr. 552/2004 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 10 maart 2004****betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging****(„de interoperabiliteitsverordening”)****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽³⁾,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾ en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 11 december 2003 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim moeten maatregelen worden goedgekeurd met betrekking tot systemen, onderdelen en bijbehorende procedures, om te zorgen voor de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging, in lijn met de levering van luchtvaartnavigatiediensten zoals bepaald in Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europese luchtruim („de dienstverleningsverordening”) ⁽⁵⁾ en met de organisatie en het gebruik van het luchtruim zoals bepaald in Verordening (EG) nr. 551/2004 van het

Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de luchtruimverordening”) ⁽⁶⁾.

(2) Het verslag van de groep op hoog niveau inzake het gemeenschappelijke Europese luchtruim bevestigt de behoefte om een technische verordening tot stand te brengen op basis van de „nieuwe aanpak”, overeenkomstig de resolutie van de Raad van 7 mei 1985 ⁽⁷⁾ inzake een nieuwe aanpak van technische harmonisatie en normen, waarin essentiële eisen, regels en normen complementair en samenhangend zijn.

(3) Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim („de kaderverordening”) ⁽⁸⁾ stelt het kader vast voor de totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim.

(4) 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 Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging, maar dat de situatie nog steeds onbevredigend is, met een laag niveau van integratie tussen nationale luchtverkeersleidingsystemen en een trage invoering van nieuwe operationele en technologische concepten die nodig zijn om de nodige extra capaciteit te leveren.

(5) Verhoging van het niveau van integratie op communautair niveau zou leiden tot grotere efficiency en lagere kosten voor aankopen en onderhoud, en tot een betere operationele coördinatie.

⁽¹⁾ PB C 103 E van 30.4.2002, blz. 41.

⁽²⁾ PB C 241 van 7.10.2002, blz. 24.

⁽³⁾ PB C 278 van 14.11.2002, blz. 13.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 3 september 2002 (PB C 272 E van 13.11.2003, blz. 325), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 18 maart 2003 (PB C 129 E van 3.6.2003, blz. 26), standpunt van het Europees Parlement van 3 juli 2003 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), besluit van het Europees Parlement van 29 januari 2004 en besluit van de Raad van 2 februari 2004.

⁽⁵⁾ Zie bladzijde 10 van dit Publicatieblad.

⁽⁶⁾ Zie bladzijde 20 van dit Publicatieblad.

⁽⁷⁾ PB C 136 van 4.6.1985, blz. 1.

⁽⁸⁾ Zie bladzijde 1 van dit Publicatieblad.

- (6) Het feit dat bij aankopen voornamelijk nationale technische specificaties worden gehanteerd, heeft geleid tot een versnippering van de markt voor systemen en heeft de industriële samenwerking op communautair niveau niet bevorderd. Tengevolge daarvan is met name de industrie getroffen, aangezien zij haar producten voor elke nationale markt aanzienlijk moet aanpassen. Deze praktijken maken de ontwikkeling en invoering van nieuwe technologie onnodig moeilijk en vertragen de invoering van nieuwe operationele concepten die nodig zijn om de capaciteit te vergroten.
- (7) Het is daarom in het belang van allen die betrokkenen zijn bij de luchtverkeersbeveiliging om een nieuwe, op deelgenootschap berustende aanpak te ontwikkelen, die een evenwichtige betrokkenheid van alle partijen mogelijk maakt en creativiteit en het delen van kennis, ervaringen en risico's stimuleert; dit deelgenootschap moet erop gericht zijn om in samenwerking met de industrie een samenhangende verzameling van communautaire specificaties vast te stellen, die kan voldoen aan de grootst mogelijke scala van behoeften
- (8) De interne markt is een doelstelling van de Gemeenschap en derhalve moeten maatregelen die krachtens deze verordening worden genomen, bijdragen aan de toenemende ontwikkeling van de markt in die sector.
- (9) Het is daarom wenselijk om essentiële eisen vast te stellen die van toepassing zijn op het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging en op de systemen, onderdelen en bijbehorende procedures daarvan.
- (10) Er moeten implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit vastgesteld worden voor systemen, wanneer dat nodig is ter aanvulling op en ter verfijning van de essentiële eisen. Die maatregelen moeten worden vastgesteld wanneer dat nodig is om de gecoördineerde invoering van nieuwe, overeengekomen en goedgekeurde operationele en technologische concepten te bevorderen; naleving van die maatregelen moet permanent gewaarborgd zijn. Deze maatregelen moeten gebaseerd zijn op door internationale organisaties zoals Eurocontrol of de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ontwikkelde regels en normen.
- (11) De ontwikkeling en de aanneming van communautaire specificaties betreffende het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging en de systemen, onderdelen en bijbehorende procedures daarvan zijn een geschikt middel om de technische en operationele voorwaarden te omschrijven die nodig zijn om aan de essentiële eisen en de implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit te voldoen; naleving van bekendgemaakte communautaire specificaties, hetgeen vrijwillig blijft, schept een vermoeden van overeenstemming met de essentiële eisen en de implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit.
- (12) Communautaire specificaties moeten worden opgesteld door de Europese normalisatie-instellingen, in samenwerking met de Europese Organisatie voor Burgerluchtvaartapparatuur (Eurocae) en door Eurocontrol, overeenkomstig algemene communautaire normalisatieprocedures.
- (13) De procedures voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van de onderdelen moeten gebaseerd zijn op het gebruik van 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 aanbrennen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming⁽¹⁾ en die bedoeld zijn voor gebruik in de technische harmonisatierichtlijnen. Voorzover nodig, kunnen deze modules zo worden uitgebreid dat zij specifieke eisen van de betrokken industrie omvatten.
- (14) De betrokken markt is klein en bestaat uit systemen en onderdelen die vrijwel uitsluitend worden gebruikt voor luchtverkeersbeveiliging en die niet zijn bestemd voor het brede publiek. Het zou daarom te ver gaan om de CE-markering aan te brengen op onderdelen, aangezien de verklaring van conformiteit van de fabrikant op basis van de beoordeling van conformiteit en/of geschiktheid voor gebruik voldoende is. Dit laat de verplichting van fabrikanten onverlet om op bepaalde onderdelen de CE-markering aan te brengen om te certificeren dat zij voldoen aan andere toepasselijke communautaire wettelijke regelingen.
- (15) Een voorwaarde voor het in dienst stellen van luchtverkeersbeveiligingssystemen is dat moet worden geverifieerd of is voldaan aan de essentiële eisen en de implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit; het gebruik van communautaire specificaties schept een vermoeden van conformiteit met de essentiële eisen en met relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit.
- (16) De volledige toepassing van deze verordening moet plaatsvinden overeenkomstig een overgangsstrategie waarbij ernaar moet worden gestreefd om de doelstelling van deze verordening te bereiken, zonder daarbij ongerechtvaardigde kosten-batenbelemmeringen te scheppen voor het behoud van de bestaande infrastructuur.

(1) PB L 220 van 30.8.1993, blz. 23.

(17) In het kader van de relevante communautaire wettelijke regels moet rekening worden gehouden met de noodzaak om

- geharmoniseerde voorwaarden te waarborgen met betrekking tot de beschikbaarheid en het efficiënte gebruik van het radiospectrum dat nodig is voor de implementatie van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, met inbegrip van aspecten van elektromagnetische compatibiliteit;
- de „Safety of Life”-diensten te beschermen tegen schadelijke hinder;
- te zorgen voor een efficiënt en passend gebruik van frequenties die zijn toegewezen aan en uitsluitend worden beheerd door de luchtvaartsector.

(18) 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 luchtverkeersafhandeling⁽¹⁾ is beperkt tot verplichtingen van aanbestedende diensten. De onderhavige verordening is ruimer, in die zin dat het ziet op verplichtingen van alle betrokkenen, met inbegrip van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchttruimgebruikers, de industrie en luchthavens, en het mogelijk maakt om regels op te stellen die op iedereen van toepassing zijn, alsook om communautaire specificaties vast te stellen die, hoewel zij op vrijwillige basis worden toegepast, een vermoeden van conformiteit met de essentiële eisen scheppen. Derhalve moeten Richtlijn 93/65/EEG, 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 luchtverkeersafhandeling⁽²⁾, 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 Raad⁽³⁾ en Verordening (EG) nr. 980/2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2082/2000 na een overgangperiode worden ingetrokken.

(19) Om redenen van rechtszekerheid moet ervoor gezorgd worden dat de inhoud van bepaalde voorschriften in communautaire wettelijke voorschriften die op basis van Richtlijn 93/65/EEG aangenomen zijn, onverminderd

van kracht blijft. De aanneming, krachtens deze verordening, van uitvoeringsregels die met dergelijke voorschriften overeenkomen, zal enige tijd vergen,

HEBBERN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Doel en werkingssfeer

1. Binnen de werkingssfeer van de kaderverordening, heeft deze verordening betrekking op de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging.
2. Deze verordening is van toepassing op de in bijlage I vermelde systemen, de onderdelen ervan en bijbehorende procedures.
3. Het doel van deze verordening is de interoperabiliteit tot stand te brengen tussen de verschillende systemen, onderdelen en bijbehorende procedures van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging, met passende inachtneming van de relevante internationale regels. Deze verordening beoogt ook te zorgen voor een snelle, gecoördineerde invoering van nieuwe overeengekomen en goedgekeurde operationele en technologische concepten in luchtverkeersbeveiliging.

HOOFDSTUK II

ESSENTIËLE EISEN, IMPLEMENTATIEMAATREGELEN VOOR INTEROPERABILITEIT EN COMMUNAUTAIRE SPECIFICATIES

Artikel 2

Essentiële eisen

Het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging, de systemen, de onderdelen ervan en bijbehorende procedures moeten voldoen aan toepasselijke essentiële eisen. De essentiële eisen staan vermeld in bijlage II.

Artikel 3

Implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit

1. Er worden implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit vastgesteld wanneer dat nodig is om de doelstellingen van deze verordening op een samenhangende wijze te bereiken.

(1) PB L 187 van 29.7.1993, blz. 52. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

(2) PB L 95 van 10.4.1997, blz. 16. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 2082/2000 (PB L 254 van 9.10.2000, blz. 1).

(3) PB L 254 van 9.10.2000, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 980/2002 (PB L 150 van 8.6.2002, blz. 38).

2. De systemen, onderdelen en bijbehorende procedures moeten gedurende de gehele gebruikscyclus aan de toepasselijke implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit voldoen.

3. Implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit moeten met name

- a) specifieke eisen bevatten ter aanvulling op of verfijning van de essentiële eisen, met name op het gebied van veiligheid, naadloze werking en prestaties, en/of
- b) voorzover nodig, specifieke eisen omschrijven ter aanvulling op of verfijning van de essentiële eisen, met name met betrekking tot de gecoördineerde invoering van nieuwe overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten, of technologische ontwikkelingen, en/of
- c) de onderdelen van systemen bepalen, en/of
- d) de procedures voor de beoordeling van specifieke conformiteit omschrijven, met inschakeling, voorzover nodig, van de in artikel 8 bedoelde aangemelde instanties, gebaseerd op de in Besluit 93/465/EEG gedefinieerde modules die moeten worden gebruikt voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van onderdelen, en van de verificatie van systemen, en/of
- e) de implementatievoorwaarden vermelden, inclusief, voorzover nodig, de datum waarop de belanghebbende partijen daaraan moeten voldoen.

4. Bij het opstellen, goedkeuren en herzien van implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit wordt rekening gehouden met de geschatte kosten en baten van technische oplossingen waarmee aan die maatregelen kan worden voldaan, teneinde de best haalbare oplossing te kunnen vaststellen, met passende aandacht voor de handhaving van een hoog veiligheidsniveau. Een raming van de kosten en baten van die oplossingen voor alle belanghebbende partijen wordt aan elke concept implementatiemaatregel voor interoperabiliteit gehecht.

5. Implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 8 van de kaderverordening.

Artikel 4

Communautaire specificaties

1. Om het doel van deze verordening te bereiken, kunnen communautaire specificaties worden vastgesteld. Dergelijke specificaties kunnen:

- a) Europese normen zijn voor systemen of onderdelen, samen met de relevante procedures, die zijn opgesteld

door de Europese normalisatie-instellingen in samenwerking met Eurocae, in opdracht van de Commissie, overeenkomstig artikel 6, lid 4, van Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij⁽¹⁾ en krachtens de op 13 november 1984 ondertekende algemene richtsnoeren voor samenwerking tussen de Commissie en de normalisatie-instellingen,

of

- b) specificaties zijn die door Eurocontrol in reactie op het verzoek van de Commissie zijn opgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 5, lid 2, van de kaderverordening voor kwesties inzake operationele coördinatie tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

2. Het voldoen aan de essentiële eisen en/of de implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit wordt aangenomen voor systemen en de bijbehorende procedures, of voor onderdelen die voldoen aan de relevante communautaire specificaties en waarvan de referentienummers bekendgemaakt zijn in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

3. De Commissie maakt de referentienummers van de in lid 1, onder a), bedoelde Europese normen bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

4. De Commissie maakt de referentienummers van de in lid 1, onder b), bedoelde specificaties van Eurocontrol bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie* overeenkomstig de procedure van artikel 5, lid 2, van de kaderverordening.

5. Wanneer een lidstaat of de Commissie van mening is dat conformiteit met een bekendgemaakte communautaire specificatie niet garandeert dat voldaan wordt aan de essentiële eisen en/of implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit waarop de betrokken communautaire specificatie bedoelt betrekking te hebben, is de procedure van artikel 5, lid 2, van de kaderverordening van toepassing.

6. In het geval van tekortkomingen in bekendgemaakte Europese normen, kan overeenkomstig de procedure van artikel 5, lid 2, van de kaderverordening, na consultatie van het krachtens artikel 5 van Richtlijn 98/34/EG opgerichte comité, worden besloten die normen geheel of gedeeltelijk te verwijderen uit de publicaties die deze bevatten of tot wijziging ervan.

⁽¹⁾ PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 98/48/EG (PB L 217 van 5.8.1998, blz. 18).

7. In het geval van tekortkomingen in bekendgemaakte specificaties van Eurocontrol, kan volgens de procedure van artikel 5, lid 2, van de kaderverordening worden besloten die normen geheel of gedeeltelijk te verwijderen uit de publicaties die deze bevatten of tot wijziging ervan.

HOOFDSTUK III

VERIFICATIE VAN NAKOMING

Artikel 5

EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van onderdelen

1. Onderdelen gaan vergezeld van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik. De elementen van die verklaring staan in bijlage III.

2. De fabrikant of zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde vertegenwoordiger garandeert en verklaart aan de hand van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, dat hij de bepalingen van de essentiële eisen en van de relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit heeft toegepast.

3. Het voldoen aan de essentiële eisen en de relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit wordt aangenomen met betrekking tot die onderdelen die vergezeld gaan van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik.

4. In de relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit wordt, voorzover nodig, vermeld welke taken met betrekking tot de beoordeling van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van onderdelen uitgevoerd moeten worden door de in artikel 8 bedoelde aangemelde instanties.

Artikel 6

EG-verklaring van verificatie van systemen

1. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten geeft voor systemen een EG-verificatie af, overeenkomstig de relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit, om ervoor te zorgen dat deze aan de essentiële eisen van deze verordening en de implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit voldoen wanneer zij in het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging worden geïntegreerd.

2. Voordat een systeem in dienst wordt gesteld, stelt de betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten een EG-verklaring van verificatie op waarin nakoming bevestigd wordt, en dient hij die, met een technisch dossier, in bij de nationale

toezichthoudende autoriteit. De elementen van die verklaring en van het technische dossier staan in bijlage IV. De nationale toezichthoudende autoriteit kan eventueel aanvullende informatie eisen die nodig is om op de nakoming toe te zien

3. In de relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit wordt, voorzover nodig, vermeld welke taken met betrekking tot de verificatie van systemen uitgevoerd moeten worden door de in artikel 8 bedoelde aangemelde instanties.

4. De EG-verklaring van verificatie laat onverlet dat de nationale toezichthoudende autoriteit om andere redenen dan interoperabiliteit beoordelingen kan uitvoeren.

Artikel 7

Vrijwaringsbepalingen

1. Wanneer de nationale toezichthoudende instantie constateert dat

- a) een onderdeel dat vergezeld gaat van een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, of
- b) een systeem dat vergezeld gaat van een EG-verklaring van verificatie,

niet voldoet aan de essentiële eisen en/of de relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit, treft hij alle nodige maatregelen, met passende aandacht voor de noodzaak om de veiligheid en continuïteit van de operaties te garanderen, om het toepassingsgebied van het betrokken onderdeel of systeem te beperken, of om het gebruik ervan door de onder de verantwoordelijkheid van de instantie vallende eenheden te verbieden.

2. De betrokken lidstaat stelt de Commissie onmiddellijk in kennis van dergelijke maatregelen, onder opgaven van zijn redenen, met name of naar zijn mening het niet voldoen aan de essentiële eisen te wijten is aan:

- a) het niet naleven van de essentiële eisen;
- b) een onjuiste toepassing van de implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit en/of de communautaire specificaties, en/of
- c) tekortkomingen in de implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit en/of de communautaire specificaties.

3. De Commissie raadpleegt de betrokken partijen zo spoedig mogelijk. Na die raadpleging stelt de Commissie de lidstaten van haar bevindingen in kennis en deelt zij mee of de maatregelen die door de nationale toezichthoudende instantie zijn genomen, naar haar oordeel gerechtvaardigd zijn.

4. Indien de Commissie vaststelt dat de maatregelen die door de nationale toezichhoudende autoriteit zijn genomen, niet gerechtvaardigd zijn, verzoekt zij de betrokken lidstaat ervoor zorg te dragen dat deze onmiddellijk worden ingetrokken. Zij stelt de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigd vertegenwoordiger daarvan onmiddellijk in kennis.

5. Indien de Commissie vaststelt dat het niet voldoen aan de essentiële eisen te wijten is aan een onjuiste toepassing van de implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit en/of de communautaire specificaties, neemt de betrokken lidstaat passende maatregelen tegen degene die de verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik of de EG-verklaring van verificatie heeft opgesteld, en stelt de Commissie en de overige lidstaten daarvan in kennis.

6. Indien de Commissie vaststelt dat het niet voldoen aan de essentiële eisen te wijten is aan tekortkomingen in de communautaire specificaties, zijn de procedures van artikel 4, lid 6 of lid 7, van toepassing.

Artikel 8

Aangemelde instanties

1. Lidstaten stellen de Commissie en de andere lidstaten in kennis van de instanties die zij aangewezen hebben voor de uitvoering van taken met betrekking tot de beoordeling van de in artikel 5 bedoelde conformiteit of geschiktheid voor gebruik en/of de in artikel 6 bedoelde verificatie, waarbij zij voor elke instantie het gebied aangeven waarvoor deze verantwoordelijk is, alsmede de identificatienummers meedelen die de Commissie heeft verstrekt. De Commissie maakt de lijst van deze instanties met hun respectieve identificatienummers en de onder hun verantwoordelijkheid vallende gebieden bekend in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en draagt zorg voor het bijhouden van deze lijst.

2. Lidstaten passen voor de beoordeling van de aan te melden instanties de criteria toe van bijlage V. De instanties die voldoen aan de beoordelingscriteria die in de relevante Europese normen zijn opgenomen, worden geacht aan de genoemde criteria te voldoen.

3. Indien een aangemelde instantie niet meer voldoet aan de criteria van bijlage V, trekken lidstaten de aanmelding van die instantie in. Zij brengen de Commissie en de overige lidstaten daarvan onverwijld op de hoogte.

4. Onverminderd het bepaalde in de leden 1, 2 en 3, mogen lidstaten besluiten om de organisatie(s) die is (zijn) erkend overeenkomstig artikel 3 van de dienstverleningsverordening als aangemelde instantie(s) aan te wijzen.

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 9

Herziening van de bijlagen

In het geval van technische of operationele ontwikkelingen mogen aanpassingen worden aangebracht in de bijlagen I en II volgens de procedure van artikel 5, lid 3, van de kaderverordening.

Artikel 10

Overgangsbepalingen

1. Met ingang van 20 oktober 2005 zijn de essentiële eisen van toepassing op het in dienst stellen van systemen en onderdelen van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging, tenzij in de relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit iets anders is bepaald.

2. Voldoen aan de essentiële eisen is uiterlijk op 20 april 2011 verplicht voor alle systemen en onderdelen van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging die thans in gebruik zijn, tenzij in de relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit iets anders is bepaald.

3. Indien er,

— vóór de datum van inwerkingtreding van deze verordening of, voorzover van toepassing,

— vóór de datum van inwerkingtreding van één of meer relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit,

systemen voor het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging zijn besteld of daarvoor contracten zijn ondertekend, als gevolg waarvan geen garantie kan worden gegeven dat zij binnen de in lid 1 vermelde termijn voldoen aan de essentiële eisen en/of de relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit, zendt de betrokken lidstaat aan de Commissie gedetailleerde informatie over de essentiële eisen en/of de implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit, daar waar onzekerheid over nakoming is geconstateerd.

De Commissie raadpleegt de betrokken partijen alvorens overeenkomstig de procedure van artikel 5, lid 3, van de kaderverordening een besluit te nemen.

*Artikel 11***Intrekking**

Richtlijn 93/65/EEG, Richtlijn 97/15/EG, Verordening (EG) nr. 2082/2000 en Verordening (EG) nr. 980/2002 worden op 20 oktober 2005 ingetrokken.

*Artikel 12***Inwerkingtreding**

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

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

Gedaan te Straatsburg, 10 maart 2004.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

P. COX

Voor de Raad

De voorzitter

D. ROCHE

*BIJLAGE I***LIJST VAN SYSTEMEN VOOR LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN**

Ten behoeve van deze verordening wordt het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging onderverdeeld in acht systemen.

1. Systemen en procedures voor het luchtruimbeheer.
 2. Systemen en procedures voor de regeling van luchtverkeersstromen.
 3. Systemen en procedures voor luchtverkeersdiensten, met name vluchtgegevensverwerkingssystemen, plaatsbepalingsgegevensverwerkingssystemen en mens/machine-interfacesystemen.
 4. Communicatiesystemen en -procedures voor communicatie van grond-tot-grond, lucht-tot-grond en lucht-tot-lucht.
 5. Navigatiesystemen en -procedures.
 6. Plaatsbepalingssystemen en -procedures.
 7. Systemen en procedures voor luchtvaartinlichtingendiensten.
 8. Systemen en procedures voor het gebruik van meteorologische informatie.
-

BIJLAGE II

ESSENTIËLE EISEN

Deel A: Algemene eisen

Eisen voor het gehele netwerk die algemeen van toepassing zijn op alle in bijlage I genoemde systemen.

1. *Naadloze werking*

De luchtverkeersbeveiligingssystemen en de onderdelen daarvan worden, met inachtneming van de toepasselijke en goedgekeurde procedures, op een zodanige wijze ontworpen, gebouwd, onderhouden en geëxploiteerd dat te allen tijde en voor alle vluchtfasen kan worden gezorgd voor de naadloze werking van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging. Naadloze werking kan met name worden uitgedrukt in termen van het delen van informatie, waaronder relevante informatie over de operationele status, een gemeenschappelijke interpretatie 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 Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging.

2. *Ondersteuning van nieuwe operationele concepten*

Het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging en de systemen en de onderdelen daarvan bieden op gecoördineerde wijze ondersteuning aan nieuwe overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten die de kwaliteit en de doeltreffendheid van luchtvaartnavigatiediensten verbeteren, met name wat betreft veiligheid en capaciteit.

Het potentieel van nieuwe concepten, zoals besluitvorming in samenwerkingsverband, toenemende automatisering en alternatieve methoden voor het delegeren van de verantwoordelijkheid inzake separatie, wordt bestudeerd, waarbij op passende wijze rekening wordt gehouden met de technologische ontwikkeling en met de veilige implementatie van die nieuwe concepten, nadat ze zijn goedgekeurd.

3. *Veiligheid*

De systemen en operaties van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging moeten overeengekomen hoge veiligheidsniveaus bereiken. Daartoe worden overeengekomen veiligheidsbeheers- en rapportagemethoden tot stand gebracht.

Met betrekking tot geschikte grondsystemen of delen daarvan worden deze hoge veiligheidsniveaus verbeterd door veiligheidsnetwerken waarvoor overeengekomen, gemeenschappelijke prestatiekenmerken zijn vastgesteld.

Er wordt een geharmoniseerd samenstel van veiligheidseisen vastgesteld voor ontwerp, implementatie, onderhoud en gebruik van systemen en de onderdelen daarvan, zowel onder normale als onder gedegradeerde operationele omstandigheden, teneinde de overeengekomen hoge veiligheidsniveaus voor alle vluchtfasen en voor het gehele Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging te kunnen bereiken.

De systemen worden zodanig ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat de taken die aan de verkeersleiders worden opgedragen, compatibel zijn met de menselijke capaciteiten, zowel onder normale als onder gedegradeerde operationele omstandigheden, en consistent zijn met de vereiste veiligheidsniveaus.

De systemen worden, met inachtneming van de juiste en goedgekeurde procedures, zodanig ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat schadelijke hinder in een normale operationele omgeving uitgesloten is.

4. *Civiel-militaire coördinatie*

Voorzover dat nodig is voor een efficiënt beheer van het luchtruim en de regeling van luchtverkeersstromen en het veilige en efficiënte gebruik van het luchtruim door alle gebruikers, ondersteunen het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging en de systemen en onderdelen daarvan de toenemende invoering van civiel-militaire coördinatie, door toepassing van het concept van het flexibele gebruik van het luchtruim.

Om die doelen te bereiken moeten het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging en de systemen en onderdelen de tijdige uitwisseling van correcte en consistente informatie, in alle vluchtfasen, tussen de civiele en de militaire partijen ondersteunen.

Er moet rekening gehouden worden met nationale beveiligingseisen.

5. *Milieuvoorwaarden*

Bij systemen en operaties in het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging wordt rekening gehouden met de noodzaak om in overeenstemming met de communautaire wettelijke voorschriften de milieu-effecten zoveel mogelijk te beperken.

6. *Beginselen inzake de logische architectuur voor systemen*

De systemen worden ontworpen en in toenemende mate geïntegreerd om binnen het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging een coherente en steeds beter geharmoniseerde, evolutionaire en goedgekeurde logische architectuur te creëren.

7. *Beginselen inzake de bouw van systemen*

De systemen worden ontworpen, gebouwd en onderhouden op basis van gezonde engineeringbeginselen, met name die welke betrekking hebben op modulariteit, waardoor onderdelen kunnen worden uitgewisseld en een grote beschikbaarheid en redundantie en foutentolerantie van kritieke onderdelen mogelijk wordt.

Deel B: Specifieke eisen

Dit zijn eisen die specifiek zijn voor elk systeem en die een aanvulling op of een verfijning van de algemene eisen vormen.

1. *Systemen en procedures voor het luchtruimbeheer*

1.1. *Naadloze werking*

De informatie met betrekking tot pretactische en tactische aspecten van de beschikbaarheid van het luchtruim wordt op een correcte wijze, tijdig, aan alle betrokken partijen verstrekt, teneinde te zorgen voor een efficiënte toewijzing en gebruik van het luchtruim door alle luchtruimgebruikers. Hierbij wordt rekening gehouden met nationale beveiligingseisen.

2. *Systemen en procedures voor de regeling van de luchtverkeersstromen*

2.1. *Naadloze werking*

De systemen en procedures voor de regeling van de luchtverkeersstromen ondersteunen de uitwisseling van correcte, samenhangende en relevante strategische, pretactische en, voorzover van toepassing, tactische vluchtinformatie met betrekking tot alle vluchtfasen en bieden dialoogmogelijkheden met het oog op een optimaal gebruik van het luchtruim.

3. Systemen en procedures voor de luchtverkeersdiensten

3.1. Vluchtgegevensverwerkingssystemen

3.1.1. Naadloze werking

De vluchtgegevensverwerkingssystemen zijn interoperabel wat betreft de tijdige uitwisseling van correcte en consistente informatie en een gemeenschappelijke operationele interpretatie van die informatie, teneinde te zorgen voor een samenhangend en consistent planningsproces en voor een efficiënt gebruik van hulpbronnen bij de tactische coördinatie in het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging gedurende alle vluchtfasen.

Teneinde te zorgen voor een veilige, vloeiend verlopende en snelle verwerking in het gehele Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging, zijn de prestaties van de verwerking van de vluchtgegevens equivalent en geschikt voor een bepaalde omgeving (grond, naderingsluchtverkeersleidingsgebied, en-route), die bekende verkeerskenmerken heeft en gebruikt wordt binnen een overeengekomen en goedgekeurd operationeel concept, met name wat betreft de nauwkeurigheid en fouttolerantie van de verwerkingsresultaten.

3.1.2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten

De vluchtgegevensverwerkingssystemen moeten geschikt zijn voor de toenemende implementatie van geavanceerde, overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten voor alle vluchtfasen.

De kenmerken van de intensief van automatisering gebruikmakende hulpmiddelen moeten zodanig zijn dat zij een samenhangende en efficiënte pre-tactische en tactische verwerking van de vluchtinformatie in delen van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging mogelijk maken.

De systemen op de grond en in de lucht en de onderdelen daarvan die nieuwe, overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten ondersteunen, worden zodanig ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat zij, met inachtneming van de juiste en goedgekeurde procedures, interoperabel zijn wat betreft de tijdige uitwisseling van correcte en consistente informatie en beschikken over een gemeenschappelijke interpretatie van de actuele en de voorspelde operationele situatie.

3.2. Systemen voor de verwerking van plaatsbepalingsgegevens

3.2.1. Naadloze werking

De systemen voor de verwerking van plaatsbepalingsgegevens worden zodanig ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat, met inachtneming van de juiste en goedgekeurde procedures, wordt voorzien in de vereiste prestaties en kwaliteit van de dienstverlening binnen een bepaalde omgeving (grond, naderingsluchtverkeersleidingsgebied, en-route) met bekende verkeerskenmerken, met name wat betreft de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van de berekende resultaten en de juistheid, integriteit, beschikbaarheid, continuïteit en tijdige beschikbaarheid van de informatie op de werkplaats van de verkeersleider.

De systemen voor de verwerking van plaatsbepalingsgegevens voorzien in de tijdige onderlinge uitwisseling van relevante, accurate, consistente en samenhangende informatie teneinde te zorgen voor een optimaal verloop van de operaties in de verschillende delen van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging.

3.2.2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten

De systemen voor de verwerking van plaatsbepalingsgegevens voorzien in de toenemende beschikbaarheid van nieuwe bronnen van plaatsbepalingsinformatie, op een zodanige wijze dat de algemene kwaliteit van de dienstverlening wordt verbeterd.

3.3. Mens/machine-interfacesystemen

3.3.1. Naadloze werking

De mens/machine-interfaces van de grondluchtverkeersbeveiligingssystemen worden, met inachtneming van de juiste en goedgekeurde procedures, zodanig ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat zij alle verkeersleiders een steeds beter geharmoniseerde werkomgeving bieden, ook wat betreft de functies en de ergonomie, waarbij wordt voorzien in de vereiste prestaties binnen een bepaalde omgeving (grond, naderingsluchtverkeersleidingsgebied, en-route) met bekende verkeerskenmerken.

3.3.2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten

De mens/machine-interfacesystemen voorzien in de toenemende invoering van nieuwe, overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten en een toenemende automatisering, op een zodanige wijze dat de taken die aan de verkeersleiders zijn opgedragen, compatibel blijven met de menselijke capaciteiten, zowel onder normale als onder gedegradeerde operationele omstandigheden.

4. *Communicatiesystemen en -procedures voor grond-tot-grond-, lucht-tot-grond- en lucht-tot-lucht-communicatie*

4.1. Naadloze werking

De communicatiesystemen worden, met inachtneming van de juiste en goedgekeurde procedures, zodanig ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat de vereiste prestaties worden geleverd 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 functionele continuïteit.

Het communicatienetwerk in het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging moet zodanig zijn dat wordt voldaan aan de eisen ten aanzien van de kwaliteit van de dienstverlening, het werkingsgebied en de redundantie.

4.2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten

De communicatiesystemen ondersteunen de implementatie van geavanceerde, overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten voor alle vluchtfasen.

5. *Navigatiesystemen en -procedures*

5.1. Naadloze werking

De navigatiesystemen worden, met inachtneming van de juiste en goedgekeurde procedures, zodanig ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat de vereiste horizontale en verticale prestaties van de navigatie worden geleverd, met name wat betreft nauwkeurigheid en functionele capaciteit, voor een bepaalde omgeving (grond, naderingsluchtverkeersleidingsgebied, en-route), die bekende verkeerskenmerken heeft en wordt gebruikt onder een overeengekomen en goedgekeurd operationeel concept.

6. *Plaatsbepalingssystemen en -procedures*

6.1. Naadloze werking

De plaatsbepalingssystemen worden, met inachtneming van de juiste en goedgekeurde procedures, op een zodanige wijze ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat daarmee de vereiste prestatie wordt geleverd die van toepassing is voor een gegeven omgeving (grond, naderingsluchtverkeersleidingsgebied, en-route) die bekende verkeerskenmerken heeft en wordt gebruikt onder een overeengekomen en goedgekeurd operationeel concept, met name wat betreft nauwkeurigheid, werkingsgebied, reikwijdte en kwaliteit van dienstverlening.

Het plaatsbepalingsnetwerk in het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging voldoet aan de eisen met betrekking tot nauwkeurigheid, actualiteit, werkingsgebied en redundantie. Het plaatsbepalingsnetwerk zorgt ervoor dat plaatsbepalingsgegevens uitgewisseld kunnen worden teneinde de operaties in het gehele Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging te verbeteren.

7. *Systemen en procedures voor luchtvaartinlichtingendiensten*

7.1. Naadloze werking

Nauwkeurige, tijdige en consistente luchtvaartinlichtingen worden in geleidelijk toenemende mate geleverd in elektronische vorm, op basis van een gemeenschappelijk overeengekomen en genormaliseerd samenstel van gegevens.

Nauwkeurige en consistente luchtvaartinlichtingen, met name met betrekking tot onderdelen of systemen op de grond en in de lucht, worden tijdig beschikbaar gesteld.

7.2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten

In toenemende mate worden nauwkeurige, volledige en actuele luchtvaartinlichtingen tijdig beschikbaar gesteld en gebruikt ter ondersteuning van de voortdurende verbetering in de efficiency van het gebruik van het luchtruim en de luchthavens.

8. *Systemen en procedures voor het gebruik van meteorologische informatie*

8.1. Naadloze werking

De systemen en procedures voor het gebruik van meteorologische informatie zorgen voor een verbetering van consistentie in en actualiteit van de dienstverlening en de kwaliteit van de presentatie ervan, onder gebruikmaking van een overeengekomen samenstel van gegevens.

8.2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten

De systemen en procedures voor het gebruik van meteorologische informatie zorgen ervoor dat die informatie sneller beschikbaar komt en kan worden gebruikt, zulks ter ondersteuning van de voortdurende verbetering in de efficiency van het gebruik van het luchtruim en de luchthavens.

BIJLAGE III

ONDERDELEN

EG-verklaring

- van conformiteit
- van geschiktheid voor gebruik

1. *Onderdelen*

De onderdelen worden omschreven in de implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit, overeenkomstig de bepalingen van artikel 3 van de verordening.

2. *Werkingsfeer*

De EG-verklaring bevat:

- hetzij de beoordeling van de intrinsieke conformiteit van een onderdeel, apart beschouwd, met de communautaire specificaties, waaraan moet worden voldaan,
- hetzij de beoordeling van of een oordeel over de geschiktheid voor gebruik van een onderdeel, beschouwd binnen de luchtverkeersbeveiligingsomgeving ervan.

De beoordelingsprocedures die worden toegepast door de aangemelde instanties in de ontwerp- en productiefasen, worden gebaseerd op de modules die zijn gedefinieerd in Besluit 93/465/EEG, overeenkomstig de voorwaarden die vermeld staan in de relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit.

3. *Inhoud van de EG-verklaring*

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

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

- verwijzingen naar de verordening;
- de naam en het adres van de fabrikant of van zijn in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde vertegenwoordiger (de handelsnaam en het volledige adres opgeven en, in het geval van een gemachtigd vertegenwoordiger, tevens de handelsnaam van de fabrikant);
- beschrijving van het onderdeel;
- beschrijving van de procedure die is gevolgd om de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik vast te stellen (artikel 5 van de verordening);
- alle relevante bepalingen waaraan het onderdeel voldoet en met name de gebruiksvoorwaarden;
- indien van toepassing, de naam en het adres van de aangemelde instantie of instanties die betrokken zijn bij de procedure voor het vaststellen van de conformiteit of geschiktheid voor gebruik, alsmede de datum van het beproevingscertificaat, voorzover van toepassing, samen met de geldigheidsduur en -voorwaarden van het certificaat;
- voorzover van toepassing, verwijzing naar de gevolgde communautaire specificaties;
- aanwijzing van een tot ondertekening gemachtigde persoon die namens de fabrikant of namens diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde vertegenwoordiger verplichtingen mag aangaan.

BIJLAGE IV

SYSTEMEN

EG-verklaring van verificatie van systemen

Verificatieprocedure voor systemen

1. *Inhoud van de EG-verklaring van verificatie van systemen*

De EG-verklaring van verificatie en de bijgaande documenten moeten worden gedateerd en ondertekend. De verklaring moet worden geschreven in dezelfde taal als het technische dossier en moet het volgende bevatten:

- verwijzingen naar de verordening;
- de naam en het adres van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten (handelsnaam en volledig adres);
- een korte beschrijving van het systeem;
- een beschrijving van de procedure die is gevolgd om de conformiteit vast te stellen (artikel 6 van de verordening);
- indien van toepassing, de naam en het adres van de aangemelde instantie die de bij de verificatieprocedure behorende taken heeft uitgevoerd;
- de referenties van de documenten die in het technische dossier zijn opgenomen;
- voorzover van toepassing, verwijzingen naar de communautaire specificaties;
- alle relevante tijdelijke of definitieve bepalingen waaraan de systemen moeten voldoen en met name, voorzover van toepassing, alle eventuele operationele beperkingen of voorwaarden;
- indien tijdelijk: de geldigheidsduur van de EG-verklaring;
- de naam van de ondertekenaar.

2. *Verificatieprocedure voor systemen*

Verificatie van systemen is de procedure waarmee een verlener van luchtvaartnavigatiediensten controleert en verklaart dat een systeem voldoet aan de verordening en op grond van de verordening in gebruik mag worden gesteld.

Het systeem wordt gecontroleerd op elk van de volgende aspecten:

- het algehele ontwerp,
- de ontwikkeling en integratie van het systeem, inclusief met name de assemblage van onderdelen en algehele aanpassingen,
- de operationele systeemintegratie,
- indien van toepassing, de specifieke bepalingen betreffende het onderhoud van het systeem.

Voorzover volgens de relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit de betrokkenheid van een aangemelde instantie vereist is, stelt deze, na de ingevolge de maatregel voorgeschreven taken uitgevoerd te hebben, een certificaat van conformiteit op met betrekking tot de uitgevoerde taken. Dat certificaat is bestemd voor de verlener van de luchtvaartnavigatiediensten. Deze stelt dan de EG-verklaring van verificatie op ten behoeve van de nationale toezichhoudende instantie.

3. *Technisch dossier*

Het technische dossier dat de verklaring van verificatie vergezelt, moet alle noodzakelijke documenten bevatten met betrekking tot de kenmerken van het systeem, met inbegrip van de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede, voorzover van toepassing, de documenten die de conformiteit van onderdelen verzekeren.

De volgende documenten moeten er ten minste in worden opgenomen:

- Een opgave van de relevante onderdelen van de technische specificaties die bij de aankoop werden gebruikt en die zorgen voor nakoming van de van toepassing zijnde implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit, en, voorzover van toepassing, van de communautaire specificaties.
- Een lijst van onderdelen bedoeld in artikel 3 van de verordening.
- Afschriften van de EG-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik die in overeenstemming met artikel 5 van de verordening bij de hierboven genoemde onderdelen moeten worden geleverd, vergezeld, indien van toepassing, van een afschrift van de verslagen van de tests en proeven die door de aangemelde instanties zijn uitgevoerd.
- Ingeval een aangemelde instantie betrokken is geweest bij de verificatie van het systeem (of systemen), een door die instantie mede 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 niet zijn ingetrokken.
- Ingeval geen aangemelde instantie betrokken is geweest, een verslag over de tests en installatieconfiguraties waarvan gebruik is gemaakt om zeker te stellen dat sprake is van nakoming van de essentiële eisen en alle eventuele bijzondere eisen uit de relevante implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit.

4. *Indiening*

Het technische dossier moet bij de EG-verklaring van verificatie worden gevoegd die de verlener voor luchtvaartnavigatiediensten bij de nationale toezichthoudende autoriteit indient.

Een afschrift van het technische dossier moet worden bewaard door de dienstverlener gedurende de gehele gebruikscyclus van het systeem. 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. Dit sluit niet uit dat technische informatie tussen de fabrikant of de bouwer en die instantie kan worden uitgewisseld.
 2. De instantie en het personeel dat met de controles is belast, moeten de controles met de grootst mogelijke beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uitvoeren; zij moeten vrij zijn van elke druk en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun oordeel of de uitkomst van hun inspectie kan beïnvloeden, met name door personen of groepen die belang hebben bij de resultaten van de controles.
 3. De instantie moet beschikken over het personeel en de middelen om de aan de controles verbonden technische en administratieve taken op een adequate wijze te kunnen vervullen; tevens moet de instantie toegang hebben tot het nodige materiaal voor bijzondere controles.
 4. Het personeel dat met de inspectie is belast, moet beschikken over:
 - een gedegen technische en beroepsopleiding;
 - voldoende kennis van de eisen die aan de door hen uit te voeren inspecties worden gesteld, en voldoende ervaring met dergelijke opdrachten;
 - de vereiste vaardigheid om de verklaringen, testrapporten en verslagen waarmee wordt aangetoond dat de inspecties werden uitgevoerd, op te stellen.
 5. De onpartijdigheid van het personeel dat met de inspectie is belast, moet gewaarborgd zijn. Hun bezoldiging mag niet afhangen van het aantal gehouden inspecties, noch van de resultaten van die inspecties.
 6. De instantie moet beschikken over een aansprakelijkheidsverzekering, tenzij de aansprakelijkheid ervan krachtens nationaal recht door de lidstaat wordt overgenomen of wanneer de lidstaat zelf rechtstreeks verantwoordelijk is voor de inspecties.
 7. Het personeel van de instantie is uit hoofde van zijn beroep verplicht tot geheimhouding met betrekking tot alle informatie die het verkrijgt bij de uitvoering van zijn taken ingevolge de verordening.
-