



Straatsburg, 11.6.2013
COM(2013) 410 final

2013/0186 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
inzake de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim
(herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2013) 206 final}
{SWD(2013) 207 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Het gemeenschappelijk Europees luchtruim (Single European Sky, SES) heeft tot doel het Europees luchtruim op efficiëntere wijze te organiseren en te beheren door een hervorming van de sector van de luchtverkeersleidingsdiensten. Er zijn twee uitgebreide wetgevingspakketten met betrekking tot het gemeenschappelijk Europees luchtruim opgesteld - SES I en SES II, bestaande uit vier verordeningen¹ - en meer dan 20 uitvoeringsbepalingen en besluiten van de Commissie². Het kader dat gevormd wordt door de vier SES-verordeningen hangt nauw samen met de ontwikkelingen van de Europese wetgeving inzake de veiligheid van de luchtvaart³. Deze laatste omvat een aantal taken die zijn toevertrouwd aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA)⁴ en een grootschalig project voor de modernisering van de apparatuur en systemen voor luchtverkeersleidingsdiensten, SESAR genaamd⁵. De bestaande regels vallen uiteen in vijf onderling gerelateerde pijlers: prestaties, veiligheid, technologie, de menselijke factor en luchthavens.

De ervaring die sinds 2004 met SES I en sinds 2009 met SES II is opgedaan, heeft aangetoond dat het SES op geldige uitgangspunten is gebaseerd en in de goede richting evolueert. Dit is dan ook voldoende reden om het SES verder ten uitvoer te leggen. Deze tenuitvoerlegging heeft echter aanzienlijke vertraging opgelopen, met name wat de verwezenlijking van de prestatiedoelen en de totstandbrenging van de basiselementen betreft (zoals de functionele luchtruimblokken of de nationale toezichthoudende instanties).

In 2009, toen het SES II-pakket werd vastgesteld, heeft de wetgever besloten dat SES II in twee fasen zou worden uitgevoerd. De Commissie werd verzocht de SES-regelgeving en de EASA-regelgeving op elkaar af te stemmen zodra de eerste reeks EASA-uitvoeringsmaatregelen beschikbaar was en de eerste ervaring was opgedaan met audits van luchtvaartnavigatiediensten⁶. Dit betekent dat toen reeds een herschikking van het wetgevingspakket was gepland, met als hoofddoel de grens tussen de wetgevingskaders van het EASA en het SES te vereenvoudigen en te verduidelijken.

¹ Verordening (EG) nr. 549/2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening"); Verordening (EG) nr. 550/2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening"); Verordening (EG) nr. 551/2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening"); Verordening (EG) nr. 552/2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer ("de interoperabiliteitsverordening").

² Zie bijlage III van SES2 en de effectbeoordeling voor een overzicht van de SES-wetgeving.

³ Verordening (EG) nr. 216/2008, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009.

⁴ Krachtens het stappenplan van de Commissie voor de tenuitvoerlegging van de Gezamenlijke verklaring van het Europees Parlement, de Raad van de EU en de Europese Commissie inzake gedecentraliseerde agentschappen (juli 2012) moeten de namen van alle EU-agentschappen worden gestandaardiseerd volgens hetzelfde formaat, maar om duidelijkheidsredenen wordt in deze toelichting de huidige naam van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA) gebruikt in de hele tekst. In de tekst van het wetgevingsvoorstel zelf wordt de gestandaardiseerde naam "Luchtvaartagentschap van de Europese Unie" (European Union Agency for Aviation, EAA) gebruikt, overeenkomstig de nieuwe gezamenlijke verklaring en het stappenplan.

⁵ Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad; SESAR (Single European Sky ATM Research Programme) is een technische pijler van het gemeenschappelijk Europees luchtruim – een programma voor de verbetering van het luchtverkeersbeheer dat betrekking heeft op alle luchtvaart.

⁶ Verordening (EG) nr. 216/2008 (zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009), artikel 65 bis.

De herschikking is ook een gelegenheid om de effectiviteit van de bestaande wettelijke bepalingen te beoordelen in het licht van de achterstand die is opgelopen bij de tenuitvoerlegging van het SES-initiatief. Deze herziening van het SES-wetgevingskader, afgekort als SES2+, heeft tot doel de hervorming van de luchtvaartnavigatiediensten sneller ten uitvoer te leggen, zonder af te wijken van de oorspronkelijke doelstellingen en beginselen. Ze maakt ook deel uit van het initiatief "Akte voor de interne markt II"⁷ en heeft tot doel de algemene concurrentiekracht en groei van de EU-economie te verbeteren, en niet alleen die van het systeem voor luchtverkeersbeheer.

Het doel van het pakket SES2+ is verbetering te brengen in het toezicht op de regels, de prestatieregeling, de klantgerichtheid van de dienstverleners en de prestaties in het algemeen.

Bovendien zal dit pakket de wetgeving vereenvoudigen door bepaalde overlappings in het huidige kader weg te werken. Er is bezorgdheid gerezen over diverse overlappende gebieden in het SES-kader. Bovendien moet ook de rol van de verschillende actoren op EU-niveau worden verduidelijkt. Het creëren van overeenstemming tussen de vier SES-verordeningen en de EASA-basisverordening⁸ is een zuiver technische aanpassing die al in de wetgeving was voorzien. Door de mate waarin de verordeningen elkaar overlappen, is een herschikking van de resterende delen van de vier SES-verordeningen tot één een logisch gevolg van deze aanpassing.

Welke problemen worden aangepakt?

Het eerste probleem dat in SES2+ wordt aangepakt, is het **gebrek aan efficiëntie bij het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten**. Zowel wat kosten, vluchtefficiëntie als capaciteit betreft, worden de luchtvaartnavigatiediensten nog steeds relatief inefficiënt verleend. Dit blijkt duidelijk uit een vergelijking met de Verenigde Staten. Beide luchtruimen zijn ongeveer even groot, maar in de VS wordt het en-routeverkeer geleid door één dienstverlener, tegenover 38 in Europa. De dienstverlener in de VS verstrekt luchtverkeersleiding aan 70 % meer vluchten met 38 % minder personeel. De grondredenen voor dit verschil in productiviteit zijn de tekortkomingen in de opzet en handhaving van de prestatieregeling in Europa, de ineffectiviteit van de toezichthoudende instanties en het buitensporig hoge aandeel ondersteunend personeel bij de dienstverleners.

Het tweede probleemgebied dat wordt aangepakt, is het **gefragmenteerde ATM-systeem**. Het Europese ATM-systeem bestaat uit 27 nationale instanties die toezicht houden op in totaal meer dan honderd verleners van luchtvaartnavigatiediensten, met alle verschillen in systemen, regels en procedures vandien. Dit grote aantal dienstverleners in Europa, die elk hun eigen systemen aankopen, meestal hun eigen personeel opleiden, hun eigen werkingsprocedures opstellen en alleen diensten mogen verlenen in een klein gedeelte van het luchtruim (boven hun eigen territorium), veroorzaakt veel extra kosten. Om deze versnippering weg te werken, is in het kader van het SES voorgesteld functionele luchtruimblokken (FAB's) op te richten en een gecentraliseerde netwerkbeheerder aan te stellen om bepaalde diensten op netwerkniveau te beheren. De FAB's zijn echter nog niet prestatiegericht en de netwerkbeheerder is nog te zwak.

⁷ COM(2012) 573 final.

⁸ Verordening (EG) nr. 216/2008.

Algemene doelstelling:

De concurrentiekracht van het Europees luchtvervoerssysteem versterken in vergelijking met andere vergelijkbare regio's, en met name het gemeenschappelijk Europees luchtruim verder uitbouwen.

Specifieke doelstellingen:

- De efficiëntie van de luchtverkeersdiensten verbeteren.
- De capaciteit van het luchtverkeersbeheer beter benutten.

Operationele doelstellingen:

- Ervoor zorgen dat de verlening van luchtvaartnavigatiediensten wordt gebaseerd op marktbeginzelen en de klanten waar voor hun geld krijgen.
- De rol van de nationale toezichthoudende instanties versterken.
- De vaststelling van doelstellingen en de prestatieregeling versterken (inclusief de versterking van het prestatiebeoordelingsorgaan/de prestatiebeoordelingseenheid.
- De functionele luchtruimblokken strategisch heroriënteren.
- Het beheer en het operationele werkgebied van de netwerkbeheerder versterken.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

Tussen september en december 2012 is een openbare raadpleging georganiseerd op de website van het dg MOVE. Voorts zijn twee evenementen op hoog niveau – een conferentie in Limassol en een hoorzitting in Brussel—georganiseerd en hebben talrijke bilaterale vergaderingen met alle betrokken belanghebbenden plaatsgevonden om de voorbereiding van dit initiatief te ondersteunen.

Het dg MOVE heeft een effectbeoordeling opgesteld om de wetgevingsvoorstellen ter verbetering van de efficiëntie, veiligheid en concurrentiekracht van het gemeenschappelijk Europees luchtruim te ondersteunen. In het kader van het pakket wordt voorgesteld de vier SES-verordeningen (549-552/2004), zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009, en de EASA-basisverordening (216/2008), zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009, te herzien⁹. Dit initiatief staat op de agenda met planningsnummer (EU) nr. 2014/MOVE/001. Het stappenplan voor de effectbeoordeling is eveneens gepubliceerd op de website van de Commissie¹⁰.

3. JURIDISCHE ASPECTEN VAN HET VOORSTEL

3.1. Herschikking (doorheen de hele verordening)

De vier SES-verordeningen zijn samengevoegd tot één verordening. Hiervoor waren een aantal wijzigingen nodig doorheen de hele verordeningen. De nieuwe verordening is ingedeeld in vijf hoofdstukken, op basis van de betrokken actoren:

- Hoofdstuk I: Algemene bepalingen
- Hoofdstuk II: Nationale instanties
- Hoofdstuk III: Dienstverlening

⁹ Zoals eerder gezegd zijn de wijzigingen van de EASA-basisverordening van technische aard. Ze zullen dan ook niet worden geanalyseerd in de effectbeoordeling.

¹⁰ http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/roadmaps_2013_en.htm#MOVE.

- Hoofdstuk IV: Luchtruim

- Hoofdstuk V: Slotbepalingen

Bepaalde overlappings met de bestaande Verordening (EG) nr. 216/2008 zijn geschrapt uit de SES-verordeningen en sommige kleine details uit deze geschrapte delen zijn verwerkt in Verordening (EG) nr. 216/2008, om de continuïteit van de aanpak te benadrukken. Op enkele details met betrekking tot aangemelde instanties (bijlage I) na, is Verordening (EG) nr. 552/2004 volledig geschrapt. Deze details zijn verwerkt in de bijlage over gekwalificeerde entiteiten, samen met enkele algemene beschrijvende alinea's uit bijlage II, die ook voorkomen in bijlage Vb bij Verordening (EG) nr. 216/2008, teneinde de behoefte aan continuïteit van het bestaande beleid te benadrukken.

Om weer te geven dat de Commissie zich moet toeleggen op economische regelgeving, met name de prestatieregeling en SESAR, en EASA (voortaan EEA, overeenkomstig de overeenkomst inzake de standaardisering van de agentschappen) het proces moet ondersteunen door de opstelling van alle technische regels te coördineren, is een nieuw artikel 28 toegevoegd om aan te geven op welke wijze de samenhang tussen het SESAR-beleid en de nieuwe technische regels kan worden gegarandeerd.

Ten slotte zijn de nieuwe regels inzake uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen, die voortvloeien uit het Verdrag van Lissabon, in de hele verordening verwerkt.

3.2. Nationale instanties (artikelen 3, 4 en 5 en artikel 2, definitie 36)

De versterking van de nationale instanties, zowel wat hun onafhankelijkheid als wat hun deskundigheid en middelen betreft, is als een van de belangrijkste actiepunten uit de effectbeoordeling gekomen. Daarom is in artikel 3 beschreven in welke mate de instanties onafhankelijk moeten zijn van de dienstverleners waarop ze toezicht moeten houden. Omdat in sommige lidstaten een administratieve reorganisatie nodig is, wordt voorzien in een overgangperiode tot 2020. Voorts zijn explicietere eisen vastgesteld inzake de vaardigheden en onafhankelijkheid van het personeel en inzake de onafhankelijke financiering van de instanties via de regeling voor routeheffingen (artikel 14).

Om de deskundigheid van de instanties te verbeteren, voorziet artikel 5 in een netwerk van nationale instanties en in de mogelijkheid om een pool van deskundigen te vormen, zodat lidstaten profijt kunnen trekken van deskundigen uit andere lidstaten.

Ten slotte is een definitie van de term 'nationale toezichthoudende instantie' toegevoegd, om te verduidelijken dat de in Verordening (EG) nr. 216/2008 vermelde bevoegde instanties met het oog op de toepassing van de onderhavige verordening worden beschouwd als de nationale toezichthoudende instanties, teneinde te voorkomen dat een tweede laag administratie nodig is.

3.3. Prestaties en heffingstelsels (artikelen 11, 12, 13 en 14)

Artikel 11 (prestatieregeling) is gewijzigd om de vaststelling van doelstellingen te rationaliseren en om het mogelijk te maken de doelstellingen op lokaal niveau vast te stellen. Hierdoor kunnen de doelstellingen beter worden onderbouwd en gericht.

Om deze mogelijkheden te ondersteunen, zijn ook kleine wijzigingen aangebracht in de artikelen 12 en 13 inzake heffingen. De tekst is ook geactualiseerd zodat de bepaling inzake de financiering van de taken van de instanties ook betrekking heeft op het feit dat de uitvoering van sommige van deze taken krachtens Verordening (EG) nr. 1108/2009 aan het EASA is toevertrouwd.

3.4. Functionele luchtruimblokken (artikel 16)

Dit artikel was al gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 om de functionele luchtruimblokken meer prestatiegericht te maken. Dit proces wordt voortgezet in deze herziening. De FAB's mogen niet als statische luchtruimblokken worden beschouwd, maar als sectorgeleide initiatieven om de algemene dienstverlening te verbeteren. Om dat mogelijk te maken moet de sector meer flexibiliteit krijgen bij de ontwikkeling van de FAB's en zelfs de mogelijk krijgen om verschillende types FAB's te ontwerpen, al naargelang waar zij de meeste synergieën denken te vinden. De focus van dit artikel ligt nu dus meer op flexibele "sectoriële partnerschappen". Het succes hiervan zal worden gemeten aan de hand van de bereikte verbeteringen van de prestaties.

3.5. Ondersteunende diensten (artikel 10 en artikel 2, definitie 37)

Uit analyse is gebleken dat de diensten die worden verleend ter ondersteuning van de kernluchtverkeersdiensten het grootste verbeteringspotentieel bieden. Aangezien deze diensten door hun aard ook onder marktvoorwaarden kunnen worden verleend, is het voormalige artikel 9 van Verordening (EG) nr. 550/2004 geschrapt en vervangen door een artikel over de verlening van ondersteunende diensten volgens de normale regels voor openbare aanbestedingen. De kernluchtverkeersdiensten, die als natuurlijke monopolies worden beschouwd, moeten nog steeds worden aangewezen, maar de ondersteunende diensten mogen zich vrij ontwikkelen en daarbij ook de deskundigheid van andere sectoren volledig benutten. Om te garanderen dat cruciale beveiligings- en economische belangen niet in gevaar komen, is een vrijwaringsbepaling in de nieuwe verordening opgenomen, gebaseerd op het model van artikel 4 van Verordening (EG) nr. 1008/2008. Er is een overgangsperiode tot 2020 vastgesteld.

In artikel 2, lid 37, is ten slotte een definitie van ondersteunende diensten opgenomen, om duidelijk te maken op welke diensten deze bepaling betrekking heeft.

3.6. Netwerkbeheer (artikel 17 en artikel 2, definities 7, 9 en 10)

Artikel 17 (netwerkbeheer) is geactualiseerd op twee manieren. Ten eerste is het oorspronkelijke artikel, dat onsamenvattend was, herschikt: alle netwerkdiensten die de netwerkbeheerder verleent, zijn opgesomd in lid 2, en alle elementen die betrekking hebben op technische uitvoeringsregels inzake het beheer van luchtverkeersstromen – en dus niet op de netwerkbeheerder zelf – zijn verplaatst naar bijlage Vb van Verordening (EG) nr. 216/2008, dat reeds de relevante regels inzake luchtverkeersstromen bevatte. In verband daarmee is een verwijzing naar het luchtvaartinlichtingenportaal toegevoegd aan lid 2, omdat deze dienst al in zekere mate geïntegreerd is in de netwerkbeheerder, maar niet uitdrukkelijk is vermeld in de verordening.

Ten tweede is de formulering van het artikel in overeenstemming gebracht met die van Verordening (EG) nr. 1108/2009: "functies" worden nu "diensten" genoemd en de netwerkbeheerder wordt op dezelfde wijze behandeld als andere dienstverleners voor wat certificerings-, toezichts- en veiligheidseisen betreft. De formulering van de relevante definities is dienovereenkomstig aangepast.

Ten slotte is in artikel 17 een bepaling opgenomen met betrekking tot de verdere ontwikkeling van de netwerkbeheerder in de richting van een sectorieel partnerschap tegen 2020.

3.7. De betrokkenheid van de luchtruimgebruikers (artikel 19)

De klantgerichtheid van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten was volgens de effectbeoordeling een van de punten die in aanmerking komen voor verbetering. Er is een

nieuw artikel 19 opgesteld om te garanderen dat de luchtruimgebruikers worden geraadpleegd en worden betrokken bij de vaststelling van investeringsplannen.

4. FACULTATIEVE ELEMENTEN

Er is een afzonderlijke en kortere toelichting bij de voorgestelde wijzigingen van de EASA-basisverordening (Verordening (EG) nr. 216/2008) opgesteld.

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de EU-begroting aangezien alle functies die erin aan bod komen al bestaan.

↓ 549/2004 (aangepast)

2013/0186 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

~~tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging~~ inzake de
tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim

(herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

↓ 549/2004 (aangepast)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

~~Gelet op~~ Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ~~tot oprichting van de Europese Gemeenschap~~, en met name ~~op~~ artikel ~~80~~ 100 , lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie¹¹,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹³,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

↓ (nieuw)

(1) Verordening (EG) nr. 549/2004 van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening")¹⁴, Verordening (EG) nr. 550/2004 van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening")¹⁵, Verordening (EG) nr. 551/2004 van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening")¹⁶ en Verordening (EG) nr. 552/2004 van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het

¹¹ PB C 103 E van 30.4.2002, blz. 1.

¹² PB C 241 van 7.10.2002, blz. 24.

¹³ PB C 278 van 14.11.2002, blz. 13.

¹⁴ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

¹⁵ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10.

¹⁶ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20.

Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer ("de interoperabiliteitsverordening")¹⁷ zijn grondig gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking te worden overgegaan.

↓ 549/2004 overweging 1

- (2) 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.

↓ 549/2004 overweging 2
(aangepast)

~~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.~~

↓ 1070/2009 overweging 2
(aangepast)

- (3) Met de goedkeuring door het Europees Parlement en de Raad van het eerste pakket wetgeving betreffende het gemeenschappelijke Europees luchtruim, namelijk 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")~~, Verordening (EG) nr. 550/2004 ~~van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening")~~, Verordening (EG) nr. 551/2004 ~~van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening")~~ en Verordening (EG) nr. 552/2004 ~~van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening")~~ is een solide rechtsgrondslag gelegd voor een naadloos, interoperabel en veilig systeem voor luchtverkeersbeheerbeveiliging (Air Traffic Management — ATM).

↓ nieuw

De vaststelling van het tweede pakket, namelijk Verordening (EG) nr. 1070/2009, heeft het initiatief voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim verder versterkt door de invoering van de concepten "prestatieregeling" en "netwerkbeheerder", teneinde de prestaties van het Europees systeem voor luchtverkeersbeheer te verbeteren.

¹⁷ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26.

↓ 550/2004 overweging 3
(aangepast)

~~Bij Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004¹⁸ wordt het kader vastgesteld voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de kaderverordening").~~

↓ 551/2004 overweging 4
(aangepast)

~~Bij Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004¹⁹ is het kader vastgesteld voor de totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de kaderverordening").~~

↓ 551/2004 (aangepast)

(4) 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~~ Unie oefenen in het kader van die soevereiniteit hun publieke bevoegdheden uit bij het ~~geven~~ verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten, conform de geldende internationale verdragen.

↓ 552/2004 overweging 3
(aangepast)

~~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”)²⁰ stelt het kader vast voor de totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim.~~

↓ 1070/2009 overweging 1

(5) Om het gemeenschappelijke vervoersbeleid ten uitvoer te kunnen leggen, is een efficiënt systeem voor luchtvervoer nodig dat het mogelijk maakt de luchtvervoersdiensten op veilige, regelmatige en duurzame wijze uit te voeren, de capaciteit te optimaliseren en het vrije verkeer van goederen, personen en diensten te vergemakkelijken.

↓ 1070/2009 overweging 37

(6) Bij de gelijktijdige inspanningen gericht op het aanscherpen van de normen inzake luchtvervoersveiligheid en op het verbeteren van de totale prestatie van het luchtverkeersbeheerbeveiliging en de luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtvervoer in Europa, dient rekening te worden gehouden met de menselijke factor.

¹⁸ Zie blz. 1 van dit Publicatieblad.

¹⁹ Zie blz. 1 van dit Publicatieblad.

²⁰ Zie blz. 1 van dit Publicatieblad.

Vandaar dat de lidstaten de invoering van zogenaamde "just culture"-beginselen dienen te overwegen.

↓ 549/2004 overweging 6
(aangepast)

- (7) De lidstaten hebben een algemene verklaring betreffende militaire vraagstukken in verband met het gemeenschappelijke Europese luchtruim aangenomen²¹. Volgens deze verklaring moeten de lidstaten de civiel-militaire samenwerking versterken en, indien en voorzover dat door alle betrokken lidstaten noodzakelijk wordt geacht, de samenwerking tussen hun strijdkrachten in alle aangelegenheden op het gebied van luchtverkeersbeveiligingsbeheer bevorderen.

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 549/2004 overweging 5
(aangepast)

- (8) 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 ☒ die overeenkomstig artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Unie is verleend ☒.

↓ 549/2004 overweging 23
(aangepast)

~~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.~~

²¹ Zie blz. 9 van dit Publicatieblad.

↓ 550/2004 overweging 1
(aangepast)
⇒ nieuw

- (9) 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.~~ ⇒ Het is noodzakelijk ervoor te zorgen dat er een goed functionerende gemeenschappelijke markt bestaat voor die diensten die kunnen worden verleend onder marktvoorwaarden en dat voldaan is aan de minimumeisen uit hoofde van het openbaar belang voor die diensten die als natuurlijke monopolies worden beschouwd onder de huidige technologische omstandigheden. ⇐
-

↓ 550/2004 overweging 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")²². 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.~~

↓ 551/2004 overweging 1

~~De totstandbrenging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim vergt een geharmoniseerde aanpak van de regelgeving voor de organisatie en het gebruik van het luchtruim.~~

↓ 551/2004 overweging 2
(aangepast)

~~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.~~

↓ 551/2004 overweging 3
(aangepast)

~~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~~

²² Zie blz. 20 van dit Publicatieblad.

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

↓ 551/2004 overweging 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.~~

↓ 551/2004 overweging 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.~~

↓ 552/2004 overweging 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")²³ 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")²⁴.~~

↓ 552/2004 overweging 2
(aangepast)

~~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 inzake een nieuwe aanpak van technische harmonisatie en normen²⁵, waarin essentiële eisen, regels en normen complementair en samenhangend zijn.~~

²³ Zie blz. 10 van dit Publicatieblad.

²⁴ Zie blz. 20 van dit Publicatieblad.

²⁵ P.B. C 136 van 4.6.1985, blz. 1.

↓ 552/2004 overweging 4
(aangepast)

~~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 luchtverkeersleidingssystemen en een trage invoering van nieuwe operationele en technologische concepten die nodig zijn om de nodige extra capaciteit te leveren.~~

↓ 552/2004 overweging 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.~~

↓ 552/2004 overweging 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.~~

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 1070/2009 overweging 9

(10) Om te garanderen dat het toezicht op de dienstverlening in heel Europa op correcte en consequente wijze plaatsvindt, moeten de nationale toezichthoudende instanties de garantie op voldoende onafhankelijkheid en middelen krijgen. Deze onafhankelijkheid mag deze instanties er niet van weerhouden van de uitoefening van hun taken binnen een administratief kader uit te oefenen.

↓ 1070/2009 overweging 10

(11) De nationale toezichthoudende instanties spelen een belangrijke rol bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europees luchtruim en de Commissie moet bijgevolg hun onderlinge samenwerking vergemakkelijken om hen op die manier in staat te stellen beste praktijken uit te wisselen en een gemeenschappelijke aanpak te ontwikkelen, onder meer door verhoogde samenwerking op regionaal niveau. Deze samenwerking moet op regelmatige basis gebeuren.

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 549/2004 overweging 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 niveau²⁶, te worden geraadpleegd.~~

↓ 1070/2009 overweging 11
(aangepast)

(12) De sociale partners moeten beter worden geïnformeerd en geraadpleegd over alle maatregelen die belangrijke sociale gevolgen hebben. Ook moet op ~~communautair~~ ☒ het ☒ niveau ☒ van de Unie ☒ het comité voor de sectoriële dialoog, opgericht bij Besluit 98/500/EG²⁷, worden geraadpleegd.

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 550/2004 overweging 2
(aangepast)

~~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 eertificeringsstelsel in te voeren ter bescherming van het algemeen belang, met name op het gebied van veiligheid, en om het heffingenstelsel te verbeteren.~~

↓ 550/2004 overweging 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.~~

²⁶ PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27.

²⁷ PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27.

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 550/2004 overweging 13
⇒ nieuw

(13) De verlening van communicatie-, navigatie- en ~~plaatsbepalings~~surveillancediensten en van ⇒ meteorologische diensten en ⇐ luchtvaartinlichtingendiensten dient te worden georganiseerd onder marktvoorwaarden, met inachtneming van de bijzondere kenmerken van deze diensten en onder handhaving van een hoog veiligheidsniveau.

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 550/2004 overweging 19

~~Voorwaarden gesteld aan heffingen die luchtruimgebruikers worden opgelegd dienen billijk en transparant te zijn.~~

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 550/2004 overweging 21

- (14) Bij de verlening van gelijkwaardige luchtvaartnavigatiediensten mag geen onderscheid worden gemaakt tussen luchtruimgebruikers.
-

↓ 550/2004 overweging 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 kunnen 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.~~

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 1070/2009 overweging 7
(aangepast)

- (15) De gemeenschappelijke projecten, die bedoeld zijn om luchtruimgebruikers en/of verleners van luchtvaartnavigatiediensten te helpen bij het verbeteren van de

gemeenschappelijke infrastructuur ~~van de voor~~ luchtvaartnavigatie, het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten en het gebruik van het luchtruim, en met name projecten die nodig kunnen zijn voor de tenuitvoerlegging van het masterplan inzake luchtverkeersbeheer~~beveiliging~~, zoals bekrachtigd bij Besluit 2009/320/EG²⁸ van de Raad, overeenkomstig artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad, mogen geen afbreuk doen aan reeds bestaande projecten met ~~gelijkaardige soortgelijke~~ doelstellingen waartoe door één of meerdere lidstaten is besloten. De bepalingen betreffende de financiering van de ~~operationalisering~~ uitvoering van de gemeenschappelijke projecten mogen niet vooruitlopen op de manier waarop deze gemeenschappelijke projecten worden opgezet. De Commissie mag voorstellen indienen om financiering, zoals financiering in het kader van trans-Europese netwerken of financiering afkomstig van de Europese Investeringsbank, aan te wenden om gemeenschappelijke projecten te ondersteunen, met name om de ~~operationalisering~~ uitvoering van het SESAR-programma te bespoedigen, binnen het meerjarig financieel kader. Onverminderd de toegang tot die financiering, moeten de lidstaten zelf kunnen beslissen hoe ze de inkomsten uit de veiling van de emissierechten voor de luchtvaart uit hoofde van de regeling voor emissiehandel gebruiken en mogen ze zelf bepalen of een deel van dergelijke inkomsten wordt aangewend om gemeenschappelijke projecten te financieren op het niveau van functionele luchtruimblokken.

↓ 550/2004 overweging 27

~~De Commissie moet regelmatig, in samenwerking met Eurocontrol en met de nationale toezichhoudende instanties en luchtruimgebruikers, de wijze beoordelen waarop heffingen ten laste van luchtruimgebruikers worden vastgesteld en opgelegd.~~

↓ 551/2004 overweging 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.~~

↓ 551/2004 overweging 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.~~

↓ nieuw

(16) Het concept van een netwerkbeheerder speelt een centrale rol in de verbetering van de prestaties van het luchtverkeersbeheer op netwerkniveau omdat het ervoor zorgt dat bepaalde diensten, die het beste op netwerkniveau worden verleend, inderdaad op dat niveau worden verleend. Om luchtvaartcrisissen gemakkelijker te kunnen beheersen, wordt de coördinatie van de crisismaatregelen toevertrouwd aan de netwerkbeheerder.

²⁸

PB L 95 van 9.4.2009, blz. 41.

(17) De Commissie is ervan overtuigd dat veilig en efficiënt gebruik van het luchtruim alleen mogelijk is via nauwe samenwerking tussen civiele en militaire luchtruimgebruikers, hoofdzakelijk op basis van het concept van flexibele luchtruimgebruik en effectieve civiel-militaire samenwerking, zoals tot stand gebracht door de ICAO. Zij benadrukt dat het belangrijk is de samenwerking tussen civiele en militaire luchtruimgebruikers te verbeteren.

(18) De nauwkeurigheid van de informatie over de status van het luchtruim en over specifieke luchtverkeerssituaties en de tijdige verspreiding van deze informatie onder civiele en militaire luchtverkeersleiders heeft een direct effect op de veiligheid en efficiëntie van de activiteiten. Tijdige toegang tot actuele informatie over de status van het luchtruim is van essentieel belang voor alle partijen die profijt willen trekken van luchtruimstructuren die ter beschikking worden gesteld als zij hun vliegplannen indienen of opnieuw indienen.

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 550/2004 overweging 17

~~De rekeningen van alle verleners van luchtvaartnavigatiediensten dienen zo transparant mogelijk te zijn.~~

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 551/2004 overweging 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.~~

↓ 551/2004 overweging 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.~~

↓ 1070/2009 overweging 30
(aangepast)

- (19) Het aanbieden van moderne, volledige, kwalitatieve en tijdige ~~aeronautische informatie~~ luchtvaartinlichtingen heeft een grote impact op de veiligheid en het vergemakkelijken van toegang tot het ~~communautaire~~ luchtruim ☒ van de Unie ☒ en ~~voor op het~~ vrije verkeer binnen dat luchtruim. Vertrekkende van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiligingbeheer moet de ~~Gemeenschap~~ ☒ Unie ☒ het initiatief nemen om deze sector, in samenwerking met ~~Eurocontrol~~ ☒ de netwerkbeheerder ☒, te moderniseren en te garanderen dat de gebruikers deze gegevens kunnen raadplegen via één openbaar toegangspunt, met een moderne, gebruikersvriendelijke en gevalideerde geïntegreerde briefing.

↓ 551/2004 overweging 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.~~

↓ 551/2004 overweging 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.~~

↓ 551/2004 overweging 14

~~Het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim moet effectief worden toegepast; het gebruik van luchtruimsectoren 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.~~

↓ 551/2004 overweging 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.~~

↓ 551/2004 overweging 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.~~

↓ 551/2004 overweging 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.~~

↓ 551/2004 overweging 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.~~

↓ 552/2004 overweging 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.~~

↓ 552/2004 overweging 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.~~

↓ 552/2004 overweging 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.~~

↓ 552/2004 overweging 12

~~Communautaire specificaties moeten worden opgesteld door de Europese normalisatieinstellingen, in samenwerking met de Europese Organisatie voor Burgerluchtvaartapparatuur (Eurocae) en door Eurocontrol, overeenkomstig algemene communautaire normalisatieprocedures.~~

↓ 552/2004 overweging 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 aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming en die bedoeld zijn voor gebruik in de technische harmonisatie-richtlijnen²⁹. Voorzover nodig, kunnen deze modules zo worden uitgebreid dat zij specifieke eisen van de betrokken industrie omvatten.~~

↓ 552/2004 overweging 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 certifiëren dat zij voldoen aan andere toepasselijke communautaire wettelijke regelingen.~~

↓ 552/2004 overweging 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.~~

↓ 552/2004 overweging 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 kostenbatenbelemmeringen te scheppen voor het behoud van de bestaande infrastructuur.~~

²⁹ PBL 220 van 30.8.1993, blz. 23.

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 549/2004 overweging 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 uitvoeringsbevoegdheden³⁰.~~

↓ 549/2004 overweging 26
(aangepast)

~~Volgens artikel 8, lid 2, van het standaardreglement van orde voor comités³¹ die zijn opgericht volgens artikel 7, lid 1, 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.~~

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 549/2004 overweging 13

~~De toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol vormt een belangrijk onderdeel van de totstandbrenging van een pan-Europees luchtruim.~~

³⁰ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

³¹ PB C 38 van 6.2.2001, blz. 3.

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 549/2004 overweging 15
(aangepast)

~~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.~~

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 550/2004 overweging 8

~~Voor een soepele werking van het luchtvervoerssysteem zijn ook uniforme strenge veiligheidsnormen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten vereist.~~

↓ 550/2004 overweging 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.~~

↓ 550/2004 overweging 28

~~Gezien de bijzonder gevoelige aard van informatie inzake verleners van luchtvaartnavigatiediensten, mogen de nationale toezichhoudende 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.~~

↓ 549/2004 overweging 19

~~De prestaties op Europees niveau van het systeem van luchtvaartnavigatiediensten als geheel moeten regelmatig worden getoetst, onder handhaving van een hoog~~

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

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 551/2004 overweging 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,~~

↓ 549/2004 overweging 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.~~

↓ 552/2004 overweging 19
(aangepast)

~~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,~~

↓ 552/2004 overweging 18
(aangepast)

~~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 luchtverkeersafhandeling³² 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 verlener van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, 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~~

³² 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).

~~technische normen en specificaties voor de aanschaf van apparatuur en van systemen voor luchtverkeersafhandeling³³, Verordening (EG) nr. 2082/2000 van de Commissie van 6 september 2000 tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen en tot wijziging van Richtlijn 97/15/EG³⁴ tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen en tot wijziging van Richtlijn 93/65/EEG van de Raad en Verordening (EG) nr. 980/2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2082/2000 na een overgangperiode worden ingetrokken.~~

↓ 552/2004 overweging 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.~~

↓ 552/2004 overweging 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.~~

↓ 552/2004 overweging 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.~~

↓ nieuw

(20) Om rekening te houden met de wijzigingen die zijn aangebracht in Verordeningen (EG) nr. 1108/2009 en (EG) nr. 1070/2009 moet, overeenkomstig artikel 65 bis van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart³⁵, de inhoud van deze verordening in overeenstemming worden gebracht met die van Verordening (EG) nr. 216/2008.

(21) Bovendien moeten de technische bijzonderheden van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004, die in 2004 en

³³ ~~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).~~

³⁴ ~~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).~~

³⁵ ~~PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.~~

2009 zijn overeengekomen, worden geactualiseerd en moeten technische wijzigingen worden aangebracht om rekening te houden met de vooruitgang.

- (22) De geografische werkingssfeer van deze verordening, namelijk de NAT-regio van de ICAO, moet worden gewijzigd om rekening te houden met de bestaande en geplande dienstverleningsregelingen en met de noodzaak om te zorgen voor samenhang bij de toepassing van de regels op de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en luchtruimgebruikers die actief zijn in dat gebied.
- (23) Gezien de rol van de netwerkbeheerder als operationele organisatie en de lopende hervorming van Eurocontrol, moet de netwerkbeheerder verder worden ontwikkeld tot een sectorgeleid partnerschap.
- (24) Het concept van functionele luchtruimblokken, dat ontworpen is om de samenwerking tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten te versterken, is een belangrijk instrument om de prestaties van het Europese luchtverkeersbeheersysteem te verbeteren. Om dit instrument verder uit te bouwen, moeten de functionele luchtruimblokken meer prestatiegericht worden gemaakt, op basis van sectoriële partnerschappen, en moet de sector een grotere vrijheid krijgen om de blokken te wijzigen teneinde de prestatiedoelen te bereiken en, indien mogelijk, overtreffen.
- (25) De functionele luchtruimblokken moeten op flexibele wijze functioneren. Ze moeten dienstverleners in heel Europa samenbrengen, zodat ze profijt kunnen trekken van elkaars sterke punten. Deze flexibiliteit moet het mogelijk maken om synergieën tussen dienstverleners tot stand te brengen, ongeacht hun geografische locatie of nationaliteit, en – in het streven naar prestatieverbeteringen – om variabele dienstverleningsformaten te gebruiken.
- (26) Om de klantgerichtheid van verleners van luchtvaartnavigatiediensten te versterken en luchtruimgebruikers sterker te laten wegen op de besluiten die op hen van toepassing zijn, moeten de belanghebbenden effectiever worden geraadpleegd en betrokken bij belangrijke operationele beslissingen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.
- (27) De prestatieregeling is een belangrijk instrument voor de economische regulering van het luchtverkeersbeheer; de kwaliteit en onafhankelijkheid van de besluiten in het kader van deze regeling moeten dan ook worden behouden en waar mogelijk versterkt.
- (28) Om rekening te kunnen houden met technische of operationele ontwikkelingen moet de bevoegdheid om besluiten vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden gedelegeerd; zij kan deze bevoegdheid met name uitoefenen door bijlagen te wijzigen of door de bepalingen inzake netwerkbeheer en de prestatieregeling aan te vullen. De inhoud en strekking van elke delegatie wordt nader omschreven in de desbetreffende artikelen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.
- (29) Als de Commissie de lijst van onder het netwerkbeheer vallende diensten uitbreidt, dient zij de belanghebbenden uit de sector te raadplegen.
- (30) Om uniforme voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening te garanderen, met name wat betreft de uitoefening van de bevoegdheden van de nationale instanties, de verlening van ondersteunende diensten op exclusieve basis door een dienstverlener of groepen dienstverleners, corrigerende maatregelen om de

overeenstemming met EU-wijde en bijbehorende lokale prestatiedoelen te waarborgen, de toetsing van de naleving van het heffingenstelsel, het beheer en de vaststelling van gemeenschappelijke projecten voor netwerkgerelateerde functies, de functionele luchtruimblokken, de voorwaarden voor de betrokkenheid van belanghebbenden bij belangrijke operationele beslissingen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de toegang tot en bescherming van gegevens, elektronische luchtvaartinlichtingen en de technologische ontwikkeling en interoperabiliteit van het luchtverkeersbeheer, moeten uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden verleend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren³⁶.

(31) Wat betreft de uitvoeringsbesluiten die krachtens deze verordening worden vastgesteld, moet overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 gebruik worden gemaakt van algemene uitvoeringsbesluiten.

(32) Voor de vaststelling van uitvoeringsbesluiten van individuele strekking moet de raadplegingsprocedure worden gebruikt.

↓ 549/2004 overweging 20
(aangepast)

(33) 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.

↓ nieuw

(34) De aankoop van dergelijke diensten dient, al naargelang van toepassing, plaats te vinden overeenkomstig Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten³⁷ en Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten³⁸. Voorts dient ook rekening te worden gehouden met de richtsnoeren die zijn uiteengezet in Interpretatieve mededeling 2006/C179/02 van de Commissie over de Gemeenschapswetgeving die van toepassing is op het plaatsen van opdrachten die niet of slechts gedeeltelijk onder de richtlijnen inzake overheidsopdrachten vallen³⁹, voor zover van toepassing.

↓ 1070/2009 overweging 42

(35) De ministeriële verklaring over de luchthaven van Gibraltar, die in Cordoba op 18 september 2006 (de "ministeriële verklaring") tijdens de eerste

³⁶ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

³⁷ PB L 134 van 30.4.2004, blz. 114.

³⁸ PB L 134 van 30.4.2004, blz. 1.

³⁹ PB C 179 van 1.8.2006, blz. 2.

ministersbijeenkomst van het Forum voor dialoog over Gibraltar werd overeengekomen, vervangt de gemeenschappelijke verklaring over het vliegveld die in Londen op 2 december 1987 werd opgesteld, en volledige naleving van die verklaring wordt geacht volledige naleving van de verklaring van 1987 te zijn.

↓ 1070/2009 overweging 43

- (36) Deze verordening is in de context van en krachtens de ministeriële verklaring in al zijn onderdelen van toepassing op de luchthaven van Gibraltar. Onverminderd deze ministeriële verklaring zijn de toepassing op de luchthaven van Gibraltar en alle maatregelen in verband met de implementatie van die verklaring volledig in overeenstemming met de verklaring en alle bepalingen daarvan.

↓ 549/2004 overweging 24
(aangepast)

- (37) Aangezien de doelstelling van deze verordening, te weten de ~~totstandbrenging~~ tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke Europees luchtruim, wegens het transnationale karakter ervan niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve beter op ~~communautair~~ het niveau van de Unie tot stand kan worden gebracht, ~~met evenwel gedetailleerde uitvoeringsvoorschriften die rekening houden met specifieke plaatselijke omstandigheden,~~ kan de Gemeenschap Unie 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.

↓ 552/2004

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 1
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 1

Doel Onderwerp en werkingsfeer

1. ~~Het initiatief inzake de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europees luchtruim heeft tot doel~~ ⇒ In deze verordening zijn regels vastgesteld voor de totstandbrenging en goede werking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, om de huidige veiligheidsnormen voor luchtvervoer aan te scherpen, bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoersysteem en de algemene prestaties van het systeem voor luchtverkeersbeveiligings- en luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer in

Europa te verbeteren, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van alle luchtruimgebruikers. ~~De~~ Het gemeenschappelijke Europees luchtruim omvat een samenhangend pan-Europees netwerk van routes, een luchtruim dat op geïntegreerde wijze kan worden geëxploiteerd, netwerkbeheer en luchtverkeersbeheerbeveiligingsystemen ~~dat die alleen gebaseerd is zijn op overwegingen van~~ veiligheid, efficiëntie en ~~van technische aard~~ interoperabiliteit , ten behoeve van alle luchtruimgebruikers. ~~Om deze doelstelling te verwezenlijken, stelt deze verordening een geharmoniseerd regelgevingskader vast voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim.~~

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 2
(aangepast)

2. De toepassing van deze verordening ~~en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen~~ laat ~~onverlet~~ de soevereiniteit van de lidstaten over hun luchtruim ~~onverlet~~, alsmede de behoeften van de lidstaten inzake openbare orde, openbare veiligheid en defensieaangelegenheden, zoals vermeld in artikel ~~35~~~~13~~. Deze verordening ~~en de in artikel 3 genoemde maatregelen~~ hebben heeft geen betrekking op militaire operaties en trainingen.

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 3
(aangepast)

3. De toepassing van deze verordening ~~en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen~~ laat ~~onverlet~~ de rechten en plichten van de lidstaten ~~voortvloeiend die voortvloeiend~~ uit het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944 (het "Verdrag van Chicago") ~~onverlet~~. In deze context ~~is een aanvullende doelstelling van~~ heeft deze verordening; tot doel om, op de gebieden waarop ~~deze verordening~~ ze van toepassing is, de lidstaten te helpen bij het nakomen van hun verplichtingen op grond van het Verdrag van Chicago, door een basis te verschaffen voor een gemeenschappelijke interpretatie en een uniforme uitvoering van de bepalingen daarvan, en door ervoor te zorgen dat die bepalingen in deze verordening en de uitvoeringsvoorschriften naar behoren in aanmerking worden genomen.

↓ 550/2004

HOOFDSTUK I

ALGEMEEN

Artikel 1

Toepassingsgebied en doel

~~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.~~

↓ 551/2004

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”)⁴⁰.~~

↓ 551/2004 (aangepast)
⇒ nieuw

~~43. Onverminderd artikel 10, is de Deze verordening is van toepassing op het luchtruim in de EUR-, en AFI- en NAT- gebieden regio's van ICAO waar lidstaten verantwoordelijk zijn voor de verlening van luchtverkeersdiensten overeenkomstig de deze 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.~~

↓ 551/2004

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

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 1

54. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven gelegen is, onverlet.

⁴⁰ Zie blz. 10 van dit Publicatieblad.

↓ 552/2004

~~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.~~

↓ 549/2004 (aangepast)

Artikel 2

Definities

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

↓ 549/2004 (aangepast)

⇒ nieuw

1. "luchtverkeersleidingsdienst": een 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 luchtvaartinlichtingen en gegevens die nodig zijn voor de veiligheid, regelmaat en efficiency van luchtvaartnavigatie;

4. "luchtvaartnavigatiediensten": luchtverkeersleidingsdiensten; communicatie-, navigatie- en ~~plaatsbepalings- en surveillance-~~ diensten; meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie, en luchtvaartinlichtingendiensten;

5. "verleners van luchtvaartnavigatiediensten": de openbare of particuliere ~~lichamen~~ entiteiten die luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer verlenen;

6. "luchtruimblok": een deel van het luchtruim ~~van~~ met vastgestelde afmetingen, in ruimte en tijd, waarbinnen luchtvaartnavigatiediensten worden verleend;

7. "luchtruimbeheer": een ~~planningsfunctie~~ dienst met als belangrijkste doel een maximale benutting van het beschikbare luchtruim door dynamische time-sharing en, bij gelegenheid, ~~separatie~~ opsplitsing van het luchtruim tussen verschillende categorieën luchtruimgebruikers op basis van kortetermijnbehoeften;

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 2, onder a)

8. "luchtruimgebruikers": exploitanten van luchtvaartuigen die als algemeen luchtverkeer opereren;

↓ 549/2004
⇒ nieuw

9. "regeling van luchtverkeersstromen": een ~~functie~~ dienst die tot doel heeft bij te dragen ~~aan~~ tot 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~~ verklaarde capaciteit;

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 2, onder b)
⇒ nieuw

10. "luchtverkeersbeveiligingsbeheer": de verzameling van ~~functies~~ diensten in de lucht en op de grond (luchtverkeersdiensten, luchtruimbeheer en de regeling van de luchtverkeersstromen) die nodig zijn om de veiligheid en de doeltreffendheid van de vliegtuigbewegingen in alle fasen te waarborgen;

↓ 549/2004

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;

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 2, onder c)

~~1413a.~~ "masterplan inzake luchtverkeersbeveiligingsbeheer": het plan dat wordt goedgekeurd bij Besluit 2009/320/EG van de Raad⁴¹, overeenkomstig artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)⁴²;

↓ nieuw

15. "luchtvaartcrisis": omstandigheden waarin de capaciteit van het luchtruim abnormaal is beperkt ten gevolge van bijzonder slechte weersomstandigheden of de onbeschikbaarheid van grote delen van het luchtruim wegens natuurlijke of politieke redenen;

↓ 549/2004

~~1614.~~ "pakket van diensten": twee of meer luchtvaartnavigatiediensten;

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 2, onder d)

~~1715.~~ "certificaat": door een nationale toezichhoudende instantie 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;

↓ 549/2004

~~1816.~~ "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”)⁴², 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 luchtverkeersbeveiligingsbeheer afhangt;

⁴¹ PB L 95 van 9.4.2009, blz. 41.

⁴² PB L 64 van 2.3.2007, blz. 1.

⁴³ Zie blz. 33 van dit Publicatieblad.

↓ nieuw

20. "verklaring": met betrekking tot luchtverkeersbeheer/luchtvaartnavigatie betekent dit elke schriftelijke verklaring

- over de conformiteit of geschiktheid voor gebruik van systemen en onderdelen die is afgegeven door een organisatie die betrokken is bij het ontwerp, de vervaardiging en het onderhoud van systemen en onderdelen voor luchtverkeersbeheer/luchtvaartnavigatie;
- over de overeenstemming van in gebruik te nemen diensten of systemen met de toepasselijke eisen, die door een dienstverlener is afgegeven;
- over de bekwaamheid en middelen om zich te kwijten van de verantwoordelijkheden die gepaard gaan bepaalde vluchtinlichtingendiensten;

↓ 549/2004 (aangepast)

~~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 1960⁴⁴;~~

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 2, onder f)
(aangepast)

2122. "flexibel gebruik van het luchtruim": een concept van luchtruimbeheer dat in het gebied van de European Civil Aviation Conference wordt toegepast op basis van het door de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol) uitgegeven "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace" (Handboek voor de toepassing van het concept "flexibel gebruik van het luchtruim" in het luchtruimbeheer) ⁴⁵ ;

↓ 549/2004

~~23. „vluchtinformatiegebied”: een luchtruim van gegeven afmetingen waarbinnen vluchtinlichtingendiensten en alarmeringsdiensten worden verleend;~~

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 2, onder g)
(aangepast)

2223 bis. "vluchtinlichtingendienst": een dienst die adviezen en informatie verstrekt die nuttig zijn voor de veilige en doeltreffende uitvoering van vluchten;

2323 ter. "waarschuwingsdienst": een dienst die bij de verantwoordelijke organisaties melding maakt van ~~vliegtuigen~~ luchtvaartuigen in nood die bijstand behoeven en dergelijke organisaties op verzoek ~~assisteert~~ bijstand verstrekt;

⁴⁴ ~~Dit verdrag is gewijzigd bij het protocol van 12 februari 1981 en herzien bij het protocol van 27 juni 1997.~~

⁴⁵ Eurocontrol is opgericht bij het International Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart van 13 december 1960, als gewijzigd bij het protocol van 12 februari 1981 en herzien bij het protocol van 27 juni 1997.

↓ 549/2004

~~24. "vliegniveau": een vlak van constante atmosferische druk in relatie tot het referentiedrukvlak van 1013,2 hectopascals en dat van soortgelijke vlakken is gescheiden door bepaalde drukintervallen;~~

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 2, onder h)

2425. "functioneel luchtruimblok": een, ongeacht de staatsgrenzen, op operationele behoeften gebaseerd luchtruimblok waarbinnen de luchtvaartnavigatiediensten en aanverwante functies op prestatiegerichte en optimale wijze worden verleend met het oogmerk in ieder functioneel luchtruimblok versterkte samenwerking tussen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten of, indien van toepassing naargelang, een geïntegreerde dienstverlener, in te voeren;

↓ 549/2004 (aangepast)

~~2526.~~ "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~~ ☒ Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO), zoals opgericht bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart uit 1944 ☒ ;

~~27. „ICAO”: de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, opgericht bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart van 1944;~~

2628. "interoperabiliteit": een geheel van functionele, technische en operationele eigenschappen die worden vereist van de systemen en onderdelen van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiligingsbeheer 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;

2729. "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;

2830. "navigatiediensten": de faciliteiten en diensten die luchtvaartuigen voorzien van informatie op het gebied van positionering en timing;

2931. "operationele gegevens": informatie over alle vluchtfasen, die nodig is voor het nemen van operationele beslissingen door verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, 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;~~

~~3033~~. "ingebruiknameneeming": eerste operationele gebruik na de initiële installatie of upgrade van een systeem;

~~3134~~. "routenetwerk": een netwerk van gespecificeerde routes voor de afhandeling van de verkeersstromen van het algemene luchtverkeer, nodig voor het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten;

~~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;

↓ 549/2004

~~3238~~. "plaatsbepalings-surveillance-diensten": de faciliteiten en diensten voor het bepalen van de respectieve posities van luchtvaartuigen waarmee voor een veilige separatie wordt gezorgd;

~~3339~~. "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;

~~3440~~. "upgrade": elke wijziging in de operationele kenmerken van een systeem;

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 2, onder j)

~~3544~~. "grensoverschrijdende diensten": iedere situatie waarin luchtvaartnavigatiediensten worden verleend in een lidstaat door een dienstverlener die in een andere lidstaat is gecertificeerd₂;

↓ nieuw

36. "nationale toezichthoudende instantie": het nationale orgaan of de nationale organen waaraan een lidstaat de toezichtstaken overeenkomstig deze verordening heeft toevertrouwd en de nationale bevoegde autoriteiten waaraan de in artikel 8 ter van Verordening (EG) nr. 216/2008 vermelde taken zijn toevertrouwd;

37. "ondersteunende diensten": andere luchtvaartnavigatiediensten dan luchtverkeersdiensten en andere diensten en activiteiten die verband houden met de verlening van luchtvaartnavigatiediensten en deze ondersteunen;

38. "lokale prestatiedoelen": prestatiedoelen die door de lidstaten zijn vastgesteld op lokaal niveau, met name het niveau van een functioneel luchtruimblok, een lidstaat, een heffingszone of een luchthaven.

↓ 549/2004

~~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”)⁴⁶;~~

~~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”)⁴⁷; 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”)⁴⁸;~~

~~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.~~

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 3
(aangepast)
⇒ nieuw

HOOFDSTUK II

☒ NATIONALE INSTANTIES ☒

Artikel 34

Nationale toezichhoudende instanties

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

2. De nationale toezichhoudende instanties moeten ⇒ juridisch gescheiden en ⇐ onafhankelijk zijn van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten ⇒, met name wat hun organisatie, hiërarchie en besluitvorming betreft en van alle particuliere of publieke entiteiten die een belang hebben in de activiteiten van dergelijke dienstverleners ⇐. ~~Deze onafhankelijkheid wordt gerealiseerd door ten minste op functioneel niveau een adequate scheiding tussen de nationale toezichhoudende instanties en deze verleners en aanbieders aan te brengen.~~

⁴⁶ Zie blz. 20 van dit Publicatieblad.

⁴⁷ Zie blz. 10 van dit Publicatieblad.

⁴⁸ Zie blz. 26 van dit Publicatieblad.

↓ nieuw

3. Onverminderd lid 2 kunnen de nationale toezichthoudende instanties, voor wat hun werking betreft, worden toegevoegd aan andere regelgevende organen en/of veiligheidsinstanties.

4. De nationale toezichthoudende instanties die op de datum van inwerkingtreding van deze verordening niet juridisch gescheiden zijn van alle verleners van luchtvaartnavigatiediensten of particuliere of publieke entiteiten die een belang hebben in de activiteiten van dergelijke dienstverleners, zoals bepaald in lid 2, moeten uiterlijk op 1 januari 2020 aan deze eis voldoen.

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 3
(aangepast)
⇒ nieuw

~~35. ☒ De ☒ N nationale toezichthoudende instanties ~~voeren~~ oefenen hun bevoegdheden op onpartijdige, onafhankelijke en transparante wijze uit. ~~Dit wordt bereikt door adequate beheers- en controlemechanismen, ook binnen het bestuur van een lidstaat~~ ⇒ Ze worden met name zodanig georganiseerd, van personeel voorzien en gefinancierd dat ze hun bevoegdheden op die wijze kunnen uitoefenen. ⇐ ~~Dit mag de nationale toezichthoudende instanties er echter niet van weerhouden hun taken uit te oefenen volgens de organisatievoorschriften van de nationale autoriteiten voor de burgerluchtvaart of andere publieke organen.~~~~

↓ nieuw

6. Het personeel van de nationale toezichthoudende instanties

a) wordt in dienst genomen op basis van duidelijke en transparante regels die hun onafhankelijkheid waarborgen. De personen die bevoegd zijn voor strategische beslissingen worden aangesteld door het nationale kabinet of de ministerraad of door een andere overheidsinstantie die de verleners van luchtvaartnavigatiediensten niet rechtstreeks controleert en er ook niet rechtstreeks voordeel uit haalt;

b) wordt geselecteerd via een transparante procedure, op basis van hun specifieke kwalificaties, inclusief passende bekwaamheden en relevante ervaring, onder meer op het gebied van auditing, luchtvaartnavigatiediensten en systemen;

c) handelt onafhankelijk, met name van alle belangen die verband houden met verleners van luchtvaartnavigatiediensten, en vraagt noch aanvaardt instructies van overheidsinstanties of andere publieke of private entiteiten bij de uitoefening van de functies van de nationale toezichthoudende instantie;

d) de personen die bevoegd zijn voor het nemen van strategische beslissingen leggen jaarlijks een verbintenisverklaring en een verklaring omtrent hun belangen af, waarin alle directe en indirecte belangen zijn vermeld die kunnen worden geacht afbreuk te doen aan hun onafhankelijkheid en die van invloed kunnen zijn op de uitoefening van hun functies; en

e) de personen die bevoegd zijn voor strategische beslissingen, audits of andere functies die rechtstreeks verband houden met het toezicht op de prestatiedoelen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten mogen na hun termijn bij de nationale toezichthoudende instantie

gedurende minstens een jaar niet in dienst treden bij of verantwoordelijkheden opnemen bij een van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 3
(aangepast)
⇒ nieuw

~~74~~. De lidstaten zien erop toe dat de nationale toezichthoudende instanties over de noodzakelijke middelen en capaciteiten beschikken om de hun overeenkomstig deze verordening toevertrouwde taken tijdig en doelmatig uit te voeren. ⇒ De nationale toezichthoudende instanties zijn volledig bevoegd voor de indienstname en het beheer van hun personeel, op basis van hun eigen financiële middelen, die onder meer afkomstig zijn van de routeheffingen; deze heffingen moeten in verhouding staan tot de taken die de instanties overeenkomstig artikel 4 moeten vervullen. ⇐

~~85~~. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de namen en adressen van de nationale toezichthoudende instanties en van eventuele wijzigingen daarvan, alsook van de maatregelen die zijn genomen om aan ~~leden 2, 3 en 4~~ ⇒ dit artikel ⇐ te voldoen.

↓ nieuw

9. De Commissie stelt gedetailleerde regels op waarin de procedures voor indienstname en selectie zijn uiteengezet, met het oog op de toepassing van lid 6, onder a) en b). Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 1
(aangepast)

Artikel ~~42~~

Taken van de nationale toezichthoudende instanties

1. De in artikel ~~34 van de kaderverordening~~ genoemde nationale toezichthoudende instanties ☒ worden belast met de volgende taken: ☒

a) 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;

↓ nieuw

b) certificaten afgeven aan verleners van luchtvaartnavigatiediensten overeenkomstig artikel 8 ter van Verordening (EG) nr. 216/2008 en toezicht houden op de naleving van de voorwaarden waaronder ze zijn afgegeven;

c) bewijzen van bevoegdheid, bevoegdverklaringen, goedkeuringen en certificaten afgeven aan verleners van luchtvaartnavigatiediensten overeenkomstig artikel 8 ter van Verordening (EG) nr. 216/2008 en toezicht houden op de naleving van de voorwaarden waaronder ze zijn afgegeven;

d) prestatieplannen opstellen en toezicht houden op de tenuitvoerlegging ervan overeenkomstig artikel 11;

e) toezicht houden op de tenuitvoerlegging van het heffingenstelsel overeenkomstig de artikelen 12 en 13;

f) de voorwaarden voor toegang tot operationele gegevens goedkeuren overeenkomstig artikel 22; en

g) toezicht houden op verklaringen en op de ingebruikname van systemen.

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 1
(aangepast)

2. ~~Daartoe~~ Elke organiseert elke nationale toezichthoudende instantie organiseert passende inspecties en onderzoeken om na te gaan of aan de eisen van deze verordening, ~~met inbegrip van eisen op het gebied van personeel voor de levering van luchtvaartnavigatiediensten,~~ is voldaan. De betrokken verlener van luchtvaartnavigatiediensten verleent hieraan zijn medewerking.

↓ nieuw

Artikel 5

Samenwerking tussen nationale toezichthoudende instanties

1. De nationale toezichthoudende instanties wisselen informatie uit over hun werkzaamheden, beginselen, praktijken en procedures voor besluitvorming en de tenuitvoerlegging van de wetgeving van de Unie. Zij werken samen met het doel hun besluitvorming in de hele Unie te coördineren. De nationale toezichthoudende instanties nemen deel aan een netwerk dat regelmatig bijeenkomt. De Commissie en het Luchtvaartagentschap van de Europese Unie (hierna "het EAA") zijn lid van dit netwerk, coördineren en ondersteunen de werkzaamheden ervan en doen aanbevelingen aan het netwerk, voor zover passend. De Commissie en het EAA faciliteren de actieve samenwerking van de nationale toezichthoudende instanties en zorgen voor de uitwisseling van personeel tussen de nationale toezichthoudende instanties op basis van een deskundigenpool die overeenkomstig artikel 17, lid 2, onder f), van Verordening (EG) nr. 216/2008 door het EAA wordt opgericht.

Met inachtneming van de regels inzake gegevensbescherming van artikel 22 van deze verordening en Verordening (EG) nr. 45/2001 ondersteunt de Commissie de uitwisseling van in alinea een en twee van dit lid vermelde informatie tussen de leden van het netwerk, eventueel met elektronische middelen, waarbij de vertrouwelijkheid van bedrijfsgeheimen van verlener van luchtvaartnavigatiediensten moet worden gerespecteerd.

2. De toezichthoudende instanties werken nauw samen, onder meer via werkafspraken, om elkaar wederzijdse bijstand te verlenen bij hun toezichtstaken, klachtenbehandeling en onderzoeken.

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 1
⇒ nieuw

3. Voor functionele luchtruimblokken 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 luchtruimblokken. ⇒ Teneinde die overeenkomst ten uitvoer te leggen stellen de betrokken nationale toezichthoudende instanties een plan op waarin de voorwaarden voor hun samenwerking zijn vermeld. ⇐

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 1
(aangepast)

4. Nationale toezichthoudende instanties werken onderling nauw samen 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 deze verordening en aan de geldende gemeenschappelijke eisen die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 8 ter, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008. ~~van artikel 6 of aan de voorwaarden van bijlage II.~~

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 1
(aangepast)
⇒ nieuw

5. In het geval van de ~~grensoverschrijdende~~ levering van luchtvaartnavigatiediensten ⇒ in een deel van het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van een andere lidstaat valt, ⇐ ~~omvatten dergelijke~~ de in de leden 2 en 4 vermelde regelingen een overeenkomst over de wederzijdse erkenning van de toezichtstaken zoals bedoeld in ⇒ artikel 4, ⇐ ~~de~~ leden 1 en 2, en van de resultaten van deze taken. Deze wederzijdse erkenning geldt ook wanneer regelingen voor erkenning tussen nationale toezichthoudende instanties zijn gemaakt voor het certificeringsproces van dienstverleners.

6. Nationale toezichthoudende instanties kunnen, indien dit op grond van het nationale recht is toegestaan, met het oog op regionale samenwerking ook regelingen overeenkomen betreffende de verdeling van de verantwoordelijkheden voor toezichtstaken.

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 1
(aangepast)

Artikel ~~6~~

Gekwalificeerde entiteiten

1. Nationale toezichthoudende instanties kunnen besluiten de in artikel ~~4~~, lid 2, bedoelde inspecties en onderzoeken volledig of ten dele te delegeren aan gekwalificeerde entiteiten die aan de in bijlage I genoemde eisen voldoen.

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

↓ 552/2004 (aangepast)
⇒ nieuw

~~Artikel 8~~

Aangemelde instanties

~~3.~~ Lidstaten stellen de Commissie , het EAA en de andere lidstaten in kennis van de ~~instanties~~ gekwalificeerde entiteiten waaraan zij taken hebben gedelegeerd overeenkomstig lid 1 ~~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~~ entiteit het gebied aangeven waarvoor deze verantwoordelijk is alsmede de identificatienummers en alle wijzigingen daarvan ~~medelen die de Commissie heeft verstrekt~~. De Commissie maakt de lijst van deze ~~instanties~~ gekwalificeerde entiteiten 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~~ gekwalificeerde entiteit niet meer voldoet aan de ~~criteria~~ eisen van bijlage ~~IV~~, trekken lidstaten de ~~aanmelding van die instantie~~ delegatie van die entiteit in. ~~Zij brengen~~ De entiteit brengt de Commissie het EAA 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.~~

↓ nieuw

5. Organen die vóór de inwerkingtreding van deze verordening zijn aangewezen als aangemelde instanties overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EG) nr. 552/2004 worden met het oog op de toepassing van dit artikel als gekwalificeerde entiteiten beschouwd.

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 5
(aangepast)
⇒ nieuw

~~Artikel 7~~

Raadpleging van de belanghebbende partijen

1. De ~~lidstaten~~ ⇒ nationale toezichhoudende instanties ⇐ , handelend in overeenstemming met hun nationale ~~recht~~ ☒ wetgeving ☒, zetten raadplegingsmechanismen op om belanghebbende partijen, waaronder belangenorganisaties van beroepspersoneel, op passende wijze te betrekken bij de realisering van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ⇒ voor wat de uitvoering van hun taken betreft ⇐ .

↓ nieuw

2. Tot de belanghebbende partijen kunnen behoren:

- verleners van luchtvaartnavigatiediensten,
- luchthavenexploitanten,
- relevante luchtruimgebruikers of relevante groepen luchtruimgebruikers,
- militaire autoriteiten,
- de industrie,
- belangenorganisaties van beroepspersoneel.

↓ 550/2004 (aangepast)

HOOFDSTUK III

~~VOORSCHRIFTEN IN ZAKE DE VERLENING VAN DIENSTEN~~ ☒ DIENSTVERLENING ☒

↓ 550/2004 (aangepast)

⇒ nieuw

~~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,~~

Artikel 87

Certificering van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten

1. De verlening van alle luchtvaartnavigatiediensten in de ~~Gemeenschap~~ ☒ Unie ☒ wordt ~~door de lidstaten~~ gecertificeerd ⇒ of maakt het voorwerp uit van een verklaring aan de nationale toezichthoudende instanties of het EAA overeenkomstig artikel 8 ter van Verordening (EG) nr. 216/2008 ⇐ .

↓ 550/2004

~~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.~~

↓ nieuw

2. In het kader van het certificeringsproces moeten de aanvragers ook kunnen aantonen dat zij over voldoende financiële draagkracht beschikken en gedekt zijn door een aansprakelijkheidsverzekering, voor zover dit niet gegarandeerd is door de desbetreffende lidstaat.

↓ 550/2004 (aangepast)
⇒ nieuw

~~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.~~

43. In ~~d~~De certificaten worden de rechten en plichten van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten aangegeven, met inbegrip van ⇒ zorgen voor ⇐ niet-discriminerende toegang tot diensten voor gebruikers van het luchtruim, met speciale aandacht voor de veiligheid. Aan certificering ~~mogen~~ ☒ zijn ☒ alleen de voorwaarden van bijlage II verbonden zijn. Deze voorwaarden moeten objectief gerechtvaardigd, niet-discriminerend, 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.

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 3
(aangepast)
⇒ nieuw

~~46. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 8 en 9, krijgen Verleners van luchtvaartnavigatiediensten, wanneer hen een certificaat wordt afgegeven, krijgen de mogelijkheid om hun diensten aan te bieden aan lidstaten, andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers en luchthavens in de Gemeenschap Unie . ⇒ Voor ondersteunende diensten is dit alleen mogelijk als artikel 10, lid 2, wordt nageleefd. ⇐~~

~~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 door de lidstaten worden ingediend 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 op voorwaarde dat de veiligheid niet in gevaar komt. Deze maatregelen kunnen de intrekking van het certificaat omvatten.~~

↓ 550/2004

~~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.~~

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 4
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 98

Aanwijzing van verleners van luchtverkeersdiensten

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

2. Bij het verlenen van grensoverschrijdende diensten zorgen de lidstaten ervoor dat de naleving van dit artikel en artikel 18, lid 3, niet wordt belemmerd door hun nationale rechtswetgevingsstelsel dat voorschrijft dat een verlener van luchtverkeersdiensten die diensten aanbiedt in het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van die lidstaat valt aan een van de volgende voorwaarden moet voldoen ⇐ :

a) rechtstreeks of via meerderheidsaandeelhouderschap eigendom ~~moet~~ zijn van die lidstaat of onderdanen daarvan;

b) zijn hoofdvestiging of geregistreerd kantoor op het grondgebied van die lidstaat ~~moet~~ hebben; ~~of~~

c) alleen faciliteiten in die lidstaat ~~mag~~ gebruiken.

3. Lidstaten definiëren de rechten en plichten waaraan de aangewezen verleners van luchtverkeersdiensten 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.

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 4
(aangepast)
⇒ nieuw

4. ~~De~~ ~~lidstaten~~ hebben de bevoegdheid om zelf een verlener van luchtverkeersdiensten te kiezen, mits deze ~~voldoet aan de eisen en voorwaarden van de artikelen 6 en 7~~ ⇒ gecertificeerd is of een verklaring heeft ingediend overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 ⇐ .

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 4
(aangepast)

5. Voor functionele luchtruimblokken die overeenkomstig artikel ~~16~~ ~~9-bis~~ zijn vastgesteld en die zich uitstrekken over het luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van meer dan één lidstaat valt, wijzen de betrokken lidstaten, overeenkomstig lid 1 van dit artikel, gezamenlijk en minstens één maand voor de implementatie van het luchtruimblok één of meer verleners van luchtverkeersdiensten aan.

6. ~~De~~ ~~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.

↓ nieuw

Artikel 10

Het verlenen van ondersteunende diensten

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om te garanderen dat verleners van ondersteunende diensten, overeenkomstig dit artikel, binnen de Unie met elkaar kunnen concurreren op basis van gelijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden.

Aan de in dit artikel uiteengezette eis moet uiterlijk op 1 januari 2020 zijn voldaan.

2. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om te garanderen dat de verlening van luchtverkeersdiensten gescheiden is van de verlening van ondersteunende diensten. Een van de eisen om deze scheiding te garanderen, is dat luchtverkeersdiensten en ondersteunende diensten door verschillende ondernemingen moeten worden verleend.

3. Bij de keuze van de verlener van ondersteunende diensten houdt de entiteit die deze diensten aankoopt met name rekening met kostenefficiëntie en de algemene kwaliteit en veiligheid van de diensten.

4. Een verlener van ondersteunende diensten mag alleen worden gekozen om diensten te verlenen in het luchtruim van een lidstaat als:

a) hij gecertificeerd is overeenkomstig artikel 8 ter van Verordening (EG) nr. 216/2008;

b) zijn hoofdvestiging zich op het grondgebied van een lidstaat bevindt;

c) lidstaten en/of ingezetenen van lidstaten voor meer dan 50 % eigenaar zijn van de dienstverlener en er daadwerkelijk controle over uitoefenen, hetzij direct, hetzij via een of meer tussenbedrijven, tenzij anders is bepaald in een overeenkomst met een derde land waarbij de Unie partij is; en

d) de dienstverlener voldoet aan de nationale eisen inzake beveiliging en defensie.

5. De netwerkbeheerder mag diensten ter ondersteuning van de werking van het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer op gecentraliseerde wijze verlenen door deze diensten toe te voegen aan die welke vermeld zijn in artikel 17, lid 2, overeenkomstig artikel 17, lid 3. Deze diensten mogen ook op exclusieve basis worden verleend door een verlener van luchtvaartnavigatiediensten of groepen verlener van luchtvaartnavigatiediensten, met name de diensten die verband houden met de infrastructuur voor luchtverkeersbeheer. De Commissie specificeert de voorwaarden voor de selectie van dienstverleners of groepen dienstverleners, op basis van hun capaciteit en vermogen om de diensten op onpartijdige en kosteneffectieve te verlenen, en stelt een algemene beoordeling op van de geraamde kosten en baten van de gecentraliseerde verlening van de ondersteunende diensten. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure. De Commissie stelt dienstverleners of groepen dienstverleners aan overeenkomstig deze uitvoeringshandelingen.

↓ 550/2004

~~Artikel 9~~

~~Aanwijzing van verlener van meteorologische diensten~~

~~1. 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.~~

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 5
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 11

Prestatieregeling

1. Om de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties ⇒ diensten ⇐ in het gemeenschappelijke Europeese luchtruim te verbeteren, wordt een prestatieregeling

vastgesteld voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties ⇒ diensten ⇐ . Die zal bestaan uit:

- a) prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap ⊗ Unie ⊗ ⇒ en bijbehorende lokale prestatiedoelen ⇐ voor de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie;
- b) nationale plannen of plannen voor functionele luchtruimblokken, inclusief prestatiedoelen, die consistentie met ⇒ de naleving van de ⇐ prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap ⊗ Unie ⊗ ⇒ en de bijbehorende lokale prestatiedoelen ⇐ waarborgen; en
- c) periodieke beoordeling, monitoring en benchmarking van de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties ⇒ diensten ⇐ .

~~2. Overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure kan de Commissie~~ ⇒ wijst ⇐ Eurocontrol of een ander ⇒ onafhankelijk, ⇐ onpartijdig en bevoegd orgaan ~~aanwijzen~~ ⇒ aan ⇐ als "prestatiebeoordelingsorgaan". De rol van dit orgaan is de Commissie, in coördinatie met de nationale toezichhoudende instanties, bij te staan en de nationale toezichhoudende instanties op verzoek bij te staan bij de tenuitvoerlegging van de in lid 1 vermelde prestatieregeling. ⇒ Het EAA, Eurocontrol of een andere bevoegde entiteit kunnen technische bijstand verlenen aan het prestatiebeoordelingsorgaan ⇐ ~~De Commissie ziet erop toe dat het prestatiebeoordelingsorgaan de taken die het van de Commissie heeft gekregen, onafhankelijk uitvoert.~~

~~3. a) De prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap voor het netwerk voor luchtverkeersbeveiliging worden door de Commissie goedgekeurd overeenkomstig de regelgevingsprocedure bedoeld in artikel 5, lid 3, waarbij rekening wordt gehouden met relevante inbreng van de nationale toezichhoudende instanties op nationaal niveau of op het niveau van de functionele luchtruimblokken.~~

~~b)~~ De in lid 1, onder b), bedoelde nationale plannen of plannen voor functionele luchtruimblokken worden opgesteld door de nationale toezichhoudende instanties en door de lidsta(a)t(en) goedgekeurd. Deze plannen omvatten bindende nationale ⇒ lokale ⇐ doelen of doelen op het niveau van de functionele luchtruimblokken en een adequate, door de lidsta(a)t(en) vastgestelde stimuleringsregeling. Bij het opstellen van de plannen vindt overleg plaats met de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers en eventueel luchthavenexploitanten en luchthavencoördinatoren.

~~4e)~~ De consistentie ⇒ overeenstemming ⇐ van de nationale doelen ⇒ plannen ⇐ of doelen van ⇒ of de plannen van ⇐ de functionele luchtruimblokken ⇒ en van de lokale doelstellingen ⇐ met de ⇒ EU-wijde ⇐ prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap zal worden beoordeeld door de Commissie, die daarbij gebruikmaakt van de beoordelingscriteria in lid 6, onder d) ⇒ in samenwerking met het prestatiebeoordelingsorgaan ⇐ .

Indien de Commissie vaststelt dat één of meer nationale doelen of doelen ⇒ de plannen ⇐ van de functionele luchtruimblokken ⇒ of de nationale plannen en de lokale doelstellingen ⇐ niet voldoen aan de beoordelingscriteria ⇒ EU-wijde doelstellingen ⇐ , kan zij, overeenkomstig de in artikel 5, lid 2, bedoelde ~~raadgevingsprocedure, besluiten een aanbeveling te doen~~ ⇒ vragen ⇐ dat de betrokken nationale toezichhoudende instanties nieuwe prestatiedoelen moeten voorstellen ⇒ lidstaten de nodige corrigerende maatregelen nemen ⇐ . ⇒ De uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2,

~~vermelde raadplegingsprocedure. ⇨ De betrokken lidsta(a)t(en) stellen nieuwe prestatiedoelen en passende maatregelen vast en stellen de Commissie daarvan te zijner tijd in kennis.~~

~~Indien de Commissie van mening is dat de nieuwe prestatiedoelen en de betreffende maatregelen niet adequaat zijn, kan zij, overeenkomstig de regelgevingsprocedure in artikel 5, lid 3, besluiten dat de betrokken lidstaat corrigerende maatregelen moet nemen.~~

~~De Commissie mag, indien zij beschikt over overtuigend bewijs, ook besluiten de prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap te herzien, overeenkomstig de regelgevingsprocedure in artikel 5, lid 3.~~

~~5d) De ⇨ in lid 1 vermelde ⇨ referentieperiode voor de prestatieregeling is bedraagt minimaal drie en maximaal vijf jaar. In deze periode zullen de ⇨ betrokken ⇨ lidstaten en/of de nationale toezichhoudende instanties, indien de nationale ⇨ lokale ⇨ doelen of doelen van de functionele luchtruimblokken niet worden gehaald, de door hen vastgestelde passende maatregelen ⇨ vaststellen en ⇨ toepassen ⇨ die ontworpen zijn om de situatie recht te zetten ⇨ . ⇨ Als de Commissie van oordeel is dat deze maatregelen niet volstaan om de situatie recht te zetten, kan zij beslissen dat de betrokken lidstaten de nodige corrigerende maatregelen of sancties moeten treffen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure. ⇨ De eerste referentieperiode heeft betrekking op de eerste drie jaar na de goedkeuring van de uitvoeringsvoorschriften als bedoeld in lid 6.~~

~~6e) De Commissie voert regelmatig beoordelingen uit over het behalen van ⇨ gaat regelmatig na of ⇨ de ⇨ EU-wijde en bijbehorende lokale ⇨ prestatiedoelen ⇨ zijn gehaald ⇨ en presenteert de uitkomsten aan het Single Sky comité.~~

~~74. De onderstaande procedures zijn van toepassing op de in lid 1 bedoelde prestatieregeling ⇨ moet gebaseerd zijn op ⇨:~~

~~a) het verzamelen, valideren, onderzoeken, evalueren en verspreiden van relevante gegevens over de prestaties van luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties ⇨ diensten ⇨ van alle relevante partijen, waaronder verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavenexploitanten, nationale toezichhoudende instanties, lidstaten en Eurocontrol;~~

~~b) het selecteren van passende prestatiekerngebieden op basis van ICAO-document nr. 9854 "Global Air Traffic Management Operational Concept", en conform de in het prestatiekader van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiligingbeheer aangemerkte gebieden, inclusief veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie, indien nodig aangepast om rekening te houden met de specifieke behoeften van het gemeenschappelijke Europeese luchtruim en met relevante doelstellingen voor genoemde terreinen, en het definiëren van een beperkt pakket van prestatiekernindicatoren voor prestatiemeting;~~

~~c) het opstellen ⇨ en herzien ⇨ van ⇨ EU-wijde ⇨ ⇨ en bijbehorende lokale ⇨ prestatiedoelen voor de gehele Gemeenschap die worden vastgesteld met inachtneming van inputs ⇨ die zijn ⇨ geïdentificeerd op nationaal niveau of op dat van functionele luchtruimblokken;~~

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 5
(aangepast)
⇒ nieuw

~~6. Voor het gedetailleerd functioneren van de prestatieregeling stelt de Commissie, uiterlijk op 4 december 2011 en binnen een passend tijdsbestek om te voldoen aan de termijnen die in deze verordening zijn vastgelegd, uitvoeringsvoorschriften vast overeenkomstig de regelgevingsprocedure in artikel 5, lid 3. Deze uitvoeringsvoorschriften hebben betrekking op:~~

~~d)~~ de criteria voor de opstelling door de nationale toezichhoudende instanties van de nationale prestatieplannen of prestatieplannen voor functionele luchtruimblokken met de nationale ⇒ lokale ⇐ prestatiedoelen ~~of de prestatiedoelen van het functionele luchtruimblok~~ en de stimuleringsregeling.
De prestatieplannen:

- i) zijn gebaseerd op de bedrijfsplannen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten;
- ii) houden rekening met alle kostenelementen van de nationale kostenbasis of de kostenbasis van het functionele luchtruimblok;
- iii) omvatten bindende ⇒ lokale ⇐ prestatiedoelstellingen die conform ⇒ in overeenstemming zijn met ⇐ de ☒ EU-wijde ☒ prestatiedoelstellingen voor de gehele Gemeenschap zijn;

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 5
⇒ nieuw

~~e)~~ het beoordelen van de nationale ⇒ lokale ⇐ prestatiedoelen ~~of prestatiedoelen van het functionele luchtruimblok~~ op basis van het nationale plan of het plan voor het functionele luchtruimblok, ~~en~~

~~f)~~ het monitoren van de nationale prestatieplannen of prestatieplannen voor functionele luchtruimblokken, met inbegrip van passende waarschuwingsmechanismen;

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 5, onder i)
(aangepast)
⇒ nieuw

~~g)~~ de criteria om ⇒ sancties op te leggen omdat ⇐ ~~te beoordelen of de nationale doelen of de doelen van het functionele luchtruimblok~~ tijdens de referentieperiode in overeenstemming zijn met de ☒ EU-wijde ☒ ⇒ en bijbehorende lokale ⇐ prestatiedoelen ~~voor de gehele Gemeenschap~~ ⇒ niet zijn gehaald ⇐ en om waarschuwingssystemen te ondersteunen;

~~h)~~ de algemene beginselen voor het opstellen door de lidstaten van de stimuleringsregeling;

~~i)~~ de beginselen voor de toepassing van een overgangsmechanisme dat nodig is voor de aanpassing aan ~~het functioneren~~ ☒ de werking ☒ van de prestatieregeling

gedurende uiterlijk twaalf maanden na de goedkeuring van de uitvoeringsvoorschriften ⇒ in deze alinea bedoelde uitvoeringshandeling ⇐ ;

b) de passende referentieperioden en de tussenpozen om te beoordelen of de prestatiedoelen bereikt zijn en de vaststelling van om nieuwe doelen vast te stellen ; alsmede

ak) de inhoud en het tijdsbestek ⇒ bijbehorende tijdschema's. ⇐ van de in lid 4 bedoelde procedures

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 5
⇒ nieuw

De Commissie kan procedures toevoegen aan de in dit lid bedoelde lijst van procedures ⇒ wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 26, teneinde gedetailleerde regels vast te stellen voor de goede werking van de prestatieregeling, overeenkomstig de in dit lid vermelde punten ⇐ . Deze maatregelen, die niet essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

85. Bij het opstellen van de prestatieregeling wordt er rekening mee gehouden dat en-routediensten, terminaldiensten en netwerkfuncties ⇒ diensten ⇐ verschillend zijn en als zodanig moeten worden behandeld, zo nodig ook bij prestatiemetingen.

↓ 550/2004 (aangepast)

HOOFDSTUK III

HEFFINGENSTELSELS

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 8
(aangepast)

Artikel ~~12~~¹⁴

Algemeene bepalingen inzake het heffingenstelsel

Overeenkomstig de in de artikelen ~~13~~ ¹⁵ en ~~14~~ ¹⁶ vermelde eisen, draagt het heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten bij tot meer transparantie bij het vaststellen, opleggen en innen van heffingen ten laste van luchtruimgebruikers, tot de verbetering van de kostenefficiëntie van het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten en tot de verbetering van de efficiëntie van de vluchten, met inachtneming van een optimaal veiligheidsniveau. Dit Het 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-routeheffingen.

Artikel 1315

Algemene beginselen met betrekking tot het heffingenstelsel

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 die in de leden 3 tot en met 8 zijn uiteengezet worden toegepast bij het vaststellen van de kostenbasis voor de heffingen.

~~3a)~~ ~~d~~ De onder luchtruimgebruikers te verdelen kosten zijn de bepaalde 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, inclusief de kosten van relevante taken die zijn toevertrouwd aan het EEA. bepaalde kosten zijn de door de lidstaat op nationaal niveau of het niveau van de functionele luchtruimblokken bepaalde kosten, hetzij aan het begin van de referentieperiode voor elk kalenderjaar van de in artikel 11, lid 5, van de kaderverordening bedoelde referentieperiode, hetzij gedurende de referentieperiode, na passende aanpassingen met toepassing van het in artikel 11 van de kaderverordening bedoelde waarschuwingsmechanisme.

~~4b)~~ ~~d~~ 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 vallen ook de kosten van de nationale toezichhoudende instanties en/of gekwalificeerde entiteiten, alsmede andere kosten die door de betrokken lidstaat en dienstverlener zijn gemaakt voor het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Het omvat echter niet de in artikel 33 vermelde kosten van door de lidstaten opgelegde strafmaatregelen die door de lidstaten zijn opgelegd overeenkomstig artikel 9 van de kaderverordening, noch de kosten van de in artikel 11, lid 5, vermelde corrigerende maatregelen of sancties die door de lidstaten zijn opgelegd overeenkomstig artikel 11 van de kaderverordening.

~~5e)~~ ~~f~~ Ten aanzien van de functionele luchtruimblokken en in het kader van hun respectieve kaderovereenkomsten doen de lidstaten redelijke inspanningen om tot afspraken te komen over gemeenschappelijke beginselen voor het beleid inzake heffingen.

~~6d)~~ ~~d~~ De kosten van de verschillende luchtvaartnavigatiediensten moeten apart worden aangeduid, zoals bepaald in artikel 2112, lid 3.

~~7e)~~ ~~k~~ Kruissubsidies tussen en-routediensten en plaatselijke diensten zijn niet toegestaan. Kosten die betrekking hebben op zowel plaatselijke diensten als en-routediensten worden aan de hand van een transparante methode evenredig verdeeld over plaatselijke diensten en en-routediensten. Kruissubsidies worden tussen verschillende luchtvaartnavigatie diensten in een van deze categorieën worden alleen toegestaan wanneer deze door objectieve redenen gerechtvaardigd zijn en moeten duidelijk herkenbaar worden gemaakt.

⇒ Kruissubsidies tussen luchtverkeersdiensten en ondersteunende diensten zijn niet toegestaan. ⇐

~~8f~~ ~~e~~ De transparantie van de kostenbasis voor de heffingen moet worden gegarandeerd. Uitvoeringsbepalingen 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 toezichthoudende instanties, dienstverleners, luchtruimgebruikers, de Commissie en Eurocontrol.

~~93~~. De lidstaten moeten de volgende beginselen naleven bij het vaststellen van heffingen overeenkomstig ~~leden 2~~ 3 tot en met 8 :

a) heffingen voor de beschikbaarheid van luchtvaartnavigatiediensten worden vastgesteld onder niet-~~discriminatoire~~ ~~discriminerende~~ voorwaarden; ~~Bij~~ het opleggen van heffingen aan de verschillende luchtruimgebruikers voor het gebruik van dezelfde dienst wordt geen onderscheid 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) de heffingen worden per kalenderjaar vastgesteld op basis van de bepaalde kosten; ~~of onder voorwaarden die door de lidstaten worden gehanteerd voor het bepalen van de maximumhoogte van het tarief per eenheid of van de inkomsten voor elk jaar over een periode van ten hoogste vijf jaar;~~

d) luchtvaartnavigatiediensten mogen voldoende inkomsten genereren die voorzien in een redelijk rendement van het kapitaal, zodat kan worden bijgedragen aan noodzakelijke kapitaalverbeteringen;

e) heffingen geven de kosten weer die zijn verbonden aan de luchtvaartnavigatiediensten en aan faciliteiten die aan de luchtruimgebruikers ter beschikking worden gesteld, ~~⇒ inclusief de kosten van relevante taken die zijn toevertrouwd aan het EAA~~ ⇐ rekening houdend met het draagkrachtprincipe van de verschillende betrokken typen luchtvaartuigen;

f) heffingen moeten de veilige, doelmatige, doeltreffende, daadwerkelijke en duurzame verlening van luchtvaartnavigatiediensten bevorderen teneinde een hoog niveau van veiligheid en kosteneffectiviteit te realiseren en ~~het halen van de prestatiedoelstellingen~~ te halen , en ze vormen een stimulans voor geïntegreerde dienstverlening, en leveren een bijdrage aan het reduceren van de milieugevolgen van de luchtvaart. ~~Daar toe~~ Met het oog op het bepaalde onder f) mogen de nationale toezichthoudende instanties, met betrekking tot de nationale prestatieplannen of prestatieplannen voor functionele luchtruimblokken, mechanismen opzetten, inclusief prikkels in de vorm van financiële voordelen en nadelen, om verleners van luchtvaartnavigatiediensten en/of luchtruimgebruikers aan te moedigen om steun te verlenen aan verbeteringen in de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, zoals verhoogde capaciteit, beperkte vertragingen en duurzame ontwikkeling, ~~onder gelijktijdige handhaving~~ met behoud van een optimaal veiligheidsniveau.

~~104~~. 4. De Commissie stelt ~~⇒ maatregelen vast waarin de bijzonderheden zijn uiteengezet van de procedure die moet worden gevolgd voor de toepassing van de leden 1 tot en met 9.~~ ⇐ ~~gedetailleerde~~ ⇐ Die ⇐ uitvoeringsbepalingen ⇐ handelingen worden vastgesteld ⇐ vast

~~voor dit artikel, overeenkomstig de in artikel 275, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevings~~ ⇒ onderzoeks ⇐ procedure

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 11
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 1416

Beoordeling van ~~de~~ naleving van de artikelen 12 en 13

1. De Commissie draagt zorg voor een voortdurende beoordeling van de mate waarin de heffingen aan de in de artikelen 1214 en 1315 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 van Eurocontrol en deelt de resultaten van de beoordeling met de lidstaten, Eurocontrol en de vertegenwoordigers van luchtruimgebruikers.

2. De Commissie onderzoekt, op verzoek van één of meer lidstaten ~~die van mening is/zijn dat de in de artikelen 14 en 15 vermelde beginselen en voorschriften niet naar behoren zijn toegepast~~ of op eigen initiatief, ~~elke bewering van niet naleving of niet toepassing van de betrokken beginselen en/of regels~~ ⇒ specifieke maatregelen die door de nationale instanties zijn vastgesteld met betrekking tot de toepassing van de artikelen 12 en 13, voor wat de vaststelling van kosten en heffingen betreft ⇐ . Onverminderd artikel 3218, lid 1, deelt de Commissie de resultaten van dat onderzoek met de lidstaten, Eurocontrol en de vertegenwoordigers van de luchtruimgebruikers. 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~~ of de artikelen 12 en 13 zijn nageleefd en of de maatregel verder mag worden toegepast. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 275, lid 2, vermelde raadplegingsprocedure. ~~van de kaderverordening bedoelde raadgevingsprocedure, een besluit over de wijze waarop de artikelen 14 en 15 van deze verordening 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, voor zover deze een 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.~~

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 10
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 1515 bis

Gemeenschappelijke projecten

1. ~~Gemeenschappelijke projecten kunnen bijdragen tot een succesvolle~~ De implementatie van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiligingsbeheer kan worden ondersteund door gemeenschappelijke projecten . Dergelijke Deze projecten dragen bij aan de doelstellingen van deze verordening, d.w.z. verbetering van de prestaties van het Europese luchtvaartstelsel op kerngebieden als capaciteit en vlucht- en

kostenefficiëntie, alsmede milieuduurzaamheid, binnen het kader van de veiligheidsdoelstellingen, die van de hoogste orde zijn. ⇒ De gemeenschappelijke projecten hebben tot doel de luchtverkeersbeheersfuncties tijdig, gecoördineerd en gesynchroniseerd ten uitvoer te leggen, teneinde de essentiële operationele wijzigingen te bereiken die in het masterplan voor luchtverkeersbeheer zijn vermeld. ⇐

2. De Commissie kan ⇒ maatregelen vaststellen voor het beheer van gemeenschappelijke projecten en prikkels voor de uitvoering ervan. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld ⇐, overeenkomstig de in artikel ~~275~~, lid 3, ~~van de kaderverordening bedoelde regelgevings~~ ⇒ onderzoeks ⇐ procedure. ☒ Deze maatregelen ⇐ ~~richtsnoeren ontwikkelen~~ betreffende de wijze waarop dergelijke projecten kunnen bijdragen tot de implementatie van het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging. Dergelijke richtsnoeren laten de mechanismen voor de ~~operationalisering~~ uitvoering van ~~dergelijke~~ ☒ de ⇐ projecten met betrekking tot functionele luchtruimblokken zoals door de partners van die blokken overeengekomen, onverlet.

3. De Commissie kan, ~~overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure, ook besluiten~~ ⇒ gemeenschappelijke projecten vaststellen voor netwerkgerelateerde functies die van bijzonder belang zijn voor de verbetering van de algemene prestaties van het luchtverkeersbeheer en de luchtvaartnavigatiediensten in Europa, waarbij wordt nagegaan welke luchtverkeersbeheersfuncties rijp zijn voor uitrol en het tijdschema en geografische toepassingsgebied van die uitrol worden vastgesteld. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld ⇐ ~~gemeenschappelijke projecten op te zetten voor netwerkgerelateerde functies die van bijzonder belang zijn voor de verbetering van de algehele prestatie van de luchtverkeersbeveiliging en de luchtverkeersnavigatiediensten in Europa~~ ⇒ overeenkomstig de in artikel 27, lid 3, vermelde onderzoeksprocedure ⇐ . Dergelijke ☒ De ⇐ gemeenschappelijke projecten kunnen in aanmerking komen voor communautaire financiering binnen het meerjarig financieel kader. Hiertoe, en onverminderd de bevoegdheid van de lidstaten om te beslissen over het gebruik van hun eigen financiële middelen, voert de Commissie een onafhankelijke kosten-batenanalyse uit en voert ze overeenkomstig artikel ~~2810~~ van de kaderverordening passend overleg met de lidstaten en relevante betrokken partijen, waarbij alle passende wijzen van financiering onder de loep worden genomen. De in aanmerking komende kosten van de ~~operationalisering~~ uitvoering van gemeenschappelijke projecten worden overeenkomstig de beginselen van transparantie en non-discriminatie gedekt.

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 5
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 169 bis

Functionele luchtruimblokken

1. De lidstaten nemen ~~uiterlijk op 4 december 2012~~ alle nodige maatregelen om te garanderen dat de functionele luchtruimblokken worden ☒ opgericht en ⇐ geïmplementeerd ⇒ op basis van een geïntegreerde verlening van luchtverkeersdiensten, ⇐ teneinde de vereiste capaciteit en efficiëntie van het netwerk voor luchtverkeersbeveiliging in het gemeenschappelijke Europese luchtruim te bereiken, een hoog niveau van veiligheid in stand te houden, bij te dragen tot de algehele prestaties van het luchtvervoersysteem en het effect op het milieu te beperken.

↓ nieuw

2. De functionele luchtruimblokken worden, voorzover mogelijk, opgericht op basis van coöperatieve sectoriële partnerschappen tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten, met name met betrekking tot het verlenen van ondersteunende diensten, zoals bepaald in artikel 10. Om optimale prestaties te kunnen bereiken, mogen dergelijke partnerschappen een of meer functionele luchtruimblokken of delen daarvan ondersteunen.

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 5
(aangepast)
⇒ nieuw

3. De lidstaten ~~en de verleners van luchtverkeersdiensten~~, ~~en in het bijzonder die lidstaten die aangrenzende functionele luchtruimblokken creëren~~, werken zoveel mogelijk samen om de naleving van ~~deze bepaling~~ dit artikel te garanderen. Indien van toepassing ~~omvat~~ heeft deze samenwerking ook betrekking op verleners van luchtverkeersdiensten uit derde landen die aan functionele luchtruimblokken deelnemen.

24. Functionele luchtruimblokken moeten met name:

a) worden onderbouwd door een veiligheidsstudie;

↓ nieuw

b) zo zijn ontworpen dat de sectoriële partnerschappen zoveel mogelijk synergieën opleveren, teneinde de overeenkomstig artikel 11 vastgestelde prestatiedoelen te verwezenlijken en waar mogelijk te overtreffen;

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 5
(aangepast)

bc) optimaal gebruik van het luchtruim mogelijk maken, rekening houdende met luchtverkeersstromen;

ed) zorgen voor consistentie met het Europese routenetwerk dat overeenkomstig artikel 617 ~~van de luchtruimverordening~~ wordt opgericht;

de) hun rechtvaardiging vinden in een algehele toegevoegde waarde, met inbegrip van een optimaal gebruik van technische en personele middelen, op basis van kostenbatenanalyses;

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 5
⇒ nieuw

ef) ~~⇒ voor zover mogelijk~~ een vlotte en flexibele overdracht garanderen van verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding tussen luchtverkeersleidingscentra;

fg) de verenigbaarheid tussen de verschillende luchtruimconfiguraties garanderen ~~door onder andere de bestaande vluchtinformatiegebieden te optimaliseren~~;

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 5
(aangepast)

~~eh)~~ voldoen aan voorwaarden die voortvloeien uit regionale overeenkomsten die binnen de ICAO zijn gesloten;

~~hi)~~ 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; ~~en~~

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 5

~~i) bijdragen aan consistentie met voor de hele Gemeenschap geldende prestatiedoelstellingen.~~

↓ nieuw

Aan de eisen van lid 4, onder c), d) en g), moet worden voldaan in overeenstemming met de door de netwerkbeheerder uitgevoerde optimalisering van het luchtruimontwerp, zoals vermeld in artikel 17.

5. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten mogen aan de eisen van dit artikel voldoen door deel te nemen aan een of meer functionele luchtruimblokken.

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 5
(aangepast)
⇒ nieuw

~~36. Een functionele luchtruimblokken~~ ⇒ die zich uitstrekken over delen van het luchtruim die onder de verantwoordelijkheid van meer dan een lidstaat vallen ⇐ ~~worden uitsluitend ingesteld bij onderlinge overeenstemming~~ ⇒ gezamenlijke aanwijzing ⇐ tussen alle lidstaten en in voorkomend geval derde landen die verantwoordelijk zijn voor een deel van het luchtruim in het functioneel luchtruimblok. ⇒ De gezamenlijke aanwijzing waarbij het functioneel luchtruimblok wordt opgericht, bevat de nodige bepalingen inzake de wijze waarop het blok kan worden gewijzigd en waarop een lidstaat of, indien van toepassing, een derde land zich uit het blok kan terugtrekken, inclusief overgangsregelingen. ⇐

7. ⇒ de lidstaten stellen de Commissie in kennis van de oprichting van functionele luchtruimblokken. ⇐ Alvorens de Commissie ~~kennis te geven over de instelling~~ in kennis te stellen van de oprichting van een functioneel luchtruimblok, verstrekt(verstrekken) de betrokken lidsta(a)t(en) de Commissie, de andere lidstaten en de andere belanghebbende partijen passende informatie en worden deze in staat gesteld eventuele opmerkingen te maken.

~~4. Indien een functioneel luchtruimblok betrekking heeft op luchtruim dat volledig of gedeeltelijk onder de verantwoordelijkheid van twee of meer lidstaten valt, bevat de overeenkomst waarbij het functioneel luchtruimblok wordt ingesteld de noodzakelijke bepalingen over de wijze waarop het functioneel luchtruimblok kan worden gewijzigd en de wijze waarop een lidstaat zich uit het functioneel luchtruimblok kan terugtrekken, met inbegrip van overgangsregelingen.~~

~~58.~~ Bij geschillen tussen twee of meer lidstaten ten aanzien van een grensoverschrijdend functioneel luchtruimblok dat betrekking heeft op luchtruim onder hun verantwoordelijkheid,

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 ~~63~~ houden de lidstaten met dit advies rekening om een oplossing te vinden.

~~69.~~ Na door de lidstaten op de hoogte te zijn gebracht ~~van de in~~ overeenkomstig de leden ~~63~~ en ~~⇒ 7 ⇐ 4 bedoelde overeenkomsten en verklaringen~~, beoordeelt de Commissie of elk functioneel luchtruimblok voldoet aan de in lid ~~42~~ bedoelde eisen en presenteert ze de resultaten ter bespreking aan ~~⇒ de lidstaten ⇐~~ ~~het Single Sky-comité~~. Indien de Commissie vaststelt dat één of meerdere functionele luchtruimblokken niet aan de eisen voldoe(t)(n), voert ze gesprekken met de betrokken lidsta(a)t(en) om tot afspraken te komen over de maatregelen die nodig zijn om de situatie te corrigeren.

~~7. Onverminderd het bepaalde in lid 6 worden de in de leden 3 en 4 bedoelde overeenkomsten en verklaringen 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 in werking treedt.~~

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 5
(aangepast)
⇒ nieuw

~~§10. Uiterlijk op 4 december 2010 worden~~ ~~⇒ De Commissie stelt gedetailleerde maatregelen vast voor de in lid 6 bedoelde gezamenlijke aanwijzing van de verlener(s) van luchtverkeersdiensten, met opgave van de voorwaarden voor de selectie van de dienstverlener(s), de aanwijzingsperiode, de toezichtsregelingen, de beschikbaarheid van te verstrekken diensten en aansprakelijkheidsregelingen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld ⇐ overeenkomstig de in artikel 275, lid 32, van de kaderverordening bedoelde onderzoeksprocedure~~ ~~richtsnoeren voor de instelling en wijziging van functionele luchtruimblokken ontwikkeld.~~

~~911. De Commissie stelt~~ ~~⇒ kan ⇐~~, ~~uiterlijk op 4 december 2011 en overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure, uitvoeringbepalingen~~ maatregelen vast stellen betreffende de in lid 6 vermelde door de ~~betrokken~~ lidsta(a)t(en) te verstrekken informatie, ~~voor de instelling en wijziging van een functioneel luchtruimblok overeenkomstig lid 3 van dit artikel~~ Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 3, vermelde onderzoeksprocedure.

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 5

~~Artikel 9 ter~~

~~Systemecoördinator van functionele luchtruimblokken~~

~~1. Teneinde de instelling van functionele luchtruimblokken te vergemakkelijken, kan de Commissie een natuurlijk persoon als coördinator van het systeem van functionele luchtruimblokken (de „coördinator”) aanwijzen. De Commissie handelt overeenkomstig de regelgevingsprocedure van artikel 5, lid 3, van de kaderverordening.~~

~~2. Onverminderd artikel 9 bis, lid 5, helpt de coördinator, op verzoek van alle betrokken lidstaten en, indien van toepassing, derde landen die in hetzelfde functionele luchtruimblok deelnemen, bij het vinden van oplossingen voor problemen in de onderhandelingen, teneinde de instelling van functionele luchtruimblokken te bespoedigen. De coördinator opereert op~~

~~basis van een mandaat van alle betrokken lidstaten en, indien van toepassing, derde landen die in hetzelfde functionele luchtruimblok deelnemen.~~

~~3. De coördinator opereert onpartijdig, in het bijzonder ten aanzien van de lidstaten, derde landen, de Commissie en andere betrokken partijen.~~

~~4. De coördinator maakt informatie die hij bij de uitoefening van zijn functie verkrijgt niet openbaar, tenzij hem dat door de betrokken lidsta(a)t(en) en, indien van toepassing, de betrokken derde landen wordt toegestaan.~~

~~5. De coördinator brengt voor het eerst drie maanden na zijn aanwijzing, en daarna om de drie maanden, verslag uit aan de Commissie, het Single Sky comité en het Europees Parlement. Het verslag omvat een beknopt overzicht van de onderhandelingen en de resultaten daarvan.~~

~~6. Het mandaat van de coördinator loopt af op het moment van ondertekening van de laatste overeenkomst voor functionele luchtruimblokken, maar ten laatste op 4 december 2012.~~

↓ 1070/2009 Art. 3, lid 6
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel ~~17~~6

Ontwerp en beheer van het netwerk

1. De netwerkfuncties ⇒ diensten ⇐ voor luchtverkeersbeveiligingbeheer maken het mogelijk het luchtruim optimaal te benutten, garanderen dat luchtruimgebruikers volgens geprefereerde trajecten kunnen opereren vliegen en voorzien in een maximale toegang tot het luchtruim en tot luchtvaartnavigatiediensten.

Deze netwerkfuncties ⇒ diensten ⇐ zijn gericht op het ondersteunen van initiatieven op nationaal niveau en op het niveau van functionele luchtruimblokken en worden op zodanige wijze uitgevoerd dat de scheiding van regelgevende en uitvoerende taken wordt gehandhaafd.

2. Om de in lid 1 vermelde doelstellingen te verwezenlijken en onverminderd de verantwoordelijkheden van de lidstaten met betrekking tot nationale routes en luchtruimstructuren, ziet de Commissie erop toe dat de volgende functies ⇒ diensten ⇐ worden uitgevoerd ⇒ onder de verantwoordelijkheid van een netwerkbeheerder ⇐ :

- a) ⊗ het ⊗ ontwerp van het Europese routenetwerk;
- b) ⊗ de ⊗ coördinatie van schaarse hulpbronnen binnen de luchtvaartfrequentiebanden, die door het algemene luchtverkeer worden gebruikt, met name radiofrequenties en coördinatie van radartranspondercodes₂₃;

↓ nieuw

c) de centrale functie voor het beheer van de luchtverkeersstromen;

d) de terbeschikkingstelling van een luchtvaartinlichtingenportaal, overeenkomstig artikel 23;

e) de optimalisering van het luchtruimontwerp in samenwerking met de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de in artikel 16 vermelde functionele luchtruimblokken;

f) de centrale functie voor de coördinatie van luchtvaartcrisissen.

↓ 1070/2009 Art. 3, lid 6
⇒ nieuw

De in ~~de eerste~~ deze alinea genoemde ~~functies~~ ⇒ diensten ⇐ hebben geen betrekking op de vaststelling van bindende maatregelen van algemene aard of op het nemen van politieke beslissingen. Hierbij wordt rekening gehouden met voorstellen gedaan op nationaal niveau en op het niveau van functionele luchtruimblokken. Bij de uitvoering ervan vindt coördinatie plaats met militaire autoriteiten, overeenkomstig overeengekomen procedures inzake een flexibel gebruik van het luchtruim.

↓ 1070/2009 Art. 3, lid 6
(aangepast)
⇒ nieuw

De Commissie kan, ~~na raadpleging van het Single Sky comité en~~ in overeenstemming met de in lid 4 bedoelde uitvoeringsbepalingen, ~~de taken noodzakelijk voor de uitvoering van de in de eerste alinea genoemde functies aan Eurocontrol toevertrouwen of aan een ander onpartijdig en bevoegd orgaan~~ ☒ aanstellen ☒ ⇒ om de taken van netwerkbeheerder uit te voeren ⇐. Deze taken worden op onpartijdige en kosteneffectieve wijze uitgevoerd namens de lidstaten en belanghebbenden. Er wordt hierop een passend beheer toegepast, waarbij de gescheiden verantwoordelijkheden voor dienstverlening en regulering worden aangehouden, rekening houdend met de behoeften van het gehele netwerk voor luchtverkeersbeveiliging; de luchtruimgebruikers en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten bij de uitvoering van deze taken volledig worden betrokken. ⇒ Tegen 1 januari 2020 wijst de Commissie de netwerkbeheerder aan als zelfstandige dienstverlener; indien mogelijk wordt de netwerkbeheerder opgezet als een sectorieel partnerschap. ⇐

↓ 1070/2009 Art. 3, lid 6
⇒ nieuw

3. De Commissie ~~mag~~ ⇒ wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 26 vast te stellen teneinde ⇐ taken toe te voegen aan de in lid 2 genoemde lijst van ~~functies~~ ⇒ diensten, zodat deze lijst wordt aangepast aan de technische en operationele vooruitgang met betrekking tot het op gecentraliseerde wijze verlenen van ondersteunende diensten ⇐ ~~na afdoende overleg met belanghebbenden uit de sector. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 4, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

4. ⇒ De Commissie stelt ⇐ ~~G~~gedetailleerde regels ⇒ vast ⇐ ~~voor de uitvoering van de in dit artikel vermelde maatregelen, met uitzondering van de in de leden 6 tot en met 9 bedoelde maatregelen, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening. Deze uitvoeringsbepalingen betreffen met name~~ ⇒ met betrekking tot ⇐:

a) de coördinatie en harmonisering van processen en procedures ter verbetering van de doelmatigheid van het beheer van luchtvaartfrequenties ~~aeronautisch frequentiebeheer~~, inclusief de ontwikkeling van beginselen en criteria;

b) de centrale functie voor het coördineren van de vroege vaststelling van en tegemoetkoming aan frequentiebehoeften in de frequentiebanden toegewezen aan het algemene Europese luchtverkeer ter ondersteuning van het ontwerp en de exploitatie van het Europese luchtverkeersnetwerk;

c) aanvullende functies ⇒ diensten ⇐ voor het netwerk zoals omschreven in het masterplan inzake luchtverkeersbeveiligingsbeheer;

d) gedetailleerde regelingen voor coöperatieve besluitvorming tussen de lidstaten, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de netwerkbeheersfunctie voor de in lid 2 bedoelde taken;

↓ nieuw

e) gedetailleerde regelingen voor het beheer van de netwerkbeheerder, waarbij alle operationele belanghebbenden worden betrokken;

↓ 1070/2009 Art. 3, lid 6
⇒ nieuw

f) regelingen voor overleg met de relevante belanghebbenden in het besluitvormingsproces, zowel op nationaal als op Europees niveau; en

g) binnen het radiospectrum toegewezen aan algemeen luchtverkeer door de Internationale Telecommunicatieunie, een verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen de netwerkbeheersfunctie en nationale frequentiebeheerders, om ervoor te zorgen dat de nationale frequentiebeheersfuncties ⇒ diensten ⇐ de frequentietoewijzingen blijven uitvoeren die niet van invloed zijn op het netwerk. Voor gevallen die van invloed zijn op het netwerk werken de nationale frequentiebeheerders samen met de verantwoordelijken voor de netwerkbeheersfunctie om het gebruik van frequenties te optimaliseren.

↓ nieuw

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

↓ 1070/2009 Art. 3, lid 6
(aangepast)
⇒ nieuw

5. Andere aspecten van het ontwerp van het luchtruim dan die welke in lieden 2 ⇒ en 4, onder c), ⇐ zijn vermeld, worden op nationaal niveau of op het niveau van functionele luchtruimblokken behandeld. In dit ontwerpproces wordt rekening gehouden met de vraag naar vervoer en de complexiteit van dat vervoer en met de prestatieplannen voor nationale of functionele luchtruimblokken, en is bepaald dat relevante luchtruimgebruikers of relevante groepen die luchtruimgebruikers vertegenwoordigen, en, in voorkomend geval, militaire autoriteiten, volledig moeten worden geraadpleegd.

~~6. De uitvoering van de regeling van de luchtverkeersstroom wordt door de lidstaten toevertrouwd aan Eurocontrol of een ander onpartijdig en bevoegd orgaan. Dit wordt onderworpen aan passende controleregelingen.~~

~~7. Uitvoeringsvoorschriften voor de regeling van de luchtverkeersstroom, waaronder de noodzakelijke controleregelingen, worden ontwikkeld overeenkomstig de in artikel 5, lid 2, van de kaderverordening bedoelde raadplegingsprocedure en vastgesteld overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure met het oog op het optimaliseren van de beschikbare capaciteit bij het gebruik van het luchtruim en het verbeteren van de processen voor de regeling van de luchtverkeersstroom. Deze bepalingen moeten transparantie en efficiëntie als uitgangspunt hebben, opdat capaciteit op flexibele en tijdsige wijze beschikbaar wordt gesteld in overeenstemming met de aanbevelingen van het ICAO Regional Air Navigation Plan, Europese regio.~~

↓ 1070/2009 Art. 3, lid 6

~~8. De uitvoeringsvoorschriften voor de regeling van de luchtverkeersstroom ondersteunen de operationele besluiten van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchthavenexploitanten en luchtruimgebruikers en bestrijken de volgende gebieden:~~

~~a) vluchtplanning;~~

~~b) gebruik van beschikbare luchtruimecapaciteit tijdens alle fasen van de vlucht, met inbegrip van de slottoewijzing, en~~

~~c) routegebruik door het algemeen luchtverkeer, met inbegrip van~~

~~het tot stand brengen van één enkele publicatie voor route en verkeersoriëntering;~~

~~opties voor de omleiding van het algemene luchtverkeer weg van gebieden waar congestie optreedt, en~~

~~voorrangsregels voor toegang tot het luchtruim voor het algemene luchtverkeer, met name in tijden van congestie en crisis.~~

~~9. Bij het ontwikkelen en vaststellen van de uitvoeringsbepalingen houdt de Commissie, in voorkomend geval en zonder afbreuk te doen aan de veiligheid, rekening met de samenhang tussen vluchtplannen en luchthavenslots, alsmede met de noodzakelijke coördinatie met aangrenzende regio's.~~

↓ 550/2004 (aangepast)

⇒ nieuw

Artikel 1810

Betrekkingen tussen dienstverleners

1. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten kunnen gebruikmaken van de diensten van andere dienstverleners die in de Gemeenschap ⇒ Unie ⇐ gecertificeerd zijn ⇒ of die een verklaring hebben ingediend ⇐ .

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.~~

↓ nieuw

Artikel 19

Betrekkingen met belanghebbenden

De verleners van luchtvaartnavigatiediensten stellen raadplegingsmechanismen vast om met relevante groepen van luchtruimgebruikers en luchthavenexploitanten te overleggen over alle belangrijke kwesties die verband houden met de verleende diensten of over relevante wijzigingen van de luchtruimconfiguratie. De luchtruimgebruikers worden ook betrokken bij de goedkeuring van strategische investeringsplannen. De Commissie stelt maatregelen vast waarin in detail is uiteengezet hoe het overleg plaatsvindt en hoe de luchtruimgebruikers worden betrokken bij de goedkeuring van de investeringsplannen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 6

Artikel ~~20~~

Betrekkingen met de militaire autoriteiten

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

↓ 550/2004 (aangepast)

Artikel ~~21~~

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~~ Unie 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.

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 7

3. Wanneer verleners van luchtvaartnavigatiediensten een bundel diensten aanbieden, doen zij opgave van de kosten van en opbrengsten uit verleende luchtvaartnavigatiediensten, opgesplitst overeenkomstig het in artikel ~~1214~~ vermelde heffingstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten en houden zij, voor zover toepasselijk, geconsolideerde rekeningen bij voor andere diensten die niet de luchtvaartnavigatie betreffen, op dezelfde wijze als verplicht zou zijn wanneer de betrokken diensten zouden worden uitgevoerd door aparte ondernemingen.

↓ 550/2004

⇒ nieuw

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 standaarden⁴⁹ voor jaarrekeningen toepassen op de onder de werkingssfeer van deze verordening vallende verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Artikel ~~2213~~

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.

2. Toegang tot relevante operationele gegevens wordt op niet-discriminatoire basis verleend aan bevoegde instanties, gecertificeerde verleners van luchtvaartnavigatiediensten ⇒ of verleners van luchtvaartnavigatiediensten die een verklaring hebben ingediend ⇐, luchtruimgebruikers en luchthavens.

3. Gecertificeerde dienstverleners ⇒ of dienstverleners die een verklaring hebben ingediend ⇐, 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. ⇒ De Commissie kan maatregelen vaststellen betreffende de procedures die moeten worden gevolgd voor gegevensuitwisseling en het type gegevens waarop deze toegangsvoorwaarden betrekking hebben. ⇐ ~~Waar nodig, worden gedetailleerde regels met betrekking tot dergelijke voorwaarden vastgesteld~~ ⇒ Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig ⇐ ~~volgens~~ de in artikel ~~275~~, lid 3, ~~van de kaderverordening~~ bedoelde procedure.

⁴⁹ PB L 243 van 11.9.2002, blz. 1.

↓ 551/2004 (aangepast)

HOOFDSTUK ~~III~~ IV

~~⊗~~ HET ~~⊗~~ LUCHTRUIMARCHITECTUUR

↓ 1070/2009 Art. 3, lid 2 (nieuw)

~~Artikel 3~~

~~Europees vluchtinformatiegebied voor het hogere luchtruim (EUIR)~~

~~1. De Gemeenschap en de lidstaten streven naar de oprichting en erkenning door de 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 op 4 december 2011 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 de verantwoordelijkheid van lidstaten onverlet om overeenkomstig artikel 8, lid 1, van de dienstverleningsverordening verleners van luchtverkeersdiensten aan te wijzen voor het luchtruim dat onder hun verantwoordelijkheid valt.~~

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

↓ 1070/2009 Art. 3, lid 3
(aangepast)
⇒ nieuw

~~Artikel 233-bis~~

Elektronische ~~aeronautische informatie~~ luchtvaartinlichtingen

1. Onverminderd de publicatie van ~~aeronautische informatie~~ luchtvaartinlichtingen door de lidstaten en op een wijze die in overeenstemming is met deze publicatie, garandeert de Commissie, in samenwerking met ~~Eurocontrol~~ ⇒ de netwerkbeheerder ⇐, dat elektronische ~~aeronautische informatie~~ luchtvaartinlichtingen van hoge kwaliteit beschikbaar is, die op geharmoniseerde wijze is gepresenteerd en tegemoet komt aan de vereisten van alle relevante gebruikers in termen van kwaliteit van gegevens en tijdigheid.

2. Met het oog op lid 1 zal de Commissie:

~~en~~ zorgen voor de ontwikkeling van een ~~communautaire~~ ⊗ EU-wijde ⊗ infrastructuur voor ~~aeronautische informatie~~ luchtvaartinlichtingen in de vorm van een geïntegreerd elektronisch briefingportaal met onbeperkte toegang voor

belanghebbenden. Deze infrastructuur moet het mogelijk maken vereiste gegevens zoals, onder meer ~~aeronautische informatie~~ luchtvaartinlichtingen, informatie van de luchtverkeersmeldingspost (ARO), meteorologische informatie en informatie over het beheer van de luchtverkeersstromen te raadplegen en te verstrekken;

~~b) steun verlenen om het verstrekken van aeronautische informatie, in de breedste zin van het woord, te moderniseren en te harmoniseren, in nauwe samenwerking met Eurocontrol en de ICAO.~~

3. De Commissie stelt ~~gedetailleerde uitvoeringsbepalingen~~ ⇒ maatregelen ⇐ vast voor ⇒ de oprichting en toepassing van een geïntegreerd elektronisch briefingsportaal ⇐ ⇒ Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld ⇐ ~~dit artikel~~, overeenkomstig de in artikel ~~275~~, lid 3, ~~van de kaderverordening~~ bedoelde ~~regelgevings~~ ⇒ onderzoeks ⇐ procedure.

↓ 1070/2009 Art. 3, lid 4

~~Artikel 4~~

~~Luchtverkeersregels en luchtruimclassificatie~~

~~De Commissie stelt, overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure, uitvoeringsbepalingen vast om:~~

~~a) passende bepalingen inzake luchtverkeersregels vast te stellen op basis van de ICAO-normen en aanbevolen praktijken;~~

~~b) de toepassing van de ICAO-luchtruimclassificatie te harmoniseren, met passende aanpassingen, teneinde te garanderen dat luchtverkeersdiensten in het gemeenschappelijke Europese luchtruim naadloos, veilig en doelmatig worden verleend.~~

↓ 551/2004 (aangepast)

~~HOOFDSTUK III~~

~~FLEXIBEL GEBRUIK VAN HET LUCHTRUIM IN HET GEMEENSCHAPPELIJK EUROPEES LUCHTRUIM~~

↓ 551/2004
⇒ nieuw

~~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.~~

↓ nieuw

~~Artikel 24~~

~~Technologische ontwikkeling en interoperabiliteit van het luchtverkeersbeheer~~

~~1. De Commissie stelt gedetailleerde regels vast voor de bevordering van de technologische ontwikkeling en interoperabiliteit van het luchtverkeersbeheer die verband houdt met de ontwikkeling en uitvoering van het masterplan voor luchtverkeersbeheer. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.~~

~~2. Wat betreft de regels die vermeld zijn in lid 1, is artikel 17, lid 2, onder b), van Verordening (EG) nr. 216/2008 van toepassing. Voor zover van toepassing verzoekt de Commissie het EAA om deze regels op te nemen in het in artikel 56 van die verordening vermelde jaarlijks werkprogramma.~~

↓ 552/2004
⇒ nieuw

~~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.~~

↓ 552/2004

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.~~

~~2. De systemen, onderdelen en bijbehorende procedures moeten gedurende de gehele gebruikscyclus aan de toepasselijke implementatiemaatregelen voor interoperabiliteit 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 regels⁵⁰ betreffende de diensten van de informatiemaatschappij 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.~~

~~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

⁵⁰ PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/48/EG (PB L 217 van 5.8.1998, blz. 18).

~~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.~~

↓ 1070/2009 Art. 4, lid 1

~~Artikel 6 bis~~

~~Alternatieve verificatie van de naleving~~

~~Een certificaat dat is afgegeven overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart⁵¹, in geval het van toepassing is op onderdelen of systemen, wordt met het oog op de toepassing van de artikelen 5 en 6 van deze verordening beschouwd als een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, of als een EG-verklaring~~

⁵¹ PBL 79 van 19.3.2008, blz. 1.

~~van verificatie, voor zover in het certificaat is aangetoond dat aan de essentiële eisen van deze verordening en de relevante uitvoeringsregels voor interoperabiliteit is voldaan.~~

↓ 552/2004

~~Artikel 7~~

~~Vrijwaringsbepalingen~~

~~1. Wanneer de nationale toezichhoudende 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 toezichhoudende 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.~~

HOOFDSTUK IV V

SLOTBEPALINGEN

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 11
(aangepast)

Artikel ~~25~~17

Herziening Aanpassing van de bijlagen

~~De maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van de bijlagen te wijzigen teneinde rekening te houden met technische of operationele ontwikkelingen, worden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 4, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

~~Om dwingende urgente redenen kan de Commissie gebruikmaken van de urgentieprocedure bedoeld in artikel 5, lid 5, van de kaderverordening.~~

↓ nieuw

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de in bijlage I vermelde eisen voor gekwalificeerde entiteiten en de in bijlage II vermelde voorwaarden voor certificaten die aan verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden afgegeven, aan te vullen of te wijzigen, teneinde rekening te houden met de ervaring die door de nationale toezichhoudende instanties is opgedaan bij de toepassing van deze eisen en de omstandigheden of de ontwikkeling van het systeem voor luchtverkeersbeheer in termen van interoperabiliteit en geïntegreerde verlening van luchtvaartnavigatiediensten.

↓ nieuw

Artikel 26

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De delegatie van de bevoegdheid, als bedoeld in artikel 11, lid 7, artikel 17, lid 3, en artikel 25 wordt voor onbepaalde tijd aan de Commissie verleend.

3. De in artikel 11, lid 7, artikel 17, lid 3, en artikel 25 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan te allen tijde door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

5. Een overeenkomstig artikel 12, lid 4, artikel 19, lid 3, en artikel 29 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

↓ 549/2004

⇒ nieuw

Artikel 27

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Single Sky-Comité, hierna te noemen "het 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.~~ ⇒ Het betreft een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011. ⇐

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, ~~zijn de is artikelen 3 en 7~~ ⇒ 4 ⇐ van ~~Besluit 1999/468/EG~~ ⇒ Verordening (EU) nr. 182/2011 ⇐ van toepassing, ~~met inachtneming van artikel 8 daarvan.~~

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, ~~zijn de is artikelen 5 en 7~~ ⇒ 5 ⇐ van ~~Besluit 1999/468/EG~~ ⇒ Verordening (EU) nr. 182/2011 ⇐ van toepassing, ~~met inachtneming van artikel 8 daarvan.~~

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

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 4

~~4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.~~

~~5. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.~~

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 5

(aangepast)

⇒ nieuw

Artikel 28

⊗ Raadpleging van belanghebbenden door de Commissie ⊗

~~12.~~ De Commissie zet op ~~communautair~~ ⊗ het ⊗ niveau ⊗ van de Unie ⊗ een raadplegingsmechanisme op ⇒ om overleg te plegen over kwesties die verband houden met de tenuitvoerlegging van deze verordening, voor zover van toepassing ⇐. Het specifieke

Comité voor de sectorale dialoog, dat is opgericht bij Besluit 98/500/EG, wordt bij de raadpleging betrokken.

~~3. 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.~~

2. Tot de belanghebbende partijen kunnen behoren:

- verleners van luchtvaartnavigatiediensten,
- luchthavenexploitanten,
- relevante luchtruimgebruikers of relevante groepen luchtruimgebruikers,
- militaire autoriteiten,
- de industrie, en
- belangenorganisaties van beroepspersoneel.

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 5
(aangepast)

Artikel ~~296~~

Raadgevend orgaan voor de luchtvaartsector

Onverminderd de rol van het Comité en van Eurocontrol, richt de Commissie een raadgevend orgaan voor de luchtvaartsector op waar verleners van luchtvaartnavigatiediensten, verenigingen van luchtruimgebruikers, luchthavenexploitanten, de industrie en belangenorganisaties van het beroepspersoneel deel van uitmaken. De taak van dit orgaan bestaat er uitsluitend in de Commissie te adviseren met betrekking tot de implementatie van het gemeenschappelijke ~~Europeese~~ luchtruim.

Artikel ~~307~~

Betrekkingen met derde landen ~~in Europa~~

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 5
(aangepast)
⇒ nieuw

De ~~Gemeenschap~~ ☒ Unie ☒ en haar lidstaten zetten zich in voor en ondersteunen de uitbreiding van het gemeenschappelijke ~~Europeese~~ luchtruim tot landen die geen lid zijn van de Europese Unie. Daartoe streven zij ernaar om, hetzij in het kader van overeenkomsten met aangrenzende derde landen, hetzij in de context van ~~overeenkomsten over functionele luchtruimblokken~~ ⇒ gezamenlijke aanwijzingen van functionele luchtruimblokken of overeenkomsten over netwerkfuncties ⇐, de ~~toepassing~~ ⇒ doelstellingen ⇐ van deze verordening ~~en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen tot~~ ⇒ ook toe te passen op ⇐ die landen ~~uit te breiden~~.

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 5
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 31~~8~~

Ondersteuning door externe organen **Uitvoeringsbepalingen**

1. ~~Voor de opstelling van uitvoeringsbepalingen verstrekt de Commissie~~ ⇒ kan voor de uitvoering van haar taken uit hoofde van deze verordening ondersteuning vragen aan ~~een mandaat aan Eurocontrol of, indien gepast, aan een ander~~ ⇒ een extern ~~orgaan, waarin de uit te voeren taken en het tijdschema daarvoor wordt vastgelegd, met inachtneming van de termijnen die in de onderhavige verordening zijn vastgelegd. De Commissie handelt volgens de raadgevingsprocedure van artikel 5, lid 2.~~

2. ~~Bij het volgens lid 1 verstrekken van de mandaten streeft de Commissie ernaar optimaal gebruik te maken van de bestaande regelingen voor het betrekken en raadplegen van alle belanghebbende partijen, voor zover deze regelingen overeenstemmen met de gebruiken van de Commissie inzake transparantie en de raadplegingsprocedures en niet in strijd zijn met haar institutionele verplichtingen.~~

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 1

Artikel 4

Veiligheidseisen

~~De Commissie stelt, overeenkomstig de in artikel 5, lid 3, van de kaderverordening vermelde regelgevingsprocedure, uitvoeringsbepalingen vast die de relevante bepalingen van de Eurocontrol Safety Regulatory Requirements (ESARRs) en latere wijzigingen op deze ESARRs in het kader van deze verordening omvatten, waar nodig met passende aanpassingen.~~

↓ 550/2004 (aangepast)

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

↓ 1070/2009 Art. 4, lid 2

Artikel 9

Herziening van de bijlagen

~~De maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van de bijlagen te wijzigen teneinde rekening te houden met technische of operationele ontwikkelingen, worden vastgesteld volgens de in artikel 5, lid 4, van de kaderverordening bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.~~

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 11

Artikel ~~3218~~

Vertrouwelijkheid

1. Nationale toezichthoudende instanties, die handelen overeenkomstig hun nationale wetgeving, noch de Commissie maken vertrouwelijke informatie bekend, in het bijzonder informatie over verleners van luchtvaartnavigatiediensten, hun zakenrelaties of hun kostencomponenten.
2. Lid 1 laat het recht van openbaarmaking door nationale toezichthoudende instanties of de Commissie onverlet indien dit noodzakelijk is voor de uitvoering van hun taak, in welk geval de openbaarmaking evenredig moet zijn en rekening moet houden met de gewettigde belangen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruimgebruikers, luchthavens of andere belanghebbenden inzake de bescherming van hun bedrijfsgeheimen.
3. Informatie en gegevens die in het kader van ~~de~~ het in artikel ~~1214~~ bedoelde heffingen ~~regelingstelsel~~ zijn verstrekt, worden openbaar gemaakt.

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 5
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel ~~339~~

Sancties

De ~~sancties die de~~ lidstaten vaststellen regels vast inzake sancties die van toepassing zijn op ~~voor de overtredingen van deze verordening, en van de in artikel 3 bedoelde maatregelen~~ met name door luchtruimgebruikers en dienstverleners , en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden toegepast. De vastgestelde sancties zijn doeltreffend en proportioneel en hebben een ontmoedigende werking.

↓ 549/2004 (aangepast)

Artikel ~~3412~~

~~Toezicht, controle~~ Evaluatie 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.~~

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 6, onder a)
(aangepast)
⇒ nieuw

~~12. De Commissie evalueert geregeld de toepassing van deze verordening en de in artikel 3 bedoelde maatregelen en brengt voor het eerst verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad, uiterlijk op 4 juni 2011 en vervolgens~~ aan het einde van iedere referentieperiode als

bedoeld in artikel 11, lid ~~5~~³, onder d). Indien dit gerechtvaardigd is, kan de Commissie de lidstaten om aanvullende informatie verzoeken naast de informatie uit de overeenkomstig lid 1 van dit artikel door de lidstaten ingediende verslagen \Rightarrow die relevant is voor de toepassing van deze verordening \Leftarrow .

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 6, onder b)

~~24.~~ 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, milieu-, 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.

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 12
(aangepast)

~~Artikel 18 bis~~

~~Evaluatie~~

~~Uiterlijk op 4 december 2012 zal de Commissie het Europees Parlement en de Raad een studie voorleggen met een evaluatie van de wettelijke, veiligheids-, industriële, economische en sociale gevolgen van de toepassing van marktbeginselen op het verlenen van diensten op het gebied van communicatie, navigatie, bewaking en aeronautische informatie, vergeleken met bestaande of alternatieve organisatorische beginselen en met inachtneming van ontwikkelingen ten aanzien van de functionele luchtruimblokken en op het gebied van de beschikbare technologie.~~

↓ 551/2004 (aangepast)

~~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 voltooien 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.~~

↓ 549/2004

Artikel 35~~4~~3

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:

- a) voor de bewakingssurveillance 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;
- b) in het geval van ernstige binnenlandse onlusten waardoor de openbare orde wordt verstoord;
- c) in het geval van oorlog of ernstige internationale spanningen die oorlogsgevaar inhouden;
- d) om te voldoen aan internationale verplichtingen die een lidstaat is aangegaan voor het behoud van de vrede en de internationale veiligheid;
- e) ten behoeve van militaire operaties en trainingen, met inbegrip van de daarvoor benodigde oefeningsmogelijkheden.

↓ 1070/2009 Art. 1, lid 7
(aangepast)
⇒ nieuw

Artikel 36~~13~~ bis

~~Europees A~~ ⇒ Luchtvaart ⇐ ~~gentschap voor de veiligheid van de luchtvaart~~ ⇒ van de Europese Unie (EAA) ⇐

Bij de tenuitvoerlegging van deze verordening ~~en de Verordeningen (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart~~⁵² zorgen de lidstaten en de Commissie, overeenkomstig hun respectieve rol als bepaald bij deze verordening, voor passende coördinatie met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart ⇒ EAA ⇐ ~~teneinde te garanderen dat alle veiligheidsaspecten naar behoren worden geregeld.~~

⁵² ~~PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.~~

↓ 552/2004 (aangepast)

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.~~

↓ 1070/2009 Art. 4, lid 3
(aangepast)

~~2a. Voor de toepassing van lid 2 van dit artikel kunnen lidstaten verklaren dat systemen en onderdelen van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging in overeenstemming zijn met de essentiële eisen en vrijgesteld zijn van de bepalingen van de artikelen 5 en 6.~~

↓ 552/2004 (aangepast)

~~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.~~

↓ 552/2004 (aangepast)

Artikel ~~37~~

Intrekking

~~Richtlijn 93/65/EEG, Richtlijn 97/15/EG, Verordeningen (EG) nr. ~~2082/2000~~ 549/2004, 550/2004, 551/2004 en Verordening (EG) nr. ~~980/2002~~ 552/2004 worden op 20 oktober 2005 ingetrokken.~~

☒ Verwijzingen naar de ingetrokken verordeningen gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage III. ☒

↓ 550/2004 (aangepast)

Artikel ~~3819~~

Inwerkingtreding

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

↓ 550/2004 (aangepast)

~~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.~~

↓ 550/2004

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

Gedaan te Straatsburg,

*Voor het Europees Parlement
De voorzitter*

*Voor de Raad
De voorzitter*

↓ 550/2004
→₁ 1070/2009 Art. 2, lid 13, onder a)
→₂ 1070/2009 Art. 2, lid 13, onder b)

BIJLAGE I

- ₁ EISEN VOOR GEKWALIFICEERDE ENTITEITEN ↔₂ De gekwalificeerde entiteit: ← 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;

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 13, onder b)

- 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 taken₂.

↓ 552/2004

~~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.~~

↓ 552/2004 (aangepast)
⇒ nieuw

BIJLAGE V

AANGEMELDE INSTANTIES

~~±~~ De ~~instantie~~ ⇒ gekwalificeerde entiteit ⇐ , 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, ⇨ De gekwalificeerde entiteit ⇨ 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 ⊗ haar ⊗ oordeel of de uitkomst van hun ⊗ haar ⊗ 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.~~

↓ 552/2004 (aangepast)

⇨ nieuw

~~4. Het personeel ⇨ van de gekwalificeerde entiteit ⇨ 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 ⇨ gegarandeerde ⇨ onpartijdigheid van het personeel dat met de inspectie is belast, moet gewaarborgd zijn. Hun ⊗ De ⊗ bezoldiging ⊗ van het personeel ⊗ mag niet afhangen van het aantal gehouden inspecties, noch van de resultaten van die inspecties.~~

↓ 1070/2009 Art. 2, lid 13, onder

b)

⇨ nieuw

~~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 toezichhoudende 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 ⇨ 8 ter van Verordening (EG) nr. 216/2008 ⇐ 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.

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

↓ 1070/2009 Art. 4, lid 4, onder a)

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, de duurzaamheid en de doeltreffendheid van luchtvaartnavigatiediensten verbeteren, met name wat betreft veiligheid en capaciteit.

↓ 552/2004

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. Milieuvorwaarden~~

~~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, pretaetische 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

↓ 1070/2009 Art. 4, lid 4, onder b)

~~De vluchtgegevensverwerkingssystemen moeten geschikt zijn voor de toenemende implementatie van geavanceerde, overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten voor alle vluchtfasen, met name zoals voorzien in het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging.~~

↓ 552/2004

~~De kenmerken van de intensief van automatisering gebruikmakende hulpmiddelen moeten zodanig zijn dat zij een samenhangende en efficiënte pretaetische 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.~~

↓ 1070/2009 Art. 4, lid 4, onder b)

~~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 algehele kwaliteit van de dienstverlening wordt verbeterd, met name zoals voorzien in het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging.~~

↓ 552/2004

~~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.~~

↓ 1070/2009 Art. 4, lid 4, onder b)

~~4.2. Ondersteuning van nieuwe operationele concepten~~

~~De communicatiesystemen ondersteunen de implementatie van geavanceerde, overeengekomen en goedgekeurde operationele concepten voor alle vluchtfasen, met name zoals voorzien in het masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging.~~

↓ 552/2004

~~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. WERKINGSSFEER

~~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 toezichhoudende 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 III
CONCORDANTIETABEL

Verordening 549/2004	Verordening 550/2004	Verordening 551/2004	Verordening 552/2004	Deze verordening
Artikel 1, leden 1, 2 en 3				Artikel 1, leden 1, 2 en 3
		Artikel 1, lid 3		Artikel 1, lid 4
Artikel 1, lid 4				Artikel 1, lid 5
	Artikel 1			-----
		Artikel 1, leden 1, 2 en 4		-----
			Artikel 1	-----
Artikel 2, leden 1 tot en met 35				Artikel 2, leden 1 tot en met 35
				Artikel 2, leden 36, 37 en 38
Artikel 2, leden 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				-----
Artikel 3				-----
Artikel 4, leden 1 en 2				Artikel 3, leden 1 en 2
				Artikel 3, leden 3 en 4
Artikel 4, lid 3				Artikel 3, lid 5
				Artikel 3, lid 6
Artikel 3, leden				Artikel 3, leden

4 en 5				7 en 8
				Artikel 3, lid 9
	Artikel 2, lid 1			Artikel 4, lid 1, onder a)
				Artikel 4, lid 1, onder b) tot en met g)
	Artikel 2, lid 2			Artikel 4, lid 2
				Artikel 5, leden 1 en 2
	Artikel 2, leden 3 tot en met 6			Artikel 5, leden 3 tot en met 6
	Artikel 3, leden 1 en 2			Artikel 6, leden 1 en 2
			Artikel 8, leden 1 en 3	Artikel 6, leden 3 en 4
				Artikel 6, lid 5
			Artikel 8, leden 2 en 4	-----
	Artikel 6			-----
Artikel 10, lid 1				Artikel 7, lid 1
				Artikel 7, lid 2
	Artikel 7, lid 1			Artikel 8, lid 1
				Artikel 8, lid 2
	Artikel 7, leden 4 en 6			Artikel 8, leden 3 en 4

	Artikel 7, leden 2, 3, 5, 7, 8 en 9			-----
	Artikel 8			Artikel 9
				Artikel 10
	Artikel 9			-----
Artikel 11				Artikel 11
	Artikel 14			Artikel 12
	Artikel 15			Artikel 13
	Artikel 16			Artikel 14
	Artikel 15 bis			Artikel 15
	Artikel 9 bis, lid 1			Artikel 16, leden 1 en 3
				Artikel 16, lid 2
	Artikel 9 bis, lid 2, onder i)			-----
	Artikel 9 bis, lid 2			Artikel 16, lid 4
				Artikel 16, lid 5
	Artikel 9 bis, leden 3 tot en met 9			Artikel 16, leden 6 tot en met 12
	Artikel 9 ter			-----
		Artikel 6, lid 1 en lid 2, onder b)		Artikel 17, lid 1 en lid 2, onder b)

				Artikel 17, lid 2, onder c) tot en met e)
		Artikel 6, lid 3 tot en met lid 4, onder d)		Artikel 17, lid 3 tot en met lid 4, onder d)
				Artikel 17, lid 4, onder e)
		Artikel 6, lid 4, onder e) en f)		Artikel 17, lid 4, onder f) en g)
		Artikel 6, leden 5 en 7		Artikel 17, leden 5 en 6
		Artikel 6, leden 8 en 9		-----
	Artikel 10			Artikel 18
				Artikel 19
	Artikel 11			Artikel 20
	Artikel 12			Artikel 21
	Artikel 13			Artikel 22
		Artikel 3		-----
		Artikel 3 bis		Artikel 23
		Artikel 4		-----
		Artikel 7		-----
		Artikel 8		-----
				Artikel 24, leden 1 en 2

			Artikel 3, lid 3	-----
			Artikel 2 en artikel 3, lid 2	-----
			Artikel 3, lid 4, tot en met artikel 7	-----
	Artikel 17, lid 1			Artikel 25
				Artikel 26
Artikel 5, leden 1, 2 en 3				Artikel 27, leden 1, 2 en 3
Artikel 5, leden 4 en 5				-----
Artikel 10, leden 2 en 3				Artikel 28, leden 1 en 2
Artikel 6				Artikel 29
Artikel 7				Artikel 30
Artikel 8				Artikel 31
	Artikel 4			-----
			Artikel 9	-----
	Artikel 18			Artikel 32
Artikel 9				Artikel 33
Artikel 12, leden 2, 3 en 4				Artikel 34, leden 1, 2 en 3
Artikel 12, lid 1				-----
	Artikel 18 bis			-----

		Artikel 10		-----
Artikel 13				Artikel 35
Artikel 13 bis				Artikel 36
			Artikel 10	-----
			Artikel 11	Artikel 37
	Artikel 19, lid 1			Artikel 38
	Artikel 19, lid 2			-----
	Bijlage I		Bijlage V	Bijlage I
			Bijlage I	-----
	Bijlage II			Bijlage II
			Bijlage II	-----
				Bijlage III
			Bijlage III	-----
			Bijlage IV	-----

