

Vergaderjaar 2006–2007

30 834

Wijziging van de Wet luchtvaart en de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut ter uitvoering van vier EG-verordeningen in verband met het totstandkomen van een gemeenschappelijk Europees luchtruim

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING¹

HOOFDSTUK I ALGEMENE INLEIDING

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt/uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State)

¹ Onderhavig wetsvoorstel dient ter implementatie van verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (PbEU L 96), verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PbEU L 96), verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PbEU L 96) en verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PbEU L 96), die op 21 december 2006 in werking treden. In de bijlage bij de toelichting zijn de transponeringstabellen opgenomen.

² Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement: De schepping van een gemeenschappelijk Europees luchtruim (COM (1999) 614 definitief).

In 1999 is de Commissie van de Europese Gemeenschappen (verder te noemen: Commissie) door de Raad van de Europese Unie (verder te noemen: Raad) verzocht met een mededeling te komen over de op dat moment lopende maatregelen ter beperking van de vertragingen in het luchtverkeer en de congestie in Europa. Op basis hiervan wilde de Raad het effect van deze maatregelen kunnen beoordelen en zondig tot nieuwe initiatieven besluiten. In haar mededeling aan de Raad en het Europees Parlement² geeft de Commissie aan dat de congestie uiteraard het gevolg is van de toename van luchtverkeer in een beperkte ruimte. Zij merkt daarbij echter op dat in Europa ook de organisatie van het luchtruim een probleem is: door nationale grenzen en door de moeilijkheden om tot een optimale verdeling van het luchtruim tussen civiele en militaire gebruikers te komen. De Commissie stelt vervolgens dat voor de schepping van een gemeenschappelijke Europese ruimte gemeenschappelijke technische en operationele antwoorden alleen niet voldoende zijn, maar dat er een voor alle gebruikers zo voordelig mogelijk collectief beheer van het luchtruim moet komen, dat de mogelijkheid moet bieden tot een ingrijpende reorganisatie van structuren en gebruik. De Commissie concludeert tenslotte dan ook dat er structurele hervormingen moeten worden doorgevoerd om de totstandkoming van een gemeenschappelijk luchtruim mogelijk te maken door middel van een geïntegreerd beheer van dat luchtruim en de ontwikkeling van nieuwe concepten en procedures voor luchtverkeerbeheer. Om de grote lijnen van deze conclusie uit te werken heeft de Commissie – met steun van de Raad en het Europees Parlement – eind 1999 onder meer een werkgroep op hoog niveau ingesteld die in november 2000 haar rapport heeft uitgebracht. Dit rapport vormde de basis voor de wetgevingsvoorstellen voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim (verder ook wel genoemd: Single European Sky) die de Commissie begin 2002 in een co-decisieprocedure aan de Raad en het Europees Parlement heeft voorgelegd.

Het Single European Sky-pakket is op 10 maart 2004 vastgesteld en op 20 april 2004 in werking getreden. Het pakket is uitsluitend van toepassing op het civiele verkeer en heeft geen betrekking op militaire operaties en

trainingen. De EU lidstaten hebben wel een algemene verklaring aangenomen over de militaire kwesties die verband houden met het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Overeenkomstig deze verklaring zullen de lidstaten samenwerken om met name een volledige en uniforme toepassing van het flexibel gebruik van het luchtruim tot stand te brengen.

Het Europeesrechtelijke bouwwerk dat strekt tot het tot stand brengen van een gemeenschappelijk Europees luchtruim is in hoofdlijnen neergelegd in de vier verordeningen van het Europese Parlement en de Raad. Het betreft de volgende verordeningen:

1. Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (PbEG L 96), verder genoemd de kaderverordening;
2. Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PbEG L 96), verder genoemd de luchtvaartnavigatiedienstenverordening;
3. Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PbEG L 96), verder genoemd de luchtruimverordening;
4. Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging (PbEG L 96), verder genoemd de interoperabiliteitsverordening.

Het doel van het Single European Sky-pakket is volgens artikel 1 van de kaderverordening het aanscherpen van de veiligheidsnormen, het vergroten van de algehele efficiency voor het algemeen luchtverkeer in Europa en het optimaliseren van de capaciteit.

Het pakket is overigens nog maar de eerste stap naar een gemeenschappelijk Europees luchtruim. Zo moet de Commissie op grond van de verordeningen nog uitvoeringsmaatregelen vaststellen op tal van punten. In de tweede plaats zal de Commissie een studie verrichten naar de voorwaarden waaronder het concept van het gemeenschappelijke Europese luchtruim in de toekomst ook op het lagere luchtruim van toepassing kan zijn. Een gedeelte van de bestaande luchtruimverordening heeft alleen betrekking op het hogere luchtruim (vanaf vliegniveau 285, dat overeenkomt met ongeveer 8,5 kilometer). De Commissie moet uiterlijk 31 december 2006 een verslag hierover uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad. Indien tot uitbreiding met het lagere luchtruim wordt besloten moet – gelet op artikel 10 van de luchtruimverordening – een en ander bij voorkeur voor 31 december 2009 worden geregeld.

Het onderhavige wetsvoorstel strekt tot implementatie van de vier tot stand gekomen verordeningen. Wat betreft de tijdigheid van de implementatie van de verordeningen kan worden opgemerkt dat de gestelde termijn (te weten 20 dagen na publicatie van de verordeningen) te kort is om implementatie van de verordeningen in de Wet luchtvaart en de KNMI-wet te realiseren. De artikelen 7 en 8 van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening betreffende het zogenaamde certificaat, waar op een later moment in deze toelichting op zal worden ingegaan, treden op 21 december 2006 in werking, een jaar na publicatie van de gemeenschappelijke eisen ter verkrijging van het certificaat. Aangezien de implementatie van de verordeningen deels afhankelijk was van het vaststellen van deze gemeenschappelijke eisen voor het certificaat en het niet wenselijk is

de Wet luchtvaart twee maal te wijzigen, is gewacht met de implementatie tot het moment dat duidelijk was of de vastgestelde gemeenschappelijke eisen nog gevolgen hadden voor de wetswijziging.

Achtereenvolgens wordt in dit algemeen deel van de toelichting ingegaan op de inhoud van de verordeningen, de implementatie daarvan in Nederland en de administratieve lasten die gepaard gaan met dit wetsvoorstel. Als laatste is een artikelsgewijze toelichting opgenomen.

HOOFDSTUK II DE EUROPESE VERORDENINGEN EN DE UITVOERING IN DE WET LUCHTVAART

a. Implementatie algemeen

Het onderhavige wetsvoorstel bevat de aanpassingen van de Wet luchtvaart en de KNMI-wet, die nodig zijn om de hiervoor besproken verordeningen te implementeren in de Nederlandse rechtsorde. De opgenomen voorzieningen maken een enigszins fragmentarische indruk. De redenen daarvoor zijn de volgende.

Ingevolge het EG-verdrag zijn verordeningen voor de lidstaten verbindend in al hun onderdelen en zijn zij rechtstreeks van toepassing in elke lidstaat. Nationaal moeten die voorschriften in nationale wetgeving worden opgenomen die de volledige werking van de verordening verzekeren. Dit betekent tevens dat nationale wetgeving die in strijd is met de verordeningen moet worden aangepast.

Als uitgangspunt is gekozen dat slechts die wijzigingen van de wetgeving worden opgenomen die noodzakelijk zijn om de verordeningen te implementeren. Uitdrukkelijk is ervan afgezien andere wijzigingen mee te nemen. Op een enkel punt bleek iets verdergaande aanpassing noodzakelijk dan op basis van de verordeningen nodig leek, omdat de vereiste aanpassingen de bestaande regeling moeilijker hanteerbaar maakten.

In het hiernavolgende zal inhoudelijk worden ingegaan op de verordeningen en zullen de implementatiemaatregelen die daaruit voortvloeien worden besproken. Een gedetailleerde bespreking vindt plaats in de artikelsgewijze toelichting.

b. Kaderverordening

De kaderverordening behelst een vrij summier raamwerk voor de regeling van het gemeenschappelijke Europese luchtruim. Zo worden de definities van de begrippen gegeven die in alle verordeningen en de onderliggende regelgeving worden gebruikt. Tevens moeten de lidstaten op basis van deze verordening een toezichthoudende instantie aanwijzen. Hier wordt later uitgebreid op ingegaan. Verder worden er overkoepelende onderwerpen geregeld als een raadgevend orgaan voor de luchtvaart en de raadpleging van belanghebbende partijen. De meeste voorschriften met een materiële inhoud zijn neergelegd in de overige drie verordeningen.

Afgezien van het aanwijzen van een toezichthoudende instantie vloeien er niet direct implementatiemaatregelen voort uit deze verordening.

c. Luchtruimverordening

De luchtruimverordening richt zich rechtstreeks op het doel van het totale juridische bouwwerk, het tot stand brengen van een gemeenschappelijk Europees luchtruim. Bepaald wordt dat de Europese Gemeenschap en de

lidstaten moeten streven naar de instelling, en de erkenning door ICAO, van één Europees vluchtinformatiegebied voor het hoger luchtruim, het zogenaamde EUIR. De scheiding tussen hoger en lager luchtruim wordt vastgesteld op vliegniveau 285. Aan de Europese Commissie wordt opgedragen uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van de verordening een aanbeveling met betrekking tot het EUIR aan de Raad te doen.

Het EUIR zal het luchtruim dienen te omvatten dat onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten valt. Het kan zich daarnaast uitstrekken tot andere delen van het luchtruim in Europa. De instelling van het EUIR laat overigens de verantwoordelijkheid van de lidstaten voor hun luchtruim op basis van de ICAO onverlet. De Europese Commissie zal, in nauwe samenwerking met Eurocontrol, de ontwikkeling van één enkele publicatie van luchtvaartinlichtingen met betrekking tot het EUIR coördineren. De Commissie en de lidstaten dienen voorts het EUIR in te richten in overeenstemming met een geleidelijke harmonisatie van de luchtruimclassificatie, teneinde een naadloze verlening van luchtvaartnavigatiediensten te verzekeren.

Opgedragen wordt verder om te komen tot een herindeling van het hoger luchtruim in functionele luchtruimblokken, waaraan een aantal eisen wordt gesteld. Een dergelijk blok wordt, zo wordt gestipuleerd, uitsluitend bij onderlinge overeenstemming tussen alle lidstaten die bij het in geding zijnde luchtruim betrokken zijn, ingesteld.

De lidstaten moeten verder zorgen voor de uniforme toepassing in het EUIR van het concept van het flexibel gebruik van het luchtruim, zoals door ICAO omschreven en door Eurocontrol ontwikkeld. Voor route- en sectorontwerp zullen gemeenschappelijke beginselen worden vastgesteld. De Europese Commissie zal daarnaast uitvoeringsmaatregelen vaststellen voor de regeling van verkeersstromen.

Met betrekking tot het lagere luchtruim geeft de luchtruimverordening nog geen operationele voorschriften voor het creëren van een gemeenschappelijk luchtruim. Aan de Europese Commissie wordt slechts opgedragen een studie te voltooien naar de voorwaarden voor toepassing in de toekomst van bepaalde voorzieningen op het lagere luchtruim.

Ook de luchtruimverordening heeft nauwelijks implicaties voor de Wet luchtvaart. Immers, een luchtruimblok wordt ingesteld bij internationale overeenkomst. De mogelijkheid tot het tot stand brengen van een luchtruimblok hoeft dus niet te worden opgenomen. Ook zijn er geen obstakels in de Wet luchtvaart die een luchtruimblok onmogelijk maken. De enige aanpassing betreft het scheppen van de mogelijkheid tot het aanwijzen van andere dan de specifiek in de wet genoemde luchtverkeersdienstverlener(s) voor het voor het desbetreffende luchtruimblok.

d. Luchtvaartnavigatiedienstenverordening

De luchtvaartnavigatiediensten- en de interoperabiliteitsverordening bevatten voorzieningen die ertoe strekken de integratie van het Europese luchtruim te vergemakkelijken en te stimuleren. Daarbij wordt ook uitdrukkelijk gestipuleerd welke rechten ter zake van de regeling en ordening van hun luchtruim de lidstaten blijven behouden. De luchtvaartnavigatiedienstenverordening regelt het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten nader.

Aanwijzing

Aan de lidstaten wordt opgedragen ervoor te zorgen dat in het luchtruim

dat onder hun verantwoordelijkheid valt binnen bepaalde luchtruimblokken op exclusieve basis luchtverkeersdiensten worden verleend. Aan de lidstaten wordt het recht gelaten om voor een bepaald soort luchtvaartnavigatiediensten, de meteorologische diensten, op exclusieve basis voor het gehele luchtruim onder hun verantwoordelijkheid of een deel daarvan een dienstverlener aan te wijzen. Uitdrukkelijk wordt aangegeven dat de lidstaten de bevoegdheid hebben om zelf een dienstverlener te kiezen. Bij een functioneel blok dienen de daarbij betrokken lidstaten deze bevoegdheid gezamenlijk uit te oefenen.

Het uitgangspunt dat geen andere regels worden gesteld dan die regels die nodig zijn voor de uitvoering, heeft ertoe geleid dat de feitelijke status quo waar mogelijk is gehandhaafd. Het verlenen van luchtverkeersdiensten blijft in principe opgedragen aan dezelfde instanties als voorheen: het lager luchtruim aan de LVNL, het hoger luchtruim (vanaf vliegniveau 245, dat overeenkomt met ongeveer 7,5 kilometer) aan UAC Maastricht en het militair verkeer aan de Minister van Defensie. Door in de wet en de onderliggende regeling deze partijen aan te wijzen als luchtverkeersdienstverleners binnen het Nederlandse luchtruim, wordt voldaan aan de verordeningen. Naast deze luchtverkeersdienstverlenende instanties wordt tevens de mogelijkheid geschapen andere instanties aan te wijzen als bij internationale overeenkomst een luchtruimblok wordt ingesteld. Uiteraard komen ook de in de wet genoemde instanties hiervoor in aanmerking.

Met betrekking tot het aanwijzen van een dienstverlener voor meteorologische diensten is gekozen voor het aanwijzen van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI), hetgeen wordt vastgelegd in de Wet op het KNMI.

Certificering

Als dienstverlener mag slechts worden aangewezen een verlener die in het bezit is van een door de verordening geïntroduceerd certificaat. Voor het verkrijgen van zo'n certificaat moet worden voldaan aan eisen, die worden geformuleerd in een uitvoeringsmaatregel van de Commissie, de zogenaamde gemeenschappelijke eisen. De aanvraag van het certificaat dient te geschieden in het land waar de aanvrager zijn belangrijkste plaats van vestiging heeft en in voorkomend geval zijn statutaire zetel. Beoordeling van de aanvraag geschiedt door de nationale toezichhoudende instantie. Een lidstaat dient een certificaat, afgegeven in een andere lidstaat, te erkennen. De rechten en plichten die aan een certificaat kunnen worden verbonden, worden door de verordening gelimiteerd in Bijlage II.

Aangezien de lidstaten voorzieningen moeten treffen om dergelijke certificaten te kunnen verlenen, zijn het certificaat en de basis om de administratieve procedure te regelen in de wet opgenomen. De eisen waaraan moet zijn voldaan, worden in de zogenaamde gemeenschappelijke eisen gegeven, die zijn vastgesteld door de Europese Commissie.¹ Een verwijzing naar deze eisen in de wet volstaat aldus. Gezien de plicht die de lidstaten is opgelegd om enkel gecertificeerde dienstverleners aan te wijzen, is in de wet een verbod opgenomen luchtvaartnavigatiediensten te verlenen zonder hiertoe te zijn gecertificeerd.

In de praktijk zal een certificaat tot het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten slechts enkele keren worden verstrekt. Dit heeft als reden dat er slechts een beperkt aantal organisaties is dat deze diensten verleent. Zo zijn in Nederland de organisaties die in eerste instantie door Nederland worden gecertificeerd beperkt tot LVNL, Eurocontrol en het KNMI. Aangezien de verordeningen niet van toepassing zijn op het militaire luchtverkeer is het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten door de Koninklijke

¹ Verordening (EG) nr. 2096/2005 van de Commissie van 20 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten (PbEU L 335).

Luchtvaart onder de huidige omstandigheden uitgezonderd van de certificeringsplicht.

Verder wordt in de verordening aan de verleners van luchtvaartnavigatiediensten het recht verleend gebruik te maken van de diensten van andere gecertificeerde dienstverleners. Gaat het daarbij om luchtverkeersdiensten, dan is de goedkeuring van de betrokken lidstaat echter vereist. Hetzelfde geldt voor meteorologische diensten indien het verlenen daarvan op exclusieve basis is opgedragen.

In de Wet luchtvaart is het de LVNL momenteel expliciet niet toegestaan dergelijke diensten uit te besteden. Met deze verordening in de hand is daarentegen de keuze gemaakt om, gezien het doel van de verordeningen en het voor de verleners van luchtverkeersdiensten mogelijk te maken samen te werken, het uitbesteden van luchtverkeersdiensten wel toe te staan. Echter, hiermee moet de Minister van Verkeer en Waterstaat wel instemmen. Deze instemming wordt onthouden in gevallen waarin de verlener van wiens diensten gebruik zal worden gemaakt niet voldoet aan de voorwaarden of beperkingen die zijn gesteld aan het certificaat van de aangewezen dienstverlener. Tevens kan instemming worden onthouden zodra de uitbesteding in strijd is met het recht of het algemeen belang. Zo wordt het de LVNL mogelijk gemaakt om bijvoorbeeld het geven van luchtverkeersleiding op regionale velden uit te besteden. Er zijn geen uitzonderingen op de regel gemaakt, zodat ook het geven van luchtverkeersleiding op Schiphol in theorie kan worden overgelaten aan een andere organisatie. Echter, de complexiteit van luchtverkeersleiding op Schiphol en omgeving maakt het onwaarschijnlijk dat dit op korte termijn zal worden uitbesteed. Ook het KNMI is onder dezelfde voorwaarde toegestaan diensten uit te besteden.

Voorts wordt in de verordening de Europese Commissie opgedragen dat een heffingstelsel wordt ontwikkeld voor luchtvaartnavigatiediensten dat bijdraagt tot meer transparantie in het vaststellen, opleggen en innen van heffingen ten laste van luchtruimgebruikers. Vooralnog heeft dit geen implicaties voor Nederlandse wet- en regelgeving.

e. Interoperabiliteitsverordening

In de interoperabiliteitsverordening wordt bepaald dat het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging, de systemen, de onderdelen ervan en bijbehorende procedures moeten voldoen aan in de verordening opgenomen toepasselijke essentiële eisen.

De fabrikant of zijn in de Europese Gemeenschap gevestigde gemachtigde vertegenwoordiger geeft een EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van onderdelen af, waarmee hij garandeert dat hij de relevante eisen in acht heeft genomen. De verlener van luchtvaartnavigatiediensten doet hetzelfde voor systemen die hij toepast, met dien verstande dat de verlener een EG-verklaring van verificatie afgeeft. Deze verordening heeft geen directe aanpassingen van de Wet luchtvaart tot gevolg.

f. Toezicht

In met name de kaderverordening en de luchtvaartnavigatiedienstenverordening, worden voorschriften gegeven met betrekking tot het toezicht. Aan de lidstaten wordt opgedragen een of meer organen aan te wijzen als nationale toezichthoudende instantie, belast met de taken die krachtens de verordeningen aan een dergelijke instantie toekomen. De instanties moeten onafhankelijk zijn van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Deze onafhankelijkheid moet worden bereikt door

middel van een adequate scheiding, ten minste op functioneel niveau, tussen de nationale toezichthoudende instanties en dergelijke dienstverleners.

Taken

In de luchtvaarnavigatiedienstenverordening wordt bepaald dat de toezichthoudende instanties zorgen voor passend toezicht op de toepassing van deze verordening, met name met betrekking tot de veilige en efficiënte dienstuitvoering door verleners van luchtvaarnavigatiediensten. Daartoe moeten de toezichthoudende organen passende inspecties en onderzoeken organiseren. Toezichthoudende instanties kunnen besluiten de inspecties en onderzoeken volledig of ten dele te delegeren aan erkende organisaties. Een verleende erkenning is binnen de gehele Europese Gemeenschap geldig. Voor functionele luchtruimblokken moeten de betrokken lidstaten overeenkomsten sluiten inzake het toezicht.

De toezichthoudende instanties hebben verder tot taak de afgifte van eerder genoemde certificaten en het houden van toezicht op het voldoen van de certificaathouders aan de gestelde eisen en aan het certificaat verbonden voorwaarden. Tevens houdt de toezichthoudende instantie toezicht op de eerder genoemde voorschriften met betrekking tot interoperabiliteit.

Naast de uit de verordeningen voortvloeiende taken voor de toezichthoudende instantie, volgen er tevens toezichthoudende taken uit de maatregelen die ter uitvoering van de verordeningen zullen worden genomen.

Wat het toezicht op de naleving van de verordeningen betreft, is ervoor gekozen dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) de nationale toezichthoudende instantie zal zijn en daarmee feitelijk het toezicht uitvoert. Voor de uitvoering van de feitelijke werkzaamheden ten behoeve van de toezichthoudende instantie is aansluiting gezocht bij de huidige taakverdeling tussen de IVW en het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot het technisch-operationeel en ZBO-toezicht op de LVNL¹. Wat betreft het toezicht op de aan de certificaathouders gestelde eisen betekent dat kort gezegd dat de IVW de technische en operationele aspecten voor haar rekening neemt en DGTL de financiële en organisatorische aspecten. DGTL levert zijn bevindingen aan de IVW aan.

Kosten

In de luchtvaarnavigatiedienstenverordening is bepaald dat het heffingenstelsel – in verband met doorberekening van kosten aan luchtruimgebruikers – moet worden gebaseerd op de berekening van de kosten die de verleners van luchtvaarnavigatiediensten ten behoeve van luchtruimgebruikers moeten maken. Bij het vaststellen van de kostenbasis voor de heffingen kunnen onder meer de kosten van de nationale toezichthoudende instanties worden meegenomen. Op grond hiervan zullen de kosten die gemoeid zijn met de oprichting en de exploitatie van de nationale toezichthoudende instantie worden opgenomen in de kostenbasis voor de heffingen van het en-route luchtverkeer. Het gaat hier om de kosten van zowel IVW als DGTL. Artikel 5.20 van de Wet luchtvaart, dat de en-route heffingen regelt, biedt voor de doorbelasting van de bedoelde kosten reeds voldoende basis en hoeft in verband hiermee derhalve niet te worden aangepast.

¹ Zie voor nadere informatie over de taakverdeling het rapport van de Algemene Rekenkamer «Toezicht op Luchtverkeersleiding Nederland» (Kamerstukken II, 2004–2005, 29 825, nr 2).

Erkenning

Voor het uitvoeren van de inspecties en onderzoeken, waaraan wordt gerefereerd in artikel 2, tweede lid, van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening, kan een toezichthoudende instantie gebruikmaken van de diensten van een erkende organisatie. Deze erkenning wordt volgens artikel 3, tweede lid, van die verordening afgegeven door de toezichthoudende instantie. Om aan deze verplichting te voldoen is in de wet de mogelijkheid tot het verlenen van een erkenning opgenomen en een basis voor het stellen van nadere regels bij of krachtens algemene maatregel van bestuur.

g. Handhaving

De lidstaten van de Europese Unie zijn verplicht Europese verordeningen en richtlijnen te handhaven om de werking hiervan te garanderen. In artikel 9 van de kaderverordening zijn de eisen waar sancties aan moeten voldoen expliciet opgenomen. Zo moeten de sancties die worden opgelegd na overtreding van de verordeningen en de daaruit voortvloeiende maatregelen doeltreffend en proportioneel zijn en een ontmoedigende werking hebben.

Voor de keuze van een handhavingstelsel is in de brief van de Minister van Justitie van 8 november 2005 aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2005/06, 29 849, nr. 30) een aantal indicatoren vastgelegd. Aan de hand van deze indicatoren is de keuze gemaakt voor bestuursrechtelijke handhaving. Hieronder zal worden ingegaan op de specifieke indicatoren die tot deze keuze hebben geleid. Overigens neemt de keuze voor bestuursrechtelijke handhaving ten aanzien van deze verordeningen niet weg dat individuele luchtverkeersleiders op grond van de Wet luchtvaart wel strafrechtelijk kunnen worden gesanctioneerd in voorkomende gevallen. Dit staat echter niet in relatie tot onderhavig wetsvoorstel.

De eerste keuze die volgens het toetsingskader moet worden gemaakt, is die tussen privaatrechtelijke handhaving en publiekrechtelijke handhaving (indicatoren 1 tot en met 4). Aangezien de normen die door de verordeningen worden gesteld niet door partijen kan worden overgelaten en in de verordeningen zelfs de plicht is opgenomen een toezichthoudende instantie aan te wijzen, ligt het voor de hand uit te gaan van publiekrechtelijke handhaving. Als men dan de keuze moet maken tussen bestuursrechtelijke of strafrechtelijke handhaving, kan aan de hand van de overige indicatoren worden beoordeeld welke van de handhavingstelsels de voorkeur heeft.

- Wat de normen in dit wetsvoorstel en de verordeningen betreft is het niet wenselijk overtreding daarvan met een vrijheidsbenemende of vrijheidsbeperkende straffen of maatregelen te bedreigen (indicator 5). Met betrekking tot de verplichtingen die volgen uit de verordeningen worden met name organisaties aangesproken. Strafrechtelijke handhaving past meer bij een situatie waarin individuen in een organisatie moeten kunnen worden aangesproken op bepaalde gedragingen. De verplichtingen die voortvloeien uit de verordeningen zijn niet gericht op gedragingen van individuen en daarmee minder geschikt om enkel door middel van vrijheidsbenemende of -beperkende straffen te handhaven.
- Het uitgangspunt bij de handhaving van de normen in onderhavig wetsvoorstel en de verordeningen is dat de luchtverkeersdiensten op een goede wijze worden verleend. Reparatoire sancties zullen dan ook als eerste in aanmerking komen in geval van overtreding van de normen. In het uiterste geval zal een punitieve sanctie aan de orde zijn.

Uitgaande van de reparatoire sancties, gaat hierbij de voorkeur uit naar bestuursrechtelijke handhaving (indicatoren 6 en 7).

- Overtreding van de normen gaat niet steeds gepaard met geweldstoepassing of het toebrengen van schade aan individuele personen (indicator 8). Een voorkeur voor strafrechtelijke handhaving bestaat op dit vlak aldus niet.
- Of hier sprake is van een ernstige normovertreding is, zoals in de brief aan de Tweede Kamer wordt gemeld, een gevoelsmatige kwestie (indicator 9). Als men de voorbeelden die in de brief worden genoemd naast de normen die in onderhavig wetsvoorstel en de verordeningen zijn opgenomen legt, is de conclusie dat in het geval van deze laatste normen geen sprake is van een ernstige normovertreding. Hiermee wordt bestuursrechtelijke handhaving niet uitgesloten.
- Tevens is de aard van de normen er niet naar dat er behoefte bestaat aan de mogelijkheid van openbare berechting (indicator 10).
- De contra-indicatie die wordt gegeven voor bestuursrechtelijke handhaving, te weten eventuele onwenselijkheid van plaatselijke verschillen in de handhaving, is in dit geval niet aan de orde (indicator 11). Immers, er is in dit geval maar één handhavende instantie, waardoor er geen plaatselijke verschillen kunnen ontstaan.
- Wat betreft de behoefte aan ingrijpende dwangmiddelen of opsporingsbevoegdheden die nodig zijn om te komen tot waarheidsvinding en de oplegging van een sanctie (indicator 12), kan worden opgemerkt dat wat onderhavig wetsvoorstel en de vier verordeningen betreft kan worden volstaan met de bevoegdheden die toezichthouders worden toegekend in de Algemene wet bestuursrecht en de Wet luchtvaart.
- Er eveneens geen sprake van een verwachting dat de oplegging van een sanctie eigenlijk alleen kan worden geëffectueerd met gebruikmaking van strafrechtelijke middelen, hetgeen een contra-indicatie is voor bestuurlijke handhaving (indicator 13).
- Een bestuurlijke boete komt volgens de brief aan de Tweede Kamer in aanmerking als er geen ingrijpende bevoegdheden nodig zijn voor de uitoefening van het toezicht en de handhaving van de normen én verwacht mag worden dat er doorgaans geen rechterlijk oordeel zal worden ingeroepen over de sancties en de toegepaste bevoegdheden (indicator 14). Zoals hierboven vermeld zullen er geen ingrijpende bevoegdheden worden toegekend. Bovendien zal een bestuurlijke boete pas in een uiterst geval worden opgelegd. Hiermee zal de frequentie van het voorleggen van bestuurlijke boetes aan een rechter zeer beperkt zijn.
- In de beschrijving van de voorlaatste indicator (indicator 15) wordt gewezen op de wenselijkheid van de betrokkenheid van een bepaald bestuursorgaan bij de handhaving in verband met bijvoorbeeld de voorhanden zijnde deskundigheid. Juist van een dergelijk geval is hier sprake. De Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie luchtvaart, is de toezichthouder bij uitstek die de naleving van de veelal technische eisen het beste kan beoordelen.
- De laatste indicator heeft betrekking op de invulling van de strafrechtelijke variant, indien hiervoor wordt gekozen.

Op basis van bovenstaande moet men tot de conclusie komen dat bestuursrechtelijke handhaving ten aanzien van onderhavig wetsvoorstel en de vier verordeningen de meest voor de hand liggende keuze is. Wat betreft de invulling van de bestuursrechtelijke handhaving is gekozen voor een combinatie van een aantal mogelijke sancties. Ten eerste wordt de mogelijkheid tot het opleggen van bestuursdwang en daarmee een last onder dwangsom opgenomen in de Wet luchtvaart. Een toepassing van bestuursdwang zou bijvoorbeeld kunnen zijn het een verlener van luchtvaartnavigatiediensten niet meer toestaan gebruik te maken van een bepaald systeem tot de verlener beschikt over de vereiste verklaringen.

Om te bewerkstelligen dat de verlener alsnog voldoet aan de gestelde eis, kan voor het opleggen van bestuursdwang eerst een last onder dwangsom worden opgelegd.

Tevens kan in bepaalde gevallen een bestuurlijke boete worden opgelegd. Het betreft het verlenen van luchtvaarnavigatiediensten zonder hiertoe te zijn aangewezen, dan wel zonder instemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat, en het verlenen van luchtvaarnavigatiediensten zonder dat wordt beschikt over het vereiste certificaat.

HOOFDSTUK III ADMINISTRatieve LASTEN

Het wetsvoorstel bevat slechts een drietal verplichtingen dat financiële lasten tot gevolg heeft. De verplichting betreffende de instemming om van de diensten van een andere verlener van luchtverkeersdiensten gebruik te mogen maken en die betreffende de aanvraag van een certificaat vloeien rechtstreeks uit de verordeningen voort. Verder is er de verplichting een EG-verklaring van verificatie af te geven voor van systemen die worden gebruikt door verlener van luchtvaarnavigatiediensten, die in artikel 6 van de interoperabiliteitsverordening is opgenomen. In al deze gevallen is er geen sprake van administratieve lasten die door het bedrijfsleven moeten worden gedragen. De administratieve lasten voor het bedrijfsleven voortvloeiend uit de verplichting betreffende de erkenning van organisaties zijn momenteel nog niet aan te geven. Het wetsvoorstel heeft geen administratieve lasten voor burgers tot gevolg. Het wetsvoorstel is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal). Het college heeft besloten geen advies uit te brengen over dit wetsvoorstel. De nog vast te stellen lagere regelgeving zal eveneens worden voorgelegd aan Actal.

Gelet op het voorgestelde artikel 5.14b van de Wet luchtvaart heeft de verlener van luchtverkeersdiensten de instemming van de minister nodig om gebruik te kunnen maken van de luchtverkeersdiensten van een andere verlener van luchtverkeersdiensten. De verplichting om instemming te vragen is opgenomen in artikel 10 van de luchtvaarnavigatiedienstenverordening. Het wetsvoorstel voegt daar geen aanvullende verplichtingen aan toe.

Op grond van het voorgestelde artikel 5.14d van de Wet luchtvaart heeft een verlener van luchtvaarnavigatiediensten om als zodanig aangewezen te kunnen worden een certificaat nodig. De verplichting om een certificaat aan te vragen is opgenomen in artikel 7 van de luchtvaarnavigatiedienstenverordening. Een certificaat wordt afgegeven indien de aanvrager voldoet aan de gemeenschappelijke eisen die op basis van artikel 6 van de verordening zijn vastgesteld. Op grond van die gemeenschappelijke eisen is de aanvrager van een certificaat verplicht om een grote hoeveelheid gegevens te verstrekken. Zoals in het algemeen deel van de toelichting reeds is aangegeven zal in de praktijk een certificaat slechts enkele keren worden verstrekt omdat er slechts een beperkt aantal organisaties is dat luchtvaarnavigatiediensten verleent. In Nederland zijn dat de LVNL, Eurocontrol en het KNMI. Omdat er wat deze organisaties betreft geen sprake is van bedrijfsleven zal er ook om deze reden al geen sprake zijn van administratieve lasten.

Aangezien de informatieverplichting die uit artikel 6 van de interoperabiliteitsverordening voortvloeit eveneens gericht is tot verlener van luchtvaarnavigatiediensten en deze instanties in Nederland niet tot het bedrijfsleven behoren, is er ook hier geen sprake van administratieve lasten.

Op basis van het voorgestelde artikel 11.1a van de Wet luchtvaart kan de minister op aanvraag aan een organisatie een erkenning verlenen om inspecties en onderzoeken uit te voeren in het kader van het toezicht op de uitvoering van de verordeningen. De eisen die in Bijlage I van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening worden gegeven zijn onvoldoende concreet om op dit moment een inschatting te kunnen maken van de administratieve lasten die hiermee gepaard gaan. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur zullen in verband hiermee nadere regels worden gesteld. Op dit moment zijn de in de nadere regels op te nemen informatieverplichtingen nog niet duidelijk en zijn derhalve ook de daaruit voortvloeiende administratieve lasten nog niet aan te geven. Bij de totstandkoming van de betreffende algemene maatregel van bestuur zal een beeld worden gegeven van de administratieve lasten. Overigens is IVW vooralsnog niet voornemens om gebruik te maken van de mogelijkheid om erkende organisaties in te schakelen. Naar verwachting zal het aantal organisaties dat een erkenning zal aanvragen ook zeer beperkt zijn.

HOOFDSTUK IV ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

Dit artikel voorziet in de wijziging van de Wet luchtvaart. De bepalingen hebben met name betrekking op verleners van luchtverkeersdiensten en daarmee op hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart. De voornaamste uitzondering hierop is de certificering van luchtvaartnavigatiediensten, waaronder ook meteorologische diensten vallen, en het toezicht en de handhaving van de verordeningen in het algemeen. Deze bepalingen zijn derhalve tevens van belang voor het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut.

Onderdelen A tot en met L, O tot en met V, Y en Z

In artikel 2 van de kaderverordening worden vele definities gegeven, die van belang zijn voor de implementatie van de vier verordeningen en de daarop gebaseerde regelgeving. Gezien de complexe situatie die zou ontstaan als de begrippen enkel zouden gelden voor de voor de implementatie noodzakelijke artikelen, is ervoor gekozen alle begrippen die van belang zijn over te nemen voor de gehele Wet luchtvaart. Een aantal van de wijzigingen van de Wet luchtvaart zien op het aanpassen van de terminologie aan deze nieuwe begrippen. Deze onderdelen zullen niet verder worden toegelicht, tenzij is afgeweken van het uitgangspunt dat de definities voor de gehele Wet luchtvaart gelden of is afgeweken van de definitie van de kaderverordening. Aangezien de verordeningen zelf in de wet meerdere keren worden genoemd zijn deze zelf ook gedefinieerd.

Onderdeel A, zesde lid

De definitie van het begrip «algemene luchtverkeersleiding» is iets ruimer dan de kaderverordening aangeeft. In de kaderverordening wordt de definitie beperkt tot luchtverkeersleiding voor gecontroleerde vluchten in een luchtruimblok. Echter, om de term te kunnen toepassen voor de gehele Wet luchtvaart en daarmee het gehele Nederlandse luchtruim is de reikwijdte verruimd door het weglaten van de zinsnede «in een luchtruimblok».

Dit zelfde principe is toegepast bij de definiëring van de begrippen «luchtruimgebruikers» en «algemeen luchtverkeer». Dit laatste begrip wordt in artikel 2, zesentwintigste lid, van de kader verordening als volgt gedefinieerd:

«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 ICAO;

Echter, in de Wet luchtvaart wordt het begrip «luchtverkeer» veel ruimer gedefinieerd. Om te voorkomen dat de reikwijdte van de Wet luchtvaart wordt beperkt en daarbij in ogenschouw genomen dat de definitie van «algemeen luchtverkeer» enkel van belang is voor een aspect van de implementatie, is ervoor gekozen deze definitie expliciet aan dat ene aspect te koppelen, te weten de plicht tot het beschikken over een certificaat (artikel 5.14d, tiende lid). Overigens is in artikel 5.14d, tiende lid «ICAO» om wetstechnische redenen vervangen door het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb.1973, 109), hetgeen de formele verwijzing is naar het ICAO-verdrag. Aangezien in de definitie van «luchtruimgebruikers» in de kaderverordening wordt verwezen naar «algemeen luchtverkeer», is de verwijzing aangepast tot «luchtverkeer». Hiermee is de reikwijdte van het begrip «luchtruimgebruikers» feitelijk ruimer dan de verordening aangeeft.

De definitie van het begrip «luchtvaartnavigatiediensten» wijkt enigszins af van de Nederlandse vertaling van de kaderverordening in die zin dat de term «luchtverkeersleidingsdiensten» is vervangen door «luchtverkeersdiensten». Deze vertaalfout wordt bevestigd door het naast elkaar leggen van alle beschikbare vertalingen van de kaderverordening (Spaans, Deens, Duits, Grieks, Engels, Frans, Italiaans, Nederlands, Portugees, Fins en Zweeds). De enige vertaling die afwijkt is de Nederlandse vertaling. Volgens vaste jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen geldt in een dergelijke situatie de tekst zoals die in het merendeel van de taalversies is neergelegd. Derhalve wordt er bij de uitvoering van de verordening van uitgegaan dat in plaats van het begrip «luchtverkeersleidingsdiensten» in de definitie van «luchtvaartnavigatiediensten», het begrip «luchtverkeersdiensten» moet worden gelezen.

Een onderdeel van het begrip «meteorologische diensten» is aangepast om deze passend te maken binnen de Nederlandse terminologie. Het betreft het element «weersvoorspellingen» dat is vervangen door «weersverwachtingen».

Onderdeel B, tweede lid

In dit onderdeel wordt de mogelijkheid om de wet buiten toepassing te laten beperkt voor wat betreft de implementatieverplichtingen die volgen uit de vier verordeningen. Het betreft dan met name de aanwijzing en de certificeringsplicht.

Onderdeel M

In het wetsvoorstel is, zoals al eerder is aangegeven, gekozen voor een implementatie die dicht bij de huidige wettekst blijft. Zo wordt artikel 5.13, waarin de LVNL en Defensie worden genoemd als mogelijke luchtverkeersdienstverleners, materieel gezien niet aangepast.

Artikel 5.14 wordt daarentegen wel inhoudelijk gewijzigd. De wijziging van onderdeel a is enkel redactioneel van aard. Onderdeel b wordt zodanig gewijzigd dat andere luchtverkeersdienstverleners dan de in artikel 5.13 genoemde instanties in delen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam luchtverkeersdienstverlening kunnen verstrekken. Dit alternatief wordt beperkt tot bijzondere situaties. Deze keuze hangt primair samen met de

mogelijkheid om luchtverkeersdiensten uit te besteden. Momenteel is een aantal grensgebieden aangewezen waar luchtverkeersleiding van aangrenzende staten luchtverkeersleiding verzorgen, die direct zijn aangewezen op basis van het huidige onderdeel b. De LVNL is in beginsel de organisatie die voor wat betreft het lagere luchtruim luchtverkeersleiding in Nederland verleent. In de huidige situatie is het de LVNL die de luchtverkeersleiding afstemt met buitenlandse luchtverkeersdienstverleners en ook aangeeft in welke gevallen buitenlandse luchtverkeersdienstverleners het beste een bepaald gebied voor hun rekening kunnen nemen. Op basis hiervan wordt door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat een besluit genomen dat een bepaald gebied wordt opgedragen aan een naburige luchtverkeersdienstverlener. Aangezien de afstemming in de praktijk al plaatsvindt op het niveau van de luchtverkeersdienstverleners, is er voor gekozen om de LVNL op grond van dit wetsvoorstel aan te wijzen voor in principe het gehele lagere luchtruim. In de gevallen waarin momenteel buitenlandse dienstverleners zijn aangewezen binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam kunnen deze vervolgens door de LVNL worden ondergebracht in een uitbestedingsconstructie met instemming op grond van het voorgestelde artikel 5.14b. Het voornemen is deze instemming gelijktijdig met de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel te verlenen.

Bij het begrip bijzondere situatie kan dan worden gedacht aan de mogelijkheid dat de verlener van luchtverkeersdiensten om welke reden dan ook niet meer in staat is deze diensten te verlenen. In een dergelijk geval is het dan mogelijk dat de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat zelf een andere dienstverlener aanwijst, zonder dat bijvoorbeeld een luchtruimblok is ingesteld.

Onderdeel N

Artikel 5.14a

Naast de in de artikelen 5.13 en 5.14 genoemde en bedoelde instanties is in artikel 5.14a de mogelijkheid geopend om andere luchtverkeersdienstverleners aan te wijzen. Echter, er kunnen alleen andere luchtverkeersdienstverleners worden aangewezen indien op basis van de luchtruimverordening een luchtruimblok is ingesteld.

Hiermee wordt de opsomming van mogelijke verlener van luchtverkeersdiensten afgesloten. Wel moet nog worden opgemerkt dat de daadwerkelijke aanwijzing een samenspel is tussen de wet en de Regeling luchtverkeersdienstverlening. In deze regeling wordt per deel van het vluchtinformatiegebied Amsterdam aangegeven welke in de wet genoemde of bedoelde verlener daadwerkelijk luchtverkeersdiensten verleent.

Artikel 5.14b

Het voorgestelde artikel 5.14b geeft invulling aan artikel 10, derde lid, van de luchtvaarnavigatiedienstenverordening. In artikel 10 van de verordening wordt de mogelijkheid geboden voor verlener van luchtvaarnavigatiediensten om gebruik te maken van diensten van een andere verlener. In het geval van het verlenen van luchtverkeersdiensten is dit enkel mogelijk indien de betrokken lidstaten hiermee hebben ingestemd. Het voorgestelde artikel 5.14b ziet op het instemmen met een dergelijke constructie. Deze instemming zal worden onthouden indien blijkt dat de verlener aan wie de diensten zullen worden uitbesteed niet voldoet of kan voldoen aan de voorschriften en beperkingen die zijn gesteld in het kader van het certificaat van de aangewezen dienstverlener. Als voorschrift zou bijvoorbeeld volgens Bijlage II van de luchtvaarnavigatiedienstenverordening een eis ten aanzien van het prestatieniveau kunnen worden opgenomen. Deze eis zou tevergeefs worden gesteld indien de verlener

van wiens diensten gebruik wordt gemaakt hier niet aan hoeft te voldoen. De andere twee gronden om de instemming te onthouden zijn strijd met het belang van het veilige, ordelijke en vlotte verloop van het luchtverkeer en strijd met het recht. Met deze weigeringsgronden wordt invulling gegeven aan de keuzevrijheid die artikel 10, derde lid, van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening de lidstaten biedt. Wat de eerste grond betreft zou men kunnen denken aan de situatie dat wordt overwogen om de luchtverkeersleiding op Schiphol uit te besteden aan een organisatie die weliswaar voldoet aan alle eisen, maar geen ervaring heeft met dergelijke complexe luchtverkeersleiding. Onder de grond «strijd met het recht» kan worden gedacht aan gevallen waarin de luchtverkeersdienstverlener van wiens diensten gebruik wordt gemaakt, niet beschikt over een certificaat. Immers, in samenhang met het voorgestelde artikel 5.14d, eerste lid, mogen luchtverkeersdiensten alleen worden uitbesteed aan luchtverkeersdienstverleners die beschikken over een certificaat. Afgezien van het certificaat kunnen er ook andere situaties ontstaan waarin strijd kan zijn met het recht. Zo wordt verwacht dat een verlener van wiens diensten gebruik wordt gemaakt voldoet aan Nederlandse wet- en regelgeving, voor wat betreft de in Nederland te verlenen diensten.

Artikel 5.14c

Het vloeit uit de luchtvaartnavigatiedienstenverordening voort dat enkel luchtverkeersdienstverlening mag worden verstrekt door instanties die hiertoe zijn aangewezen. Een duidelijk verbod dat kan worden gehandhaafd, is echter niet in de verordening opgenomen. Hiertoe is in artikel 5.14c het verbod opgenomen om zonder aanwijzing luchtverkeersdienstverlening te geven, dan wel zonder instemming op grond van artikel 5.14b. In het laatste geval is een organisatie niet direct aangewezen, maar maakt een aangewezen organisatie wel gebruik van de diensten die worden aangeboden. Ook wordt het de verlener die diensten uitbesteedt verboden deze diensten te doen verrichten zonder de hiertoe vereiste instemming.

Artikel 5.14d

Het voorgestelde artikel 5.14d betreft de certificering van de verlener van luchtvaartnavigatiediensten, zoals is voorgeschreven in artikel 7 van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening. Het impliciete verbod in de verordening om luchtvaartnavigatiediensten te verlenen indien men niet beschikt over een certificaat is ten behoeve van een goede handhaving in het eerste lid van artikel 5.14d opgenomen. De eisen waaraan moet worden voldaan om het certificaat te verkrijgen zijn op Europees niveau vastgesteld. Afgezien van een enkele uitvoeringsmaatregel ter invulling van deze eisen, is het de lidstaten niet toegestaan om deze eisen aan te vullen. De lidstaten is wel de mogelijkheid geboden om bepaalde voorwaarden te stellen aan het certificaat. Deze voorwaarden worden gegeven in Bijlage II bij de genoemde verordening. De bijlage laat enkele openingen voor het stellen van nadere voorwaarden. Zo kunnen voorwaarden worden gesteld ten aanzien van het vereiste prestatieniveau, met inbegrip van het veiligheids- en interoperabiliteitsniveau. Deze voorwaarden kunnen als voorschriften of beperkingen als bedoeld in het derde lid van het voorgestelde artikel 5.14d worden opgenomen. Verder kunnen lidstaten andere wettelijke voorwaarden stellen die niet specifiek zijn voor luchtvaartnavigatiediensten, zoals voorwaarden voor de opschorting of intrekking van het certificaat. De administratieve procedure zal nader worden geregeld bij of krachtens een algemene maatregel van bestuur. De mogelijkheid tot het schorsen en intrekken van het certificaat is opgenomen in het zevende en achtste lid van artikel 5.14d. Het toepassen van de bevoegdheid tot het schorsen of intrekken van een certificaat zal echter als ultimum remedium moeten worden beschouwd. Alvorens tot het opleggen van deze maatregel te komen, zal eerst gebruik worden gemaakt

van de andere in de wet vastgelegde mogelijkheden tot het opleggen van sancties, zoals het opleggen van bestuursdwang.

Het negende lid van het genoemde artikel betreft een algemene uitzondering op de certificatieplicht voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten die deze diensten voornamelijk aanbieden aan andere bewegingen van luchtvaartuigen dan aan het algemeen luchtverkeer. Vooral moet worden gedacht aan de luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend door een militaire instantie. Onder de huidige omstandigheden valt het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten door de Koninklijke Luchtmacht dan ook niet onder de certificatieplicht. Aangezien het begrip algemeen luchtverkeer, dat wordt gedefinieerd door de kaderverordening, enkel in het negende lid voorkomt en verder niet in overeenstemming kon worden gebracht met de overige bepalingen van de Wet luchtvaart, is ervoor gekozen enkel voor dit lid de definitie van de kaderverordening aan te houden. Hiertoe strekt het tiende lid.

Onderdeel U

Hoewel de wijziging van dit onderdeel enkel terminologisch van aard is, behoeft de toepassing van het desbetreffende artikel toch enige toelichting. Het betreft de mogelijkheid voor een aangewezen luchtverkeersdienstverlener om diensten uit te besteden. In een dergelijk geval wordt de dienst nog wel onder verantwoordelijkheid van de aangewezen dienstverlener verricht en wordt daarmee gezien als «een luchtvaartnavigatiedienst verleend door een in artikel 5.13, 5.14 of 5.14a bedoelde instantie». Daarmee moet de vergoeding die wordt bedoeld in artikel 5.21, eerste lid, worden betaald aan de aangewezen luchtverkeersdienstverlener, die de in de arm genomen dienstverlener betaalt voor de verleende diensten.

Onderdeel W

Artikel 5.23 van de Wet luchtvaart betreft de taken van de LVNL als zelfstandig bestuursorgaan. Dit artikel wordt gewijzigd om drie redenen. De eerste betreft een aantal redactionele wijzigingen om het artikel in overeenstemming te brengen met de nieuwe terminologie. De wijzigingen van het eerste lid, onderdelen a tot en met c, d en f betreffen dergelijke wijzigingen. Het is dus nadrukkelijk niet de bedoeling inhoudelijke wijzigingen aan te brengen in de taken voor de LVNL. Zo wordt het definiëren, verwerven, installeren, beheren en instandhouden van technische installaties en systemen ten behoeve van luchtverkeersbeveiliging, zoals in de huidige wet in onderdeel b is opgenomen, geacht te vallen onder het verlenen van communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten. In praktijk werd de taakbeschrijving van de LVNL al op deze wijze opgevat. Ten tweede wordt de mogelijkheid tot het belasten van de LVNL met het verlenen van luchtverkeersdiensten buiten het vluchtinformatiegebied Amsterdam van artikel 5.14 verplaatst naar artikel 5.23. De derde reden betreft een inhoudelijke wijziging in de bewegingsvrijheid van de LVNL. Momenteel is de LVNL beperkt in de mogelijkheden ten aanzien van het aanbieden van diensten en het gebruikmaken van diensten van andere dienstverleners. Met name ten aanzien van de kerntaak van de LVNL, het verlenen van luchtverkeersdiensten, is het gebruikmaken van diensten van andere luchtverkeersdienstverleners in de huidige wettekst niet toegestaan. Artikel 5.23 wordt gewijzigd om dit artikel in overeenstemming te brengen met de mogelijkheid die in artikel 5.14b wordt geopend om met instemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat diensten uit te besteden aan een andere verlener van luchtverkeersdiensten.

Onderdeel X

Artikel 5.34a beoogde een basis te bieden voor het stellen van eisen aan verleners van luchtverkeersdiensten ten aanzien van kwaliteit en veiligheid. Hiertoe zijn inmiddels eisen opgenomen in de gemeenschappelijke eisen, die worden gesteld op grond van artikel 6 van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening. Artikel 5.34a kan aldus komen te vervallen.

Onderdeel AA

In het voorgestelde artikel 9.8 wordt een voorziening opgenomen voor het buiten toepassing laten van artikel 5.14d in situaties zoals die zijn aangegeven in artikel 13 van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening. Het betreft hier met name gevallen waarin belangen op het terrein van veiligheidsbeleid en defensiebeleid prevaleren. In dergelijke gevallen is het voorstelbaar dat bijvoorbeeld de militaire luchtverkeersleiding diensten verleent in een gedeelte dan wel het gehele luchtruim. Hiermee zou de luchtverkeersleiding van de krijgsmacht niet meer onder de uitzondering van artikel 5.14d vallen en dus moeten beschikken over een certificaat. Om dit te voorkomen is het desbetreffende artikel niet van toepassing in de bedoelde situaties.

Onderdeel AB

Zoals eerder is besproken moeten de lidstaten op grond van de verordeningen – met name op grond van artikel 4 van de kaderverordening – een nationale toezichthoudende instantie aanwijzen. De IVW zal als zodanig worden aangewezen. De feitelijke werkzaamheden zullen worden uitgevoerd door ambtenaren van IVW en DGTL. Op grond van het nieuwe lid in artikel 11.1 kunnen de betrokken ambtenaren van IVW en DGTL worden aangewezen.

Onderdeel AC

Zoals al eerder is opgemerkt kan een toezichthoudende instantie gebruikmaken van de diensten van een erkende organisatie voor het uitvoeren van de inspecties en onderzoeken, die worden bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening. Het voorgestelde artikel 11.1a schept de mogelijkheid voor een natuurlijke of rechtspersoon te worden erkend om dergelijke taken te mogen uitvoeren. Deze erkenning wordt volgens artikel 3, tweede lid, van die verordening afgegeven door de toezichthoudende instantie. Hiertoe moet de aanvrager voldoen aan de in Bijlage I van de genoemde verordening gestelde eisen. Aangezien deze eisen vrij abstract zijn weergegeven, zullen deze nader worden ingevuld bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Tevens zullen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels worden gesteld met betrekking tot de administratieve procedure, een vergoeding voor het verlenen van de erkenning en een tarief voor de kosten van het toezicht daarop.

Onderdeel AD

Om aan de verplichting te voldoen dat de verordeningen worden gehandhaafd om de werking hiervan te garanderen, zijn twee wegen van implementatie gekozen. Om te beginnen is onderscheiden wat de essentiële verplichtingen zijn in de verordeningen waarbij de werking van de verordeningen niet wordt gegarandeerd als deze wegvallen. Twee elementen kwamen naar voren, te weten de aanwijzingsplicht en de certificeringsplicht. Aangezien deze elementen niet als een verbod zijn geformuleerd in de verordeningen, is het voor de mogelijkheid tot handhaven noodzakelijk

een verbod op te nemen in de Wet luchtvaart. Deze verboden zijn neergelegd in de artikelen 5.14c en 5.14d van onderhavig wetsvoorstel. De overige verplichtingen die uit de verordeningen voortvloeien zijn van dien aard dat kan worden volstaan met een verwijzing naar de verordeningen in artikel 11.15. Op grond van dit artikel kan bestuursdwang worden opgelegd, en daarmee tevens last onder dwangsom op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht, indien een van de geadresseerden van de verordeningen niet aan zijn verplichtingen voldoet. Met deze aanvulling op artikel 11.15 is het bijvoorbeeld mogelijk om die bepalingen van de verordeningen die geen nationale uitvoeringsmaatregelen behoeven te sanctioneren. Gedacht kan worden aan een verlener van luchtverkeersdiensten die gebruik maakt van systemen die niet voldoen aan de interoperabiliteitsverordening. In een dergelijke situatie kan in het uiterste geval bestuursdwang worden toegepast met de bedoeling deze systemen niet te gebruiken tot men voldoet aan de gestelde eisen. Dit kan eventueel in combinatie met een last onder dwangsom.

Onderdeel AE

Naast het toepassen van bestuursdwang en het opleggen van een last onder dwangsom, wordt ten aanzien van twee overtredingen tevens een bestuurlijke boete geïntroduceerd. Het betreft het verlenen van luchtverkeersleiding zonder aanwijzing en het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten zonder certificaat. De aard van de overtreding leent zich niet voor strafrechtelijke handhaving. De hoogte van de bestuurlijke boete is maximaal 500 000 euro. Afhankelijk van de zwaarte van een overtreding zal de hoogte van de boete moeten worden bepaald.

Artikel II

Met dit artikel wordt de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut gewijzigd op basis van de in de verordeningen opgenomen verplichtingen en keuzemogelijkheden.

Met het aanwijzen van het KNMI, een agentschap van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, als exclusieve verlener van meteorologische diensten voor luchtvaartnavigatie wordt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van de openbare veiligheid bij het gebruik van luchtruim en luchthavens en de bevordering van de veilige, ordelijke en vlotte afwikkeling van het luchtverkeer volledig nagekomen. Met deze aanwijzing wordt feitelijk de status quo gehandhaafd. Er hoeven dus geen andere sturingsinstrumenten te worden ingericht om het huidige niveau en de continuïteit van deze taken, hoofdzakelijk een veiligheidstaak, te garanderen.

Door de meteorologische diensten bij het KNMI te beleggen, is de keuze gemaakt luchtvaartmeteorologie integraal onderdeel uit te laten maken van het totaal aan meteorologische diensten die door KNMI worden aangeboden. Door deze integrale benadering van de aan de veiligheidstaken gerelateerde meteorologie kan er op transparante en kosten-effectieve wijze gebruikgemaakt worden van de hoogwaardige bestaande infrastructuur en onderzoeks- en ontwikkelingsomgeving. Dit wordt van groot belang geacht voor de noodzakelijke ontwikkeling in de luchtvaartmeteorologie en de toepassing hiervan binnen het luchttransportsysteem.

Daarnaast dient vanwege de complexiteit van het vakgebied, het beperkte werkgebied en het zeer kleine aantal organisaties die luchtvaartmeteorologische dienstverlening kunnen verlenen, zorgvuldig om gegaan te worden met de hoogwaardige kennis, kunde en middelen noodzakelijk voor de luchtvaartmeteorologische dienstverlening binnen het luchtruim dat onder verantwoordelijkheid valt van de Nederlandse staat. Indien een

dienstverlener eenmaal actief is binnen een begrensd luchtruim, dan is er voor andere partijen geen belang meer de kennis, kunde en middelen voor dat luchtruim te behouden. Door de aanwijzing van het KNMI is de continuïteit geborgd voor wat betreft de noodzakelijke kennis, kunde en middelen.

Meer specifiek is door de aanwijzing van het KNMI een adequate dienstverlening aan de Mainport Schiphol blijvend zeker gesteld. Het KNMI draagt aantoonbaar bij, met de noodzakelijke ervaring en expertise, aan de operationele processen op en rond de luchthavens. De door KNMI beschikbaar gemaakte hoogwaardige luchtvaartmeteorologische informatie draagt bij aan het realiseren van de maximale capaciteit binnen de gestelde veiligheids- en milieugrenzen voor een zeer complexe luchthaven voor wat betreft infrastructuur en klimatologische omstandigheden.

Zoals al eerder naar voren is gekomen, is het KNMI eveneens verplicht om te beschikken over een certificaat voor het verlenen van luchtvaartmeteorologische inlichtingen, aangezien dit een element is van het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Deze plicht wordt met dit wetsvoorstel opgenomen in artikel 5.14d van de Wet luchtvaart.

Artikel 8

Zoals eerder al besproken in de algemene toelichting, wordt het KNMI in het voorgestelde artikel 8 aangewezen als exclusieve verlener van meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie. Hierbij wordt de keuzemogelijkheid die artikel 9, eerste lid, van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening biedt, nader ingevuld.

Artikel 8a

Ook het KNMI is het toegestaan om gebruik te maken van de diensten van een andere verlener van meteorologische diensten en zijn diensten aan te bieden aan een andere verlener van dergelijke diensten. Hiertoe moet de Minister van Verkeer en Waterstaat wel mee hebben ingestemd. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting op artikel I, onderdeel N, met betrekking tot het voorgestelde artikel 5.14b.

Artikel III

Dit artikel voorziet in het wijzigen van de grondslag van de Regeling luchtvaartmeteorologische inlichtingen 2006 in verband met het vernummeren van het huidige artikel 8 van de KNMI-wet tot artikel 8b.

Artikel IV tot en met VIII

Deze artikelen betreffen de afstemming van onderhavig wetsvoorstel met een aantal wetsvoorstellen die zijn ingediend bij de Tweede Kamer of al bij de Eerste Kamer in behandeling zijn en eveneens de Wet luchtvaart wijzigen. Gezien het feit dat onduidelijk is op welke moment de verschillende wetsvoorstellen zullen worden aangenomen, tot wet worden verheven en in werking treden, is in dit wetsvoorstel rekening gehouden met de wijzigingen die deze wetsvoorstellen tot gevolg zouden kunnen hebben. Het betreft de volgende wetsvoorstellen:

1. Voorstel van wet houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (Kamerstukken I 2004/05, 28 074, A);
2. Voorstel van wet houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire

luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Kamerstukken II 2005/06, 30 452, nr. 2);

3. Voorstel van wet houdende wijziging van de Wet luchtvaart ter uitvoering van een viertal verordeningen van de Europese Unie (Kamerstukken II 2005/06, 30 456, nr. 2).

Artikel IX

Voor wat betreft de inwerkingtreding van onderhavig wetsvoorstel wordt voorzien in een inwerkingtreding bij koninklijk besluit. Aangezien in verband met de uitvoeringstermijn die is gesteld aan de verordeningen niet kan worden voorzien in een overgangstermijn ten aanzien van het verbod zonder certificaat luchtvaartnavigatiediensten te verlenen, zal dit verbod direct in werking treden met de publicatie van het inwerkingtreddingsbesluit. De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal zo spoedig mogelijk na indiening van het wetsvoorstel willen beginnen met de voorbereidingen voor het daadwerkelijk verlenen van certificaten aan verleners van luchtvaartnavigatiediensten met als doel de certificaten op dezelfde dag af te geven als de dag waarop deze wet in werking zal treden. Hiertoe wordt overlegd met de organisaties die hebben aangegeven in aanmerking te willen komen voor een certificaat en zal er op enig moment een mededeling in de Staatscourant worden gepubliceerd van de Inspectie Verkeer en Waterstaat hoe deze voorbereidingen voor de inwerkingtreding van deze wet ter hand worden genomen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Bijlage bij de memorie van toelichting bij het voorstel van wet houdende wijziging van de Wet luchtvaart en de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut ter implementatie van verscheidene EG-verordeningen in verband met het totstandkomen van een gemeenschappelijk Europees luchtruim

Bepalingen in 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

Bepalingen in de Wet luchtvaart

Artikel 1

eerste lid

Bepaling ten aanzien van het doel en de werkingssfeer van de verordening, behoeft naar zijn aard geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving.

tweede lid

Idem.

derde lid

Idem.

vierde lid

Idem.

vijfde lid

Idem.

Artikel 2

eerste lid

Artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

tweede lid

Idem.

derde lid

Idem.

vierde lid

Idem.

vijfde lid

Idem.

zesde lid

Idem.

zevende lid

Idem.

achtste lid

Idem.

negende lid

Idem.

tiende lid

Idem.

elfde lid

Idem.

twaaalfde lid

Idem.

dertiende lid

Idem.

veertiende lid

Definitiebepaling, behoeft geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving.

vijftiende lid

Idem.

zestiende lid

Artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart

zeventiende lid

Definitiebepaling, behoeft geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving.

achttiende lid

Idem.

negentiende lid

Idem.

twintigste lid

Idem.

eenentwintigste lid

Idem.

tweeëntwintigste lid

Idem.

drieëntwintigste lid

Idem.

vierentwintigste lid

Idem.

vijfentwintigste lid

Idem.

zesentwintigste lid

Idem.

zevenentwintigste lid

Idem.

achtentwintigste lid

Idem.

negenentwintigste lid

Artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

dertigste lid

Idem.

eenendertigste lid

Definitiebepaling, behoeft geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving.

tweeëndertigste lid

Idem.

drieëndertigste lid

Idem.

vierendertigste lid

Idem.

vijfendertigste lid

Idem.

zesendertigste lid

Idem.

zevenendertigste lid

Idem.

achtendertigste lid

Artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart.

negenendertigste lid

Idem.

veertigste lid

Idem.

Artikel 3

eerste lid

Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.

tweede lid

Idem.

Bepalingen in 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	Bepalingen in de Wet luchtvaart
<i>Artikel 4</i> eerste lid tweede lid derde lid	Artikel 11.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem.
<i>Artikel 5</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem. Idem.
<i>Artikel 6</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 7</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 8</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid	Uitvoeringsbepaling, die naar zijn aard geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving behoeft. Idem. Idem. Idem.
<i>Artikel 9</i>	Artikelen 11.15, tweede lid, en 11.16, eerste en derde lid, van de Wet luchtvaart
<i>Artikel 10</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 11</i> eerste lid tweede lid derde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem.
<i>Artikel 12</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem. Idem.
<i>Artikel 13</i>	Vrijwaringsbepaling, die naar zijn aard geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving behoeft.
<i>Artikel 14</i>	Inwerkingtredingsbepaling, die naar zijn aard geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving behoeft.
Bepalingen 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 Europees luchtruim	Bepalingen in de Wet luchtvaart en/of de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
<i>Artikel 1</i> eerste lid tweede lid	Bepaling ten aanzien van het doel en de werkingssfeer van de verordening, behoeft naar zijn aard geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving. Idem.
<i>Artikel 2</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem. Idem.

Bepalingen 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 Europees luchtruim	Bepalingen in de Wet luchtvaart en/of de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
<i>Artikel 3</i> eerste lid tweede lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Artikel 11.1a van de Wet luchtvaart
<i>Artikel 4</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 5</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 6</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 7</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid vijfde lid zesde lid zevende lid achtste lid negende lid	Artikel 5.14d, tweede, vijfde en zesde lid, van de Wet luchtvaart. Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Artikel 5.14d, tweede lid, van de Wet luchtvaart. Artikel 5.14d, derde en vierde lid, van de Wet luchtvaart. Artikel 5.14d, negende en tiende lid, van de Wet luchtvaart. Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Artikel 5.14d, zevende en achtste lid, van de Wet luchtvaart. Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 8</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid vijfde lid	Artikel 5.13, 5.14, 5.14a en 5.14c van de Wet luchtvaart. Artikel 5.13, tweede lid, van de Wet luchtvaart. Artikel 5.13, 5.14, 5.14a en 5.14c van de Wet luchtvaart. Artikel 5.14a van de Wet luchtvaart. Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 9</i> eerste lid tweede lid	Artikel 8 van de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut. Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 10</i> eerste lid tweede lid derde lid	Mogelijkheid voor de LVNL opgenomen in artikel 5.23, derde, vierde en vijfde lid, van de Wet luchtvaart. Voor de overige dienstverleners behoeft deze bepaling enkel feitelijke uitvoering. Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Artikel 5.14b en 5.23, vierde lid, van de Wet luchtvaart en artikel 8a van de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut.
<i>Artikel 11</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 12</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid vijfde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem. Idem. Idem.
<i>Artikel 13</i> eerste lid tweede lid derde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem.
<i>Artikel 14</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.

Bepalingen 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 Europees luchtruim	Bepalingen in de Wet luchtvaart en/of de Wet op het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
<i>Artikel 15</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem. Idem.
<i>Artikel 16</i> eerste lid tweede lid derde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem.
<i>Artikel 17</i> eerste lid tweede lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem.
<i>Artikel 18</i> eerste lid tweede lid derde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem.
<i>Artikel 19</i> eerste lid tweede lid	Inwerkingtredingsbepaling die naar zijn aard geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving behoeft. Idem.
Bepalingen 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 gemeenschappelijk Europees luchtruim	Bepalingen in de Wet luchtvaart
<i>Artikel 1</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid	Bepaling ten aanzien van het doel en de werkingssfeer van de verordening, behoeft naar zijn aard geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving. Idem. Idem. Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 2</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 3</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid vijfde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem. Idem. Idem.
<i>Artikel 4</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 5</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid vijfde lid zesde lid zevende lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem. Idem. Idem. Idem. Idem.
<i>Artikel 6</i> eerste lid tweede lid derde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem.

Bepalingen 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 gemeenschappelijk Europees luchtruim	Bepalingen in de Wet luchtvaart
<i>Artikel 7</i> eerste lid tweede lid derde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem.
<i>Artikel 8</i> eerste lid tweede lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem.
<i>Artikel 9</i> eerste lid tweede lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem.
<i>Artikel 10</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 11</i>	Inwerkingtredingsbepaling die naar zijn aard geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving behoeft.
Bepalingen in 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	Bepalingen in de Wet luchtvaart
<i>Artikel 1</i> eerste lid	Bepaling ten aanzien van het doel en de werkingssfeer van de verordening, behoeft naar zijn aard geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving.
tweede lid derde lid	Idem. Idem.
<i>Artikel 2</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 3</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid vijfde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem. Idem. Idem.
<i>Artikel 4</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid vijfde lid zesde lid zevende lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem. Idem. Idem. Idem. Idem.
<i>Artikel 5</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem. Idem.
<i>Artikel 6</i> eerste lid tweede lid derde lid vierde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft. Idem. Idem. Idem.
<i>Artikel 7</i> eerste lid	Artikel 11.15 van de Wet luchtvaart.

Bepalingen in 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	Bepalingen in de Wet luchtvaart
tweede lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
derde lid	Idem.
vierde lid	Idem.
vijfde lid	Artikel 11.15 van de Wet luchtvaart.
zesde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 8</i>	
eerste lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
tweede lid	Idem.
derde lid	Idem.
vierde lid	Idem.
<i>Artikel 9</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 10</i>	
eerste lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
tweede lid	Idem.
derde lid	Idem.
<i>Artikel 11</i>	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 12</i>	Inwerkingtredingsbepaling die naar zijn aard geen uitvoering in Nederlandse wet- en regelgeving behoeft.