

Vergaderjaar 2007–2008

**31 221**

## **Wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van richtlijn nr. 2006/23/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 april 2006 inzake een communautaire vergunning van luchtverkeersleiders (PbEU L 114)**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **Algemeen**

Onderhavig wetsvoorstel strekt tot implementatie van richtlijn nr. 2006/23/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 april 2006 inzake een communautaire vergunning van luchtverkeersleiders (PbEU L114, hierna: richtlijn nr. 2006/23/EG).<sup>1</sup>

Richtlijn nr. 2006/23/EG bouwt voort op vier verordeningen van de Europese Unie waarin een gemeenschappelijk Europees luchtruim wordt gecreëerd, te weten de zogenaamde Kaderverordening, de Luchtvaartnavigatiedienstenverordening, de Luchtruimverordening en de Interoperabiliteitsverordening.<sup>2</sup> Momenteel is het voorstel van wet tot 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 (Kamerstukken II, 2006–2007, 30 834, nr. 2, hierna: wetsvoorstel gemeenschappelijk Europees luchtruim) in het Nederlandse parlement aanhangig. Vanwege de nauwe samenhang tussen onderhavig wetsvoorstel en het wetsvoorstel gemeenschappelijk Europees luchtruim, bevat onderhavig wetsvoorstel enkele bepalingen die identiek zijn aan de bepalingen van het wetsvoorstel gemeenschappelijk Europees luchtruim. In de artikelswijze toelichting zal hier uitgebreider op worden ingegaan. Het ligt in de lijn der verwachting dat onderhavig wetsvoorstel nog enkele aanpassingen zal moeten ondergaan om onderhavig wetsvoorstel af te stemmen met vorengenoemd wetsvoorstel.

Doel van het gemeenschappelijk Europees luchtruim is het aanscherpen van de veiligheidsnormen, het vergroten van de efficiency voor het algemeen luchtverkeer in Europa en het optimaliseren van de capaciteit van het luchtruim. Luchtverkeersleiders vervullen een centrale rol bij de veilige vluchtafhandeling en de veiligheid van de luchtvaart. Het is voor de realisatie van het Europees luchtruim dan ook noodzakelijk de hoogst mogelijke verantwoordelijkheids- en bekwaamheidsnormen voor luchtverkeersleiders te waarborgen.

Richtlijn nr. 2006/23/EG heeft tot doel de veiligheidnormen te verhogen en het functioneren van het communautaire luchtverkeersleidingssysteem te

<sup>1</sup> Onderhavig wetsvoorstel strekt tot implementatie van richtlijn nr. 2006/23/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 april 2006 inzake een communautaire vergunning van luchtverkeersleiders (PbEU L114, hierna: richtlijn nr. 2006/23/EG). Richtlijn nr. 2006/23/EG bepaalt dat de implementatiewetgeving uiterlijk 17 mei 2008 in werking moet zijn getreden. Een uitzondering wordt gemaakt voor artikel 8, waarvoor de uiterste implementatiedatum 17 mei 2010 is. Voor het artikelsgewijze deel van deze memorie van toelichting is een transponeringtabel van de implementatie opgenomen.

<sup>2</sup> 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 gemeenschappelijk Europees 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), 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 (PbEU L 96).

verbeteren door de afgifte van een «communautaire vergunning» voor luchtverkeersleiders en leerlingluchtverkeersleiders die hun taken uitoefenen onder de verantwoordelijkheid van verleners van luchtvaartnavigatiediensten die deze diensten hoofdzakelijk aanbieden voor bewegingen van luchtvaartuigen in het algemene luchtverkeer. In deze memorie van toelichting zal worden gesproken over luchtverkeersleiders, tenzij specificatie van het begrip noodzakelijk is.

De «communautaire vergunning» oftewel «bewijs van bevoegdheid» in de Nederlandse wetgeving, moeten de lidstaten binnen de Europese Unie wederzijds erkennen. Richtlijn nr. 2006/23/EG is erop gericht de kwaliteit van de afgegeven bewijzen van bevoegdheid te garanderen. Richtlijn nr. 2006/23/EG stelt dat door de bevordering van de kwaliteit van de dienstverlening en de onderlinge erkenning van elkaars vergunningen de mobiliteit van luchtverkeersleiders binnen de Europese Unie zal worden vergroot en dat de beschikbaarheid van luchtverkeersleiders zal verbeteren. Tevens stelt richtlijn nr. 2006/23/EG dat de vaststelling van Europese normen versnippering van het beroep van luchtverkeersleider zal tegengaan en zal zorgen voor een efficiëntere organisatie van het werk in het kader van de toenemende regionale samenwerking tussen verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

Om bovenstaande doelen te realiseren harmoniseert richtlijn nr. 2006/23/EG de vereisten met betrekking tot de bevoegdheden en bekwaamheid van de luchtverkeersleider en de toegang tot het beroep. Richtlijn nr. 2006/23/EG bouwt hierbij waar mogelijk voort op bestaande internationale normen omtrent bekwaamheidseisen van luchtverkeersleiders zoals deze zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO) en de Europese Organisatie voor de Veiligheid van de Luchtvaart (Eurocontrol). Deze internationale normen zijn grotendeels al in de Wet luchtvaart en de onderliggende regelgeving opgenomen. Richtlijn 2006/23/EG bouwt met name voort op Eurocontrol Safety Regulatory Requirement for ATM Services Personnel (hierna: ESARR 5). ESARR 5 is in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart geïmplementeerd. Waar richtlijn nr. 2006/23/EG aanvullende eisen stelt, worden deze in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart en ministeriële regelingen geïmplementeerd. Ook introduceert richtlijn nr. 2006/23/EG een aantal nieuwe termen rondom het bewijs van bevoegdheid voor het geven van luchtverkeersdiensten. Waar tot op heden gesproken werd van algemene en bijzondere bevoegdverklaringen, spreekt de richtlijn van bevoegdverklaringen en aantekeningen. Materieel verandert er door deze nieuwe terminologie echter niets. Deze terminologie zal in lagere regelgeving worden geïmplementeerd.

Het certificeren van aanbieders van opleidingen door de nationale toezichthoudende instantie en de wederzijdse erkenning van deze certificaten is een centraal element van richtlijn nr. 2006/23/EG. Certificering zal de kwaliteit van de opleiding en aldus van de luchtverkeersdienstverlening verbeteren. Richtlijn nr. 2006/23/EG stelt dat opleiding als een vergelijkbare dienst dient te worden beschouwd als het verlenen van luchtvaartnavigatiediensten. Luchtvaartnavigatiediensten worden op grond van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening tevens aan een certificeringsproces onderworpen. Onderhavig wetsvoorstel creëert de basis voor het certificeren van opleidingsinstellingen voor personen die luchtverkeersdiensten verlenen.

Het toepassingsbereik van richtlijn nr. 2006/23/EG verschilt op twee terreinen van het toepassingsbereik van de Wet luchtvaart. Ten eerste, richtlijn nr. 2006/23/EG is van toepassing op personen die hoofdzakelijk luchtverkeersdiensten verlenen aan het algemene luchtverkeer. Dit

toepassingsbereik is beperkter dan de Wet luchtvaart, waarin het begrip «luchtverkeer» ruimer wordt gedefinieerd dan «algemeen luchtverkeer». Algemeen luchtverkeer sluit enkele verplaatsingen van luchtvaartuigen en het gebruik van toestellen die geen luchtvaartuig zijn uit. Ook beperkt het zich met name tot burgerluchtverkeer. In overeenstemming met het wetsvoorstel gemeenschappelijk Europees luchtruim, laat onderhavig wetsvoorstel het toepassingsbereik van de Wet luchtvaart in stand. Enkel met betrekking tot de eis dat een ieder die luchtverkeersdiensten verleent onderricht moet hebben genoten aan een gecertificeerde opleidingsinstelling wordt het toepassingsbereik van de Wet luchtvaart beperkt tot het algemeen luchtverkeer.

Ten tweede, richtlijn nr. 2006/23/EG ziet op leerling-luchtverkeersleiders en luchtverkeersleiders, de Wet luchtvaart van toepassing is op een ieder die luchtverkeersdienstverlening geeft. Het wetsvoorstel volgt de Wet luchtvaart hierin. Het voorstel van wet voorziet voor luchtverkeersleiders geheel in één op één implementatie van de richtlijn. Het voorstel verklaart het systeem van richtlijn nr. 2006/23/EG tevens van toepassing op vluchtinformatieverstrekkingen. Dit zou gezien kunnen worden als het plaatsen van een kleine nationale kop op de implementatie. Op grond van het voorstel van wet wordt de certificeringseis namelijk niet alleen van toepassing op luchtverkeersleiders maar ook op de vluchtinformatieverstrekkingen. Hiermee wordt aangesloten bij internationale luchtvaartnormen, de huidige systematiek van de Wet luchtvaart en de praktijk van luchtverkeersdienstverlening in Nederland. Zo laat de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO) zowel luchtverkeersleiding als vluchtinformatieverstrekking onder luchtverkeersdienstverlening vallen en is de huidige Wet luchtvaart van toepassing op op luchtverkeersleiders en vluchtinformatieverstrekkingen.

In Nederland heeft de luchtverkeersleider tot taak luchtverkeersleidingsdiensten te verlenen. Hieronder valt onder meer het verlenen van vluchtinlichtingsdiensten, alarmeringsdiensten en adviesdiensten voor het luchtverkeer en de luchtverkeersleiding. Ook de vluchtinformatieverstrekker verstrekt vluchtinformatie en alarmering aan het luchtverkeer. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) hebben aangegeven dat om de veiligheid en de kwaliteit van de luchtverkeersdienstverlening als geheel te waarborgen het wenselijk is ook van de vluchtinformatieverstrekker te eisen dat hij onderricht heeft genoten aan een gecertificeerde opleidingsinstelling. Uit praktisch oogpunt is het tevens wenselijk dat een persoon die de opleiding tot vluchtinformatieverstrekker (deels) heeft gevolgd kan doorstromen naar de opleiding tot luchtverkeersleider zonder dat daarvoor een nieuwe opleiding aan een andere, voor dit doel, gecertificeerde opleidingsinstelling noodzakelijk is. Overigens worden in de praktijk de opleidingen voor de luchtverkeersleider en de vluchtinformatieverstrekker in veel gevallen door dezelfde opleidingsinstellingen verzorgd.

Het feit dat Nederland ook de vluchtinformatieverstrekker zijn opleiding aan een gecertificeerde opleidingsinstelling laat volgen, heeft geen nadelige gevolgen voor de mobiliteit van vluchtinformatieverstrekkingen op de interne markt. In veel lidstaten wordt geen onderscheid gemaakt tussen de vluchtinformatieverstrekker en de luchtverkeersleider, waardoor beiden hetzelfde – gecertificeerde – opleidingstraject zullen volgen. Voor de gevallen waarin wel onderscheid gemaakt wordt, biedt richtlijn nr. 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties (PbEU L 255) de garantie dat de bewijzen van bevoegdheid van buitenlandse vluchtinformatieverstrekkingen erkend worden.

De implementatie van richtlijn nr. 2006/23/EG is in onderhavig wetsvoorstel tevens aangegrepen om de regels omtrent de bewijzen van bevoegdheid voor het verlenen van luchtverkeersdiensten in titel 2.1 van hoofdstuk 2 onder te brengen. In titel 2.1 worden de bewijzen van bevoegdheid voor luchtvaarders en technici geregeld. Tot op heden worden deze bepalingen in hoofdstuk 5 en verwijst in artikel 5.16 met enkele uitzonderingen naar titel 2.1. De bepalingen van richtlijn nr. 2006/23/EG sluiten zo nauw aan bij de bepalingen over de luchtvaarders en de technici, dat ervoor is gekozen de bepalingen omtrent alle bewijzen van bevoegdheid in titel 2.1 te bundelen. Waar nodig worden ter plekke uitzonderingen of aanvullenden eisen geformuleerd. In de artikelsgewijze toelichting zal hier expliciet aandacht aan worden besteed.

Aangezien de huidige artikelen 5.17 en 5.17a nauw verbonden zijn met het artikel 5.16 en hoofdstuk 2, worden de inhoudelijke bepalingen van deze artikelen in onderhavig wetsvoorstel opgenomen in hoofdstuk 2. In de huidige artikelen 5.17 en 5.17a worden de bewijzen van bevoegdheid omtrent het bedienen van een grondstation of mobiel station en het verbod op het gebruik van alcohol, drugs en andere verdovende middelen geregeld.

### **Bedrijfseffecten, nalevingskosten en administratieve lasten**

Onderhavig wetsvoorstel brengt geen inhoudelijke wijziging van de opleiding voor luchtverkeersleider met zich mee. De inhoudelijke eisen, die onder andere in ESARR 5 zijn vastgelegd, zijn geïmplementeerd in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart en worden door de bestaande Nederlandse opleidingsinstellingen al nageleefd.

Wel introduceert het wetsvoorstel de plicht voor luchtverkeersleiders en vluchtinformatieverstrekkers om een opleiding te volgen aan een gecertificeerde opleidingsinstelling. Nu deze opleiding inhoudelijk niet zal wijzigen en de opleidingen in Nederland bovendien verzorgd worden door de LVNL en Eurocontrol, een overheidsinstelling en een internationale organisatie, brengt onderhavig wetsvoorstel geen effecten voor het bedrijfsleven, als bedoeld in de bedrijfseffectentoets, noch nalevingskosten met zich mee.

Mogelijkerwijs zouden administratieve lasten kunnen voortvloeien uit de certificering van de opleidingsinstellingen. Echter, in Nederland worden de opleidingen voor luchtverkeersleiding door de LVNL verzorgd, een overheidsinstelling, en Eurocontrol, een internationale organisatie die bovendien haar hoofdzetel in België heeft. Aangezien uit bovenstaande blijkt dat onderhavig wetsvoorstel geen administratieve lasten voor burgers of het bedrijfsleven met zich meebrengt heeft het Advies College Toetsing Administratieve Lasten afgezien van een toets.

### **Transponeringstabel**

Bepalingen in richtlijn nr. 2006/23/EG	Bepalingen in de Wet luchtvaart
<i>Artikel 1</i>	
Eerste lid	Bepaling ten aanzien van het doel van richtlijn, heeft naar zijn aard geen implementatie.
Tweede lid	Artikel 2.2, zevende lid, Wet luchtvaart.
Derde lid	Artikel 2.2, achtste lid, Wet luchtvaart.
<i>Artikel 2</i>	
Eerste lid	Artikel 1.1 Wet luchtvaart.
Tweede lid	Idem.
Derde lid	Artikel 2.2, achtste lid, Wet luchtvaart.
Vierde lid	Definitiebepaling, heeft geen implementatie.

Bepalingen in richtlijn nr. 2006/23/EG	Bepalingen in de Wet luchtvaart
Vijfde lid	Artikel 2.2 Wet luchtvaart, wijzigen Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
Zesde lid	Idem.
Zevende lid	Idem.
Achtste lid	Idem.
Negende lid	Idem.
Tiende lid	Idem.
Elfde lid	Idem.
Twaalfde lid	Idem.
Dertiende lid	Idem.
Veertiende lid	Wijzigen Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart en opstellen ministeriële regeling.
Vijftiende lid	Idem.
<i>Artikel 3</i>	
Eerste lid	Artikel 11.1, tweede lid, Wet luchtvaart.
Tweede lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
Derde lid	Idem.
<i>Artikel 4</i>	
Eerste lid	Artikel 2.1, eerste en tweede lid, artikel 2.2, eerste lid, Wet luchtvaart.
Tweede lid	Artikel 2.2, artikel 20 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
Derde lid	Opstellen ministeriële regeling.
Vierde lid	Artikelen 2.5 en 2.6 Wet luchtvaart.
Vijfde lid	Artikelen 18 en 19 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
Zesde lid	Opstellen ministeriële regeling.
Zevende lid	Idem.
Achtste lid	Idem.
<i>Artikel 5</i>	
Eerste lid	Artikelen 19 en 20 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
Tweede lid	Idem.
Derde lid	Wijzigen Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart
<i>Artikel 6</i>	
	Wijzigen Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
<i>Artikel 7</i>	
Eerste lid	Wijzigen Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart
Tweede lid	Idem.
Derde lid	Idem.
Vierde lid	Idem.
<i>Artikel 8</i>	
Eerste lid	Artikel 20 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
Tweede lid	Bepaling behoeft geen implementatie.
Derde lid	Artikel 20 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
Vierde lid	Idem.
Vijfde lid	Artikelen 25–29 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, opstellen ministeriële regeling.
<i>Artikel 9</i>	
	Wijzigen Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart
<i>Artikel 10</i>	
	Artikel 2.3 Wet luchtvaart, wijzigen Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
<i>Artikel 11</i>	
Eerste lid	Wijzigen artikel 21 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
Tweede lid	Wijzigen Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
Derde lid	Artikel 2.6 Wet luchtvaart, wijzigen Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
Vierde lid	Wijzigen Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
Vijfde lid	Wijzigen artikel 21 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.

Bepalingen in richtlijn nr. 2006/23/EG	Bepalingen in de Wet luchtvaart
<i>Artikel 12</i>	
Eerste lid	Artikel 2.4 Wet luchtvaart, artikel 30 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, Regeling geneeskundige instanties, geneeskundigen en medische verklaringen voor de luchtvaart.
Tweede lid	Idem.
Derde lid	Artikel 2.5 Wet luchtvaart, artikelen 31 en 36 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
Vierde lid	Artikelen 32–35 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, Regeling geneeskundige instanties, geneeskundigen en medische verklaringen voor de luchtvaart.
Vijfde lid	Regeling geneeskundige instanties, geneeskundigen en medische verklaringen voor de luchtvaart.
<i>Artikel 13</i>	
Eerste lid	Artikelen 2.2 en 2.9 Wet luchtvaart.
Tweede lid	Artikelen 2.2 en 2.9 Wet luchtvaart, wijzigen Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, opstellen ministeriële regeling.
Derde lid	Idem.
Vierde lid	Idem.
Vijfde lid	Idem.
Zesde lid	Artikel 2.9 Wet luchtvaart, opstellen ministeriële regeling.
<i>Artikel 14</i>	
Eerste lid	Hoofdstuk 11 Wet luchtvaart
Tweede lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
Derde lid	Artikelen 2.2, vijfde lid, en 5.17 Wet luchtvaart, Verordening (EG) nr. 2096/2005.
Vierde lid	Wijzigen artikel 26 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart
Vijfde lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft, hoofdstuk 11 Wet luchtvaart en hoofdstuk 5 Algemene wet bestuursrecht.
Zesde lid	Artikel 11.1b Wet luchtvaart
Zevende lid	Bepaling die enkel feitelijke uitvoering behoeft.
<i>Artikel 15</i>	
Eerste lid	Artikel 2.8 Wet luchtvaart, opstellen ministeriële regeling.
Tweede lid	Artikel 2.8a Wet luchtvaart, opstellen ministeriële regeling.
Derde lid	Idem.
<i>Artikel 16</i>	Bepaling behoeft geen implementatie.
<i>Artikel 17</i>	
Eerste lid	Bepaling behoeft geen implementatie.
Tweede lid	Idem.
Derde lid	Idem.
<i>Artikel 18</i>	Hoofdstuk 11 Wet luchtvaart, bepaling behoeft voor het overige feitelijke uitvoering.
<i>Artikel 19</i>	Artikel 20 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.
<i>Artikel 20</i>	Artikel 20 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, bepaling behoeft voor het overige feitelijke uitvoering.
<i>Artikel 21</i>	Bepaling omtrent inwerkingtreding, behoeft geen implementatie.
<i>Artikel 22</i>	Bepaling omtrent adressaten, behoeft geen implementatie.

## **Artikelsgewijs**

### **ARTIKEL I**

#### *Onderdeel A*

Artikel 1.1 bevat begripsbepalingen van essentiële elementen van de Wet luchtvaart. De vier verordeningen waarop het Europees luchtruim is geba-

seerd worden door de voorgestelde wijziging in de lijst met begripsbepalingen opgenomen.

De voorgestelde wijziging is overgenomen uit het wetsvoorstel Europees gemeenschappelijk luchtruim. Hetzelfde geldt voor onderdeel O en een gedeelte van onderdeel P. In de voorgestelde wijzigingen in de onderdelen O en P wordt een basis geschapen voor het aanwijzen van toezichthoudende ambtenaren voor de vier verordeningen. Tevens wordt de mogelijkheid gecreëerd voor IVW om inspecties en taken die op basis van de luchtvaartnavigatiedienstenverordening moeten worden gedaan over te dragen aan zogenaamde erkende organisaties. Ook richtlijn nr. 2006/23/EG creëert de mogelijkheid om van dergelijke erkende organisaties gebruik te maken. Aangezien de basis van de erkenning van die organisaties nog niet in de wet maar enkel in het wetsvoorstel gemeenschappelijke Europees luchtruim is opgenomen, moet die basis ook in onderhavig wetsvoorstel worden opgenomen. Mocht het wetsvoorstel gemeenschappelijk Europees luchtruim eerder dan onderhavig wetsvoorstel tot wet worden verheven en in werking treden, dan zullen de relevante onderdelen uit onderhavig wetsvoorstel worden verwijderd.

#### *Onderdeel B*

De huidige artikelen 5.16 en 5.17 verboden het verlenen van luchtverkeersdiensten of het bedienen van grondstations of mobiele stations in de luchtvaartmobiele band zonder een geldig bewijs van bevoegdheid. Deze verboden worden toegevoegd aan de verbodsbepaling van artikel 2.1. In onderdeel B, onder twee, worden twee leden toegevoegd aan artikel 2.1. De leden zijn inhoudelijk gelijk aan enkele van de bepalingen uit de artikelen 5.16 en 5.17.

#### *Onderdeel C*

Tot op heden waren luchtverkeersleiders uitgezonderd van de eis dat voor het verkrijgen van een geldig bewijs van bevoegdheid onderricht moet zijn genoten aan een erkende, gekwalificeerde of geregistreerde opleidingsinstelling. Het voorgestelde artikel 2.2, eerste lid, maakt een einde aan deze uitzondering met betrekking tot gecertificeerde opleidingsinstellingen. In het voorgestelde zevende lid worden personen die werkzaam zijn bij verleners van luchtvaartnavigatiediensten die hun diensten voornamelijk aanbieden aan andere bewegingen van het luchtverkeer dan het algemeen luchtverkeer uitgezonderd van de eis dat zij hun opleiding genoten moeten hebben aan een gecertificeerde opleidingsinstelling.

In een nieuw toe te voegen achtste lid wordt algemeen luchtverkeer gedefinieerd. Zoals eerder aangegeven is de definitie van «algemeen luchtverkeer» beperkter dan de definitie van «luchtverkeer» zoals deze in de Wet luchtvaart gebruikt wordt en sluit enkele verplaatsingen van luchtvaartuigen en het gebruik van toestellen die geen luchtvaartuig zijn uit. Ook beperkt het zich met name tot burgerluchtverkeer. In Nederland ziet de uitzonderingsgrond van het nieuwe zevende lid dan ook met name op luchtverkeersdienstverleningspersoneel van de krijgsmacht. Aangezien slechts in enkele situaties het verschil tussen luchtverkeer en algemeen luchtverkeer van belang is, is ervoor gekozen algemeen luchtverkeer niet toe te voegen aan de definities van artikel 1.1 van de Wet luchtvaart. In plaats daarvan is ervoor gekozen het te definiëren in het artikel waar het betrekking op heeft.

Onderdeel C, onder 3, stelt een nieuwe zesde lid voor waarin van artikel 2.2, derde lid, wordt afgeweken. Richtlijn nr. 2006/23/EG introduceert een nieuwe terminologie met betrekking tot de bewijzen van bevoegdheid van

luchtverkeersleiders. Waar tot op heden gesproken werd van algemene en bijzondere bevoegdverklaringen, zal op grond van richtlijn nr. 2006/23/EG gesproken moeten worden van bevoegdverklaringen en aantekeningen. Deze aantekeningen zijn machtigingen die aan het bewijs van bevoegdheid of de bevoegdverklaring zijn verbonden. Hoewel materieel geen nieuwe elementen worden gecreëerd, is het noodzakelijk de terminologie aan te passen om de bewijzen van bevoegdheid in de gehele Europese Unie vergelijkbaar te maken. Er is voor gekozen waar mogelijk aangesloten te blijven bij de terminologie van de Wet luchtvaart en pas in lagere regelgeving invulling te geven aan de bijzonderheden van de nieuwe terminologie. Het voorgestelde artikel 2.2, zesde lid, maakt dit mogelijk.

#### *Onderdelen D en E*

Richtlijn nr. 2006/23/EG geeft in artikel 4 de gronden waarop het bewijs van bevoegdheid kan worden ingetrokken. Het uitgangspunt hierbij is dat intrekking van een bewijs van bevoegdheid het uiterste middel is en enkel in extreme gevallen zal geschieden. In overige gevallen of bij twijfel zal schorsing een beter middel zijn. Echter, ook in die gevallen die intrekking rechtvaardigen zal zorgvuldig moeten worden gehandeld en zullen de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht moeten worden genomen. Zo zal betrokkene gehoord moeten worden en zal de intrekking gemotiveerd moeten worden.

Artikel 4 noemt grove nalatigheid of misbruik als gronden die ernstig genoeg zijn om intrekking te rechtvaardigen. Deze gronden moeten worden gezien in het doel van de richtlijn, te weten het bevorderen van de veiligheid van het luchtverkeer. Indien door grove nalatigheid of misbruik van het bewijs van bevoegdheid of een bevoegdverklaring de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar kan komen, is intrekking van het bewijs van bevoegdheid of de bevoegdverklaring een gerechtvaardigde sanctie. In het voorgestelde artikel 2.6, tweede lid, worden deze intrekkinggronden toegevoegd aan artikel 2.6 van de Wet luchtvaart.

Gelet op de ernst van deze intrekkinggronden, spreekt het voor zich, deze grond ook op de intrekking van een bewijs van gelijkstelling van toepassing te verklaren. Onderdeel E voorziet hierin.

#### *Onderdeel F*

Richtlijn nr. 2006/23/EG geeft de houder van een bewijs van bevoegdheid die werkzaam is in een andere lidstaat dan de lidstaat waar zijn bewijs van bevoegdheid is afgegeven, het recht zijn bewijs van bevoegdheid in te wisselen voor een bewijs van bevoegdheid van de staat waar hij werkzaam is. Het voorgestelde artikel 2.8a geeft weer dat de minister van Verkeer en Waterstaat in dergelijke gevallen een bewijs van bevoegdheid verstrekt indien het bewijs is afgegeven in overeenstemming met richtlijn nr. 2006/23/EG en door een lidstaat van de Europese Unie. Aangezien het geven van luchtverkeersdienstverlening niet gekoppeld is aan het grondgebied Nederland neemt het voorgestelde artikel 2.8a het vluchtinformatiegebied Amsterdam als uitgangspunt. In lagere regelgeving zal de procedure van aanvraag worden geregeld.

#### *Onderdeel G*

In de voorgestelde wijzigingen op artikel 2.9 wordt de basis geschapen voor het certificeren van opleidingsinstellingen die opleidingen verzorgen voor het verkrijgen van een bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring voor het verlenen van luchtverkeersdiensten. Artikel 2.8, waarin in bepaalde gevallen de mogelijkheid bewijzen van bevoegdheid of gelijk-



stelling afgegeven door andere staten of organisaties te erkennen is opgenomen, wordt van overeenkomstige toepassing verklaard. Hierdoor wordt mogelijk gemaakt certificaten die in andere staten of door internationale organisaties zijn afgegeven te erkennen. Bij ministeriële regeling zullen de relevante staten en organisaties benoemd worden. De lidstaten van de Europese Unie, de Europese Economische Ruimte en Zwitserland zullen aldus in deze regeling worden opgenomen.

In bijlage IV bij richtlijn nr. 2006/23/EG staan eisen voor het certificeren van opleidingsinstellingen. Deze eisen hebben betrekking op technische en operationele bekwaamheden en op het vermogen opleidingen te organiseren. Deze eisen zullen in lagere regelgeving worden weergegeven. Tevens zal daar de procedure voor het certificeren worden opgenomen.

#### *Onderdelen H en I*

In de onderdelen H en I wordt het verbod van het huidige artikel 5.17a op het gebruik van alcohol, drugs en psychotrope geneesmiddelen in hoofdstuk 2 opgenomen. De inhoud van het huidige artikel 5.17a is met een kleine tekstuele aanpassing overgenomen in het voorgestelde artikel 2.11, tweede lid.

#### *Onderdelen J en K*

Het huidige artikel 5.16 vormt de schakel tussen de bepalingen omtrent de bewijzen van bevoegdheid voor luchtvaardenden en technici en de bepalingen omtrent de bewijzen van bevoegdheid voor het geven van luchtverkeersdienstverlening. Artikel 5.16 verklaart delen van titel 2.1 van overeenkomstige toepassing. Onderhavig wetsvoorstel stelt voor de bepalingen omtrent de bewijzen van bevoegdheid voor het geven van luchtverkeersdienstverlening in hoofdstuk 2 in te voegen. Uitgangspunt hierbij is dat de eisen van artikel 5.16 materieel niet wijzigen, tenzij de implementatie van richtlijn nr. 2006/23/EG of andere dringende overwegingen wijzigingen noodzakelijk maken.

Echter, artikel 5.16 bevat een aantal uitzonderingen op de bepalingen van hoofdstuk 2, titel 2.1. Een aantal van deze uitzonderingen betreft taalkundige aanpassingen. Deze worden niet overgenomen in hoofdstuk 2. Het gaat hierbij om artikel 2.2, vierde lid, en artikel 2.3, zesde lid, onder g.

Een materiële uitzondering betreft de uitzondering van artikel 5.16, tweede lid, waarin wordt afgeweken van artikel 2.3, zesde lid, onderdeel c (in de wet staat abusievelijk onderdeel e). Dit artikellid stelt de LVNL verantwoordelijk voor het opstellen van de regels omtrent het handhaven van de vakbekwaamheid in plaats van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat. Aangezien meerdere verleners van luchtvaartnavigatiediensten in Nederland werkzaam zijn, is het wenselijk deze regels op landelijk niveau vast te stellen. In onderhavig wetsvoorstel wordt de uitzondering niet overgenomen en is artikel 2.3, zesde lid, onderdeel c, van toepassing op alle bewijzen van bevoegdheid.

Artikel 5.16 bevat tevens een bepaling die niet rechtstreeks verband houdt met het bewijs van bevoegdheid, maar die aangeeft dat men een aanwijzing van specifieke instanties moet hebben voordat dat men luchtverkeersdienstverlening mag geven. Deze bepaling wordt dan ook niet in hoofdstuk 2 ingevoerd, maar blijft in hoofdstuk 5 staan. Het voorgestelde artikel 5.16 geeft dit weer. In onderdeel J worden deze wijzigingen in artikel 5.14 opgenomen.

#### *Onderdeel L en M*

Onderhavig wetvoorstel stelt voor alle bepalingen omtrent bewijzen van bevoegdheid in hoofdstuk 2 in te voegen. De voorschriften uit de huidige artikelen 5.17 en 5.17a zijn inhoudelijk geheel en vrijwel ongewijzigd in hoofdstuk 2 opgenomen. Onderhavig wetsvoorstel laat artikel 5.17a dan ook vervallen. Artikel 5.17 wordt vervangen door een nieuw artikel.

Het aantal gewerkte uren is een essentieel element voor het behouden van en verlengen van het bewijs van bevoegdheid, aangezien het een indicatie is van de vakbekwaamheid van de houder van het bewijs van bevoegdheid. In het voorgestelde nieuwe artikel 5.17 wordt de plicht opgenomen voor verleners van luchtvaarnavigatiediensten om een registratie bij te houden van de daadwerkelijk gewerkte uren van het personeel en deze gegevens indien nodig aan Onze Minister te verstrekken.

#### *Onderdeel N*

Het personeel van de krijgsmacht dat luchtverkeersdiensten verleent is uitgezonderd van de eisen omtrent de bewijzen van bevoegdheid. Met onderdeel N worden de gevolgen van de incorporatie van artikel 5.16 in hoofdstuk 2 zeker gesteld.

#### *Onderdeel O*

De lidstaten moeten op grond van de vier verordeningen inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim – 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 Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL). Op grond van het nieuwe lid in artikel 11.1 kunnen de betrokken ambtenaren van IVW en DGTL worden aangewezen.

#### *Onderdeel P*

De luchtvaarnavigatiedienstenverordening geeft een toezichthoudende instantie de mogelijkheid gebruik te maken van de diensten van een erkende organisatie voor het uitvoeren van bepaalde inspecties en onderzoeken die op basis van de deze verordening moeten worden gedaan. Zoals eerder is gezegd bouwt richtlijn nr. 2006/23/EG voort op voren genoemde verordening. Ook richtlijn nr. 2006/23/EG geeft de lidstaten de mogelijkheid bepaalde audits en inspecties te delegeren. Het voorgestelde artikel 11.1a scheidt de mogelijkheid voor een natuurlijke of rechtspersoon te worden erkend om dergelijke taken te mogen uitvoeren. In het eerste lid wordt de nadruk gelegd op de taken die voortvloeien uit de luchtvaarnavigatiedienstenverordening. Deze erkenning wordt volgens artikel 3, tweede lid, van die verordening afgegeven door de toezichthoudende instantie. De bepaling is dwingend geformuleerd in die zin dat organisaties die aan bepaalde eisen voldoen erkend moeten worden. Deze eisen zijn weergegeven in Bijlage I van de genoemde verordening. De eisen zijn vrij abstract weergegeven en laten ruimte voor verschillende interpretaties. Uit het oogpunt van de rechtszekerheid is dat onwenselijk. Om deze reden zullen de eisen van Bijlage I nader worden ingevuld bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Bij het stellen van deze nadere eisen zullen geen nieuwe of aanvullende eisen worden gesteld, maar zullen de genoemde eisen worden ingevuld en geconcretiseerd. 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.

In het voorgestelde artikel 11.1b wordt de mogelijkheid gecreëerd om ook werkzaamheden en inspecties op basis van richtlijn nr. 2006/23/EG, door een erkende organisatie te laten uitvoeren.

#### *Onderdelen Q, R en S*

Onderdelen Q, R en S geven de voorgestelde incorporatie van de voorschriften van de artikelen 5.16, 5.17 en 5.17a in hoofdstuk 2 weer en passen verwijzingen naar deze artikelen aan.

### **ARTIKEL II**

In artikel II wordt een overgangsregeling voorgesteld. Bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen die zijn verkregen onder de huidige regelgeving behouden nadat dit wetsvoorstel tot wet is verheven en in werking is getreden hun geldigheid. De bewijzen van bevoegdheid en de bevoegdverklaringen worden gelijkgesteld met bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen afgegeven in overeenstemming met de Wet luchtvaart zoals deze zal luiden nadat dit wetsvoorstel tot wet is verheven en de inwerkingtreding is getreden.

Hoewel de richtlijn nr. 2006/23/EG hiervoor geen expliciete mogelijkheden biedt, rechtvaardigt het rechtszekerheidsbeginsel deze overgangsregeling. Op deze wijze wordt voorkomen dat luchtverkeersleiders hun gehele opleiding opnieuw zouden moeten doorlopen aan een gecertificeerde opleidingsinstelling.

De richtlijn stelt geen nieuwe inhoudelijke eisen aan de opleidingen. De inhoudelijke eisen waaraan opleidingen dienen te voldoen waren met name opgenomen in ESARR 5, dat in het Besluit bewijzen van bevoegdheid is geïmplementeerd. De bestaande opleidingsinstellingen en de opleidingen voldoen aan die inhoudelijke eisen. Hierdoor komt bij gebruik van de huidige bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen de veiligheid niet in het geding komt. Ook het feit dat verwacht mag worden dat de bestaande opleidingsinstellingen ook in de toekomst de opleidingen zullen blijven verzorgen en gecertificeerd zullen worden, geeft aan dat de onder het oude systeem afgegeven bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen kwalitatief goed zullen zijn.

Hoewel het bewijs van bevoegdheid voor onbepaalde tijd wordt verleend, moeten de bevoegdverklaringen en overige aan het bewijs van bevoegdheid verbonden verklaringen, zoals de medische verklaring of verklaringen rond taalvaardigheid, regelmatig worden verlengd. De geldigheid van het bewijs van bevoegdheid is direct afhankelijk van de geldigheid van die bevoegdverklaringen en overige verklaringen. In het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart zijn de termijnen voor verlenging opgenomen. Voor de verlenging van de bevoegdverklaringen of de taalvaardigheid moet een vakbekwaamheidstoets worden afgelegd of een keuring worden ondergaan. Op de verlengingen zijn de vereisten van de richtlijn wel van toepassing.

### **ARTIKEL III**

Met betrekking tot de inwerkingtreding van onderhavig wetsvoorstel is ervoor gekozen om te voorzien in inwerkingtreding bij koninklijk besluit. Op deze wijze kan het moment van inwerkingtreding zodanig gekozen

worden dat de uitvoering van de voorgestelde wijzigingen in de praktijk geen problemen zullen veroorzaken.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings