

# Regeling kwaliteits- en veiligheidszorg LVNL

1 september 2000/  
Nr. DGRLD/DLB/L 00.420108  
Rijksluchtvaartdienst

De Minister van Verkeer en  
Waterstaat,  
Gelet op artikel 5.34a van de Wet  
luchtvaart;

Besluit:

## Hoofdstuk 1

### Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan  
onder:

- a. *afwijking*: niet voldoen aan een gespecificeerde norm, eis, procedure of werkinstructie;
- b. *bestuur*: bestuur van LVNL;
- c. *directievertegenwoordiger*: door het bestuur aangewezen lid van het eigen management met bevoegdheden zoals omschreven in artikel 12;
- d. *geldigverklaring*: bevestiging als bedoeld in artikel 17, vierde lid, door onderzoek en verstrekking van objectief bewijs dat aan de bijzondere eisen voor een specifiek voorgenomen gebruik kan worden voldaan;
- e. *EATMP Safety Policy*: document vastgesteld door EUROCONTROL op 25 augustus 1999 en gewijzigd in december 1999, dat ter inzage ligt bij de Nederlandse Luchtvaartautoriteit;
- f. *handboek*: documentatie, gedrukt of in elektronische vorm, die het kwaliteits- en veiligheidssysteem beschrijft;
- g. *kwaliteitsbeheersing*: operationele technieken en activiteiten die worden toegepast om aan de kwaliteitseisen te voldoen;
- h. *kwaliteitsborging*: alle geplande en systematische activiteiten om in voldoende mate vertrouwen te geven dat de organisatie aan kwaliteitseisen zal voldoen;
- i. *kwaliteitsregistratie*: documentatie, gedrukt of in elektronische vorm, die het objectief bewijs levert van activiteiten die zijn uitgevoerd of van resultaten die zijn behaald;
- j. *kwaliteitssysteem*: organisatiestructuur, procedures, processen en middelen die nodig zijn voor het implementeren van kwaliteitszorg;

k. *kwaliteitsverbetering*: acties, door de gehele organisatie heen genomen, om de doeltreffendheid en de doelmatigheid van activiteiten en processen te vergroten om zodoende extra voordelen te leveren aan zowel de organisatie als haar afnemers;

l. *kwaliteitszorg*: alle activiteiten van de totale managementfunctie die het kwaliteitsbeleid, de doelstellingen en de verantwoordelijkheden vaststelt en deze implementeert met middelen als kwaliteitsplanning, kwaliteitsbeheersing, kwaliteitsborging en kwaliteitsverbetering binnen het kwaliteitssysteem;

m. *NEN-EN-ISO 9001, Uitgave 1994*: door het Nederlands Normalisatie Instituut uitgegeven Nederlandse vertaling van de internationale norm ISO 9001: 1994 'Quality systems - Model for quality assurance in design, development, production, installation and servicing' van de International Organisation for Standardization (ISO);

n. *naspourbaarheid*: vermogen om de geschiedenis, toepassing of locatie van een product, proces of document te achterhalen door vastgelegde identificaties;

o. *procedures*: gespecificeerde wijze voor het uitvoeren van een activiteit;

p. *risico*: combinatie van de kans op een ongeval en de gevolgen daarvan;

q. *technisch systeem*: technische uitrusting en andere installaties, computers en apparatuur ten behoeve van de uitvoering van luchtverkeersdienstverlening;

r. *tekortkomingen*: in het kader van verificatieonderzoeken vastgestelde afwijkingen in handboeken ten opzichte van de regeling of in de uitvoering ten opzichte van de handboeken of van de regeling;

s. *veiligheid*: toestand waarin het risico van letsel (aan personen) of schade tot een acceptabel niveau wordt beperkt;

t. *veiligheidssysteem*: combinatie van samenhangende elementen (technische systemen, mensen en procedures) om de veiligheid te beheersen;

u. *veiligheidssurvey*: systematisch en

onafhankelijk onderzoek naar de werking van het veiligheidssysteem;

v. *veiligheidszorg*: alle activiteiten van de totale managementfunctie die het veiligheidsbeleid, de doelstellingen en de verantwoordelijkheden vaststelt en implementeert.

w. *verantwoordelijk persoon*: lid van het bestuur met verantwoordelijkheid binnen de organisatie om zeker te stellen dat alle activiteiten volgens de vereiste normen en voorschriften worden uitgevoerd en dat de organisatie voortdurend in overeenstemming is met de gegevens en procedures die zijn beschreven in de handboeken en procedurebeschrijvingen;

x. *verificatieonderzoek*: systematische en onafhankelijke beoordeling om te bepalen of de activiteiten en de resultaten ervan overeenkomen met vastgestelde regelingen en of deze laatste doeltreffend ten uitvoer zijn gebracht;

ij. *verkeersleidingsprocedure*: gedetailleerde schriftelijke beschrijving van de uitvoering van een door de LVNL te leveren dienst;

z. *voorval*: luchtvaartongeval, ernstig incident, incident of andere verstoring van het ATM proces of vluchtuitvoering welke van invloed is of kan zijn op een veilige vluchtuitvoering of op de ATM-dienstverlening of situaties waarbij niet is voldaan aan toepassing zijnde wet- of regelgeving;

aa. *vrijgave (van het gereede ontwerp of procedures)*: het ten behoeve van het gebruik beschikbaar stellen (van de ontwerpgegevens of procedures) aan de gebruikers.

### Artikel 2 Onderwerp en toepassingsgebied

1. Deze regeling is van toepassing op LVNL, als bedoeld in artikel 1, onderdeel k, van de Wet luchtvaart.

2. De nationale norm 'NEN-EN-ISO 9001, Model voor de kwaliteitsborging bij het ontwerpen, het ontwikkelen, het vervaardigen, het installeren en de nazorg', uitgave 1994, alsmede de EATMP Safety Policy zijn als bijlage aan deze regeling gehecht en maken integraal deel uit van deze regeling.

3. Daar waar in ISO 9001, 1994 de

woorden 'kwaliteit' en 'kwaliteitssysteem' staan, wordt voor de toepassing van deze regeling verstaan 'kwaliteit en veiligheid' respectievelijk 'kwaliteits- en veiligheidssysteem'.

#### *Artikel 3 Eisen*

1. LVNL beschikt te allen tijde over een kwaliteits- en veiligheidssysteem waarin wordt beschreven op welke wijze de taken en diensten van LVNL, zoals genoemd in artikel 5.23 van de Wet Luchtvaart, of toegeleverd door of uitbesteed aan derden, op veilige wijze worden verricht.

2. LVNL toont aan, dat zij in overeenstemming handelt met:

- a) het beschreven kwaliteits- en veiligheidssysteem,
- b) NEN-EN-ISO 9001, en
- c) EATMP Safety Policy.

#### *Artikel 4 Handboeken*

1. Het kwaliteits- en veiligheidssysteem is beschreven in één of meer handboeken, die, met inachtneming van artikel 14, ten minste de volgende informatie bevatten:

- a. de titel(s) en namen van managers die aan de Minister zijn gemeld overeenkomstig bijlage 2 van het informatiestatuut,
- b. de functiebeschrijving van elke manager benoemd door en rapporterende aan de verantwoordelijke persoon en verantwoordelijk om zorg te dragen dat de organisatie voldoet aan deze regeling, tezamen met de verantwoordelijkheden, bevoegdheden en de onderlinge betrekkingen van deze manager zoals bedoeld in ISO paragraaf 4.1.2.,
- c. een organisatieschema dat het verband tussen de verantwoordelijkheden van de managers aangeeft, zoals aangegeven onder a en b,
- d. een lijst van het personeel belast met het beoordelen en vrijgeven van verkeersleidingsprocedures en technische systemen,
- e. de omschrijving van de classificatie van wijzigingen in verkeersleidingsprocedures en technische systemen die voor vrijgave door de Minister moeten worden goedgekeurd en de wijze waarop deze worden gemeld,
- f. de wijzigingsprocedure van de handboeken van de organisatie,
- g. de volgens artikel 9 en ISO paragraaf 4.1 vereiste vastlegging van het kwaliteits- en veiligheidsbeleid,
- h. de volgens artikel 14 en ISO paragraaf 4.2 vereiste beschrijving van het

kwaliteits- en veiligheidssysteem en de procedures,

i. de interfaces tussen LVNL en andere externe organisaties binnen de aan veiligheid gerelateerde processen, tezamen met de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van voor die processen verantwoordelijke functionarissen.

2. Alle procedures, waarnaar gerefereerd wordt in de handboeken, worden beschouwd als onderdelen van het kwaliteitssysteem.

3. LVNL past de handboeken van de organisatie, voorzover nodig, aan ten einde een actuele beschrijving te blijven houden van de organisatie, onder verzending van afschriften van de wijzigingen aan de Minister.

4. De handboeken worden ondertekend door daartoe bevoegde medewerkers en bekendgemaakt als een bindende instructie voor al het personeel dat belast is met de normering, facilitering, uitvoering en toetsing van door LVNL uitgevoerde activiteiten.

5. De handboeken staan ter beschikking van de Minister.

#### *Artikel 5 Wijzigingen*

1. De volgende wijzigingen van het kwaliteits- en veiligheidssysteem behoeven, met inachtneming van artikel 3, voorafgaand aan de inwerkingtreding goedkeuring van de Minister:

- a. wijziging in de verdeling van verantwoordelijkheden met betrekking tot de kwaliteits- en veiligheidszorg tussen de leden van het Bestuur en tussen de aan hen rapporterende,
  - b. wijzigingen in de organisatie van de zogenoemde interfaces naar het departement van Verkeer en Waterstaat,
  - c. wijziging in de wijze van vastlegging van het kwaliteits- en veiligheidssysteem,
  - d. wijziging in de wijze van borging van de aan veiligheid gerelateerde processen,
  - e. wijziging in de wijze van aantonen van de naleving van deze regeling,
  - f. wijzigingen in de lijst van aan veiligheid gerelateerde processen.
2. Een verzoek tot wijziging als bedoeld in het eerste lid wordt schriftelijk ingediend bij de Minister.
3. Wijzigingen in de uitvoering van luchtverkeersdienstverlening worden aan de Minister gemeld.

#### *Artikel 6 Verificatie*

1. Door middel van periodiek plaats-

vindende verificatieonderzoeken verifieert de Minister de werking van het kwaliteits- en veiligheidssysteem, waarbij wordt onderzocht of het kwaliteits- en veiligheidssysteem van LVNL voldoet aan deze regeling.

2. Het verificatieonderzoek omvat het kwaliteits- en veiligheidssysteem waaronder de verdeling van taken en verantwoordelijkheden en de aanwezigheid van die werkwijzen en procedures die invulling geven aan de voorwaarden van deze regeling, inclusief de aantoonbaarheid hiervan.

Hiertoe wordt steekproefsgewijze geverifieerd of de uitvoering voldoet aan deze werkwijzen en procedures.

3. De Minister maakt van de verificatieonderzoeken rapport op nadat zij LVNL in de gelegenheid heeft gesteld om commentaar te leveren op de bevindingen tijdens de onderzoeken.

4. LVNL verleent medewerking aan de uitvoering van de verificatieonderzoeken. Deze medewerking omvat onder meer het verlenen van toegang tot de locaties en ruimten onder beheer van LVNL, aan functionarissen belast met het verificatieonderzoek, het geven van alle mondelinge en schriftelijke informatie die binnen het kader van de uitvoering van het verificatieonderzoek gevraagd wordt, het rapporteren van correctieve maatregelen naar aanleiding van geconstateerde tekortkomingen en de geplande en gerealiseerde datum waarop deze maatregelen effectief worden.

5. De verificatieonderzoeken vinden pas plaats nadat LVNL de gegevens heeft verstrekt zoals vastgelegd in de handboeken, genoemd in artikel 4.

6. Verificatieonderzoek kan gefaseerd plaatsvinden: voor de taken en diensten zoals genoemd in artikel 5.23 van de Wet luchtvaart, voor de verschillende organisatorische eenheden en voor de verschillende LVNL-processen. Daarnaast is het mogelijk verificatieonderzoek uit te voeren na omvangrijke wijzigingen in het kwaliteits- en veiligheidssysteem.

#### *Artikel 7 Privileges*

1. Nadat geverifieerd is dat de desbetreffende onderdelen van het kwaliteitssysteem operationeel zijn, is LVNL bevoegd:

- a. interne verkeersleidingsprocedures te ontwikkelen, vrij te geven en toe te passen,
- b. technische systemen te (doen) ont-

wikkelen en vrij te geven voor gebruik,  
c. zelfstandig onderzoeken uit te voeren naar oorzaken van voorvallen en incidenten.  
2. De Minister kan de in het eerste lid genoemde privileges beperken als niet meer voldaan wordt aan de eisen van deze regeling.

## **Hoofdstuk 2 Specifieke aanvullingen op ISO 9001**

### *Artikel 8 Productomschrijving*

Tot producten worden in het kader van deze regeling gerekend de taken, genoemd in artikel 5.23, eerste lid, en de diensten, genoemd in artikel 5.23, tweede lid van de Wet luchtvaart.

### *Artikel 9 Kwaliteitsbeleid*

In de vastgelegde kwaliteits- en veiligheidsdoelstellingen van LVNL staat ten minste dat voldaan wordt aan van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

### *Artikel 10 Veiligheidsorganisatie*

LVNL beschikt over een veiligheidsorganisatie en legt de inrichting ervan schriftelijk vast.

### *Artikel 11 Middelen en personeel*

1. Het personeel van LVNL beschikt over toereikende bevoegdheden teneinde de aan haar toegewezen verantwoordelijkheden te kunnen vervullen.  
2. De verantwoordelijkheden, bevoegdheden en middelen, waaronder de accommodatie, faciliteiten en uitrusting, zijn voldoende om het personeel in staat te stellen de doelstellingen voor veiligheid, milieu en efficiency te bereiken.

### *Artikel 12 Directievertegenwoordiger*

1. In aanvulling op de bevoegdheden van ISO 9001 beschikt de directievertegenwoordiger over de bevoegdheid om te bewerkstelligen dat LVNL beschikt over een kwaliteits- en veiligheidssysteem dat in overeenstemming is met deze regeling, dit implementeert en onderhoudt.  
2. De benoemde functionaris treedt hierbij op namens het bestuur, is onafhankelijk en heeft in het kader van het kwaliteits- en veiligheidssysteem te allen tijde toegang tot de verantwoordelijk persoon. De functie van directievertegenwoordiger als bedoeld in dit artikel mag niet gecombineerd worden met een andere

functie verantwoordelijk voor de direct aan veiligheid gerelateerde processen zoals bedoeld in artikel 14.

### *Artikel 13 Beoordeling door de directie*

Het bestuur beoordeelt ten minste één maal per jaar het kwaliteits- en veiligheidssysteem.

### *Artikel 14 Kwaliteits- en veiligheidssysteem*

1. Het bestuur draagt, met inachtneming van artikel 4, zorg voor:  
a. het opstellen van kwaliteits- en veiligheidshandboeken waarin is voorzien in een adequate uitwerking van de eisen vermeld in deze regeling,  
b. het in stand houden van het kwaliteits- en veiligheidssysteem conform de gegevens en procedures, die goedgekeurd zijn voor de organisatie,  
c. het in overeenstemming houden van de handboeken met het kwaliteits- en veiligheidssysteem,  
d. het zeker stellen dat de handboeken van de organisatie en de documenten waarnaar ze verwijzen, worden gebruikt als basiswerkdokument binnen de organisatie.  
2. De direct aan veiligheid gerelateerde processen zijn beschreven in procedures.

### *Artikel 15 Kwaliteits- en veiligheidsplanning*

Bij vernieuwing of grote aanpassing van verkeersleidingsprocedures of technische systemen stelt LVNL vooraf een kwaliteits- en veiligheidsplan op.

### *Artikel 16 Beoordeling wet- en regelgeving*

1. LVNL beoordeelt voorgenomen wijzigingen in relevante wet- en regelgeving op gevolgen voor het kwaliteits- en veiligheidssysteem. Registratie van deze beoordelingen en van invoering van wijzigingen in die wet- of regelgeving wordt bijgehouden en periodiek afgestemd met de Minister.  
2. De Minister brengt haar definitieve oordeel over de door LVNL aangedragen beoordeling ter kennis van LVNL.

### *Artikel 17 Ontwerpbeheersing*

1. Bij het opzetten, wijzigen en invoeren van verkeersleidingsprocedures en

technische systemen beoordeelt LVNL de invloed hiervan op:  
a) het kwaliteits- en veiligheidsniveau van de luchtverkeersdienstverlening,  
b) het kwaliteits- en veiligheidssysteem.

2. Tussen de normstellende, faciliterende, uitvoerende en toetsende organisatorische functies en binnen deze functies zelf vindt een volledige en doelmatige coördinatie plaats met betrekking tot kwaliteits- en veiligheidsaangelegenheden.

3. LVNL geeft verkeersleidingsprocedures en technische systemen pas vrij na ontwerpbeoordeling en -verificatie, welke onafhankelijk van de ontwerper of opsteller plaatsvindt.

4. Geldigverklaring en vrijgave van het ontwerp van verkeersleidingsprocedures en technische systemen vindt plaats door daartoe bevoegde medewerkers.

5. Indien technische systemen of onderdelen daarvan ontworpen zijn door toeleveranciers, heeft LVNL procedures voor de wijze waarop zij zeker stelt dat de ontwerpuitvoer van de toeleveranciers adequaat beoordeeld en geverifieerd wordt.

### *Artikel 18 Document en gegevensbeheer*

1. LVNL beschikt over procedures voor de naspeurbaarheid en het beheer van gegevens die betrekking hebben op de eisen van deze regeling.  
2. De kwaliteits- en veiligheidsdocumentatie is op aanvraag voor de Minister beschikbaar.

### *Artikel 19 Inkoop*

Voor inkopen die van directe invloed zijn op het resultaat van aan veiligheid gerelateerde processen en daarmee op de veiligheid van de producten, genoemd in artikel 8 gelden de in deze regeling opgenomen voorschriften voor de inrichting van het kwaliteits- en veiligheidssysteem voorzover relevant voor de toeleverancier. LVNL zorgt voor opname van deze voorwaarden in de inkoopcontracten.

### *Artikel 20 Identificatie en naspeurbaarheid van producten*

LVNL zorgt voor naspeurbaarheid van de herkomst en totstandkoming van de producten, genoemd in artikel 8.

### *Artikel 21 Procesbeheersing*

In die gevallen waar de resultaten van

processen niet volledig zullen of kunnen worden geverifieerd door keuring en beproeving van het product vóór levering, vindt kwalificatie van deze processen plaats voorafgaand aan de operationele invoering.

#### *Artikel 22 Beheersing van afwijkingen*

1. Het deel van LVNL dat belast is met de uitvoering van luchtverkeersdienstverlening meldt:

- alle gevallen waarin van verkeersleidingsprocedures afgeweken wordt of is, aan het deel van de organisatie verantwoordelijk voor het ontwerp en de ontwikkeling hiervan,
- alle gevallen waarin technische systemen onjuist of niet functioneren als gevolg van gebreken of defecten aan de afdelingen die verantwoordelijk zijn voor het ontwerp, de ontwikkeling of het juist functioneren hiervan.

2. Samen met de in het eerste lid genoemde deel van de organisatie dan wel afdelingen vindt onderzoek plaats teneinde die afwijkingen, gebreken of defecten die tot een onveilige situatie kunnen leiden te identificeren.

3. De verantwoordelijkheid voor de beoordeling van en de bevoegdheid tot het geven van toestemming voor het gebruik van verkeersleidingsprocedures en technische systemen met afwijkingen is gedefinieerd en toegevoegd. Gebruik van technische systemen en verkeersleidingsprocedures die niet aan de specificaties voldoen of gebruik onder omstandigheden waarvoor ze niet ontworpen zijn, is niet toegestaan, tenzij met toestemming van het overeenkomstig dit artikel daartoe bevoegd verklaarde personeel.

4. Keuring, herstel of herkeuring van technische systemen met afwijkingen vinden plaats volgens vastgelegde procedures.

#### *Artikel 23 Corrigerende en preventieve maatregelen*

1. LVNL registreert voorvallen onder vastlegging van alle informatie die nodig kan zijn voor verdere oorzaak-analyse, conclusies en preventieve maatregelen.

2. LVNL analyseert de geregistreerde voorvallen, neemt maatregelen om deze voorvallen in de toekomst te voorkomen en registreert deze maatregelen.

#### *Artikel 24 Beheersing van kwaliteitsregistraties*

LVNL bewaart alle gegevens die gebruikt worden om overeenstemming van de producten, verkeersleidingsprocedures of technische systemen met de ter zake gestelde regels aan te tonen. Op aanvraag zijn deze gegevens beschikbaar voor de Minister. De bewaartermijn van alle gegevens wordt in overleg tussen RLD en LVNL schriftelijk vastgelegd.

#### *Artikel 25 Kwaliteitsaudits en veiligheidssurveys*

Ten minste één maal per 3 jaar worden alle in het kwaliteitssysteem beschreven processen aan een interne audit onderworpen. Bij operationele afdelingen wordt eveneens ten minste eenmaal per 3 jaar een veiligheidssurvey uitgevoerd, waarbij inhoudelijk gekeken wordt naar de totstandkoming van het te leveren product. Daarbij wordt beoordeeld in welke mate personeel, procedures en systemen in onderlinge samenhang van invloed kunnen zijn op veiligheid. LVNL rapporteert de resultaten van de interne audits en veiligheidssurveys, de corrigerende maatregelen en de status van invoering hiervan periodiek aan de Minister.

#### *Artikel 26 Opleiding*

De opleidingsbehoefte wordt zowel in kwalitatieve als kwantitatieve zin geïdentificeerd.

#### *Artikel 27 Statistische technieken*

LVNL beschikt over die statistische technieken waarmee op een statistisch verantwoorde wijze aangetoond kan worden dat de toegepaste verkeersleidingsprocedures en technische systemen leiden tot een veilige luchtverkeersdienstverlening.

### **Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotbepalingen**

#### *Artikel 28 Evaluatie*

Deze regeling wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding iedere 3 jaar geëvalueerd op werking en doeltreffendheid.

#### *Artikel 29 Inwerkingtreding*

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant

waarin zij wordt geplaatst. en werkt terug tot en met 1 september 2000.

2. In afwijking van het eerste lid voldoet LVNL uiterlijk 1 maart 2001 aan het bepaalde in deze regeling.

#### *Artikel 30 Citeertitel*

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling kwaliteits- en veiligheidszorg LVNL.

Deze regeling zal in de Staatscourant worden geplaatst met uitzondering van de bijlagen die ter inzage worden gelegd bij de Nederlandse Luchtvaartautoriteit te Hoofddorp.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos.*

### **Toelichting**

#### **Algemeen deel**

In deze regeling, gebaseerd op artikel 5.34a van de Wet Luchtvaart, zijn regels vastgelegd voor het kwaliteits- en veiligheidssysteem van de organisatie voor luchtverkeersdienstverlening Luchtverkeersleiding Nederland, nader te noemen LVNL.

De regeling maakt deel uit van een pakket maatregelen dat is aangekondigd in de Nota inzake het algemene beleidskader voor luchtverkeersbeveiliging (Kamerstukken II, 1997/98, 25 856, nr. 1). Dit pakket maatregelen dient ter aanscherping van de ministeriële verantwoordelijkheid met betrekking tot het toezicht op LVNL. Tot het een en ander was besloten na de evaluatie van de verzelfstandiging van de LVNL, voorheen LVB, conform artikel 55 van de oorspronkelijke Wet luchtverkeer.

De regeling legt de relatie tussen het strategisch veiligheidsbeleid op luchtvaartgebied zoals verwoord in de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (Kamerstukken II, 1996/97, 24 804) enerzijds en de uitwerking daarvan op operationeel niveau van luchtverkeersdienstverlening en de overige aan LVNL opgedragen taken anderzijds.

In de regeling zijn de hierna volgende uitgangspunten uitgewerkt. LVNL is zelf verantwoordelijk voor de veiligheid en de kwaliteit van haar organisatie. Op haar rust de verplichting aan te tonen dat de veiligheid en kwaliteit van haar organisatie is

gewaarborgd. De Minister houdt toezicht op afstand middels verificatie van de juiste inrichting en werking van het kwaliteits- en veiligheidssysteem en middels sturing aan de hand van te verstrekken informatie. De kwaliteitseisen waaraan LVNL moet voldoen zijn voor een groot deel opgenomen in een internationale norm NEN-EN-ISO 9001, die als bijlage aan deze regeling is gehecht en integraal deel uitmaakt van deze regeling.

In aanvulling hierop zijn in de regeling voorts veiligheidseisen opgenomen, die zijn gebaseerd op het 'safety management'-concept zoals ontwikkeld in het kader van het EATMP Safety Policy van Eurocontrol. Tevens is gebruikgemaakt van elementen uit de regelgeving van de Joint Aviation Authorities, de zogenoemde Joint Aviation Regulations (JAR's). Het gaat hierbij om specifieke eisen, die van toepassing zijn op de situatie in de luchtvaart en die te maken hebben met het bewaken van de veiligheid in het luchtverkeer.

De Minister bepaalt na verificatie van de werking van het kwaliteits- en veiligheidssysteem of en in welke mate aan de regeling wordt voldaan. Ten algemene zij nog opgemerkt dat de regeling voorschriften bevat voor het managementsysteem, de organisatie en de gebruikte werkwijzen door LVNL, alsmede over verificatie ervan, maar niet over de uitvoering van de luchtverkeersdienstverlening.

De regeling is opgebouwd uit drie hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk bevat algemene onderwerpen als de begripsbepalingen, de opzet en het toepassingsgebied en de onderwerpen die te maken hebben met de verificatie, de verantwoordelijkheden en vastlegging en wijziging van de organisatie.

Het tweede hoofdstuk bevat de aanvulling op de NEN-EN-ISO 9001-norm-uitgave 1994 met hierin ontbrekende onderwerpen, onder andere op het terrein van de veiligheid. Hierbij is zoveel als mogelijk is aangesloten bij de terminologie uit de NEN-EN-ISO 9001. Op enkele onderdelen zijn geringe afwijkingen opgetreden. Zo wordt in ISO 9001 gesproken over 'beoordeling door de directie'. Een dergelijke beoordeling wordt echter bij LVNL gedaan door het bestuur (artikel 13).

Het derde hoofdstuk bevat enkele slotbepalingen.

Afspraken over informatie uitwisseling tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en LVNL welke voortkomen uit deze regeling, zijn opgenomen in een afzonderlijk informatiestaatut.

#### **Artikelsgewijze toelichting**

##### *Artikel 1*

Bij de begripsbepalingen is waar mogelijk en van toepassing bij de begripsbepalingen uit de ISO-normen aangesloten. Het begrip 'veiligheidszorg' is overgenomen van EATMP Safety Policy die in de bibliotheek van de Nederlandse Luchtvaartautoriteit ter inzage ligt. De ISO-normen voorzien immers niet in een definitie van 'veiligheidszorg'.

Het begrip 'systeem' heeft een ruime betekenis en kan in veel combinaties gehanteerd worden. Om die reden is ervoor gekozen om, tenzij uit de context duidelijk blijkt welk systeem wordt bedoeld, elk type systeem apart in de begripsbepalingen op te nemen. Het gaat hier om de begrippen kwaliteitssysteem (onderdeel j), technisch systeem (onderdeel q) en veiligheidssysteem (onderdeel t).

Het begrip 'technisch systeem' (onderdeel q) geeft invulling aan het in artikel 5.23, tweede lid, van de wet genoemde begrip 'technische installaties en systemen'.

De in de regeling voorkomende aanduidingen (technische) apparatuur, (technische) installaties, en computersystemen (apparatuur en programmatuur) vallen eveneens onder het begrip 'technisch systeem' als bedoeld in onderdeel q.

In de ISO-normen komen overigens ook wel andere begrippen voor, zoals 'uitrusting'. Bij LVNL wordt ook wel het begrip 'operationeel systeem' gebruikt. Met opname van het begrip 'technisch systeem' wordt gestreefd naar uniformering van de begripsvorming.

##### *Artikel 2*

In het tweede lid van dit artikel wordt verwezen naar de ISO-9001-norm, 'Model voor de kwaliteitsborging bij het ontwerpen, het ontwikkelen, het vervaardigen, het installeren en de nazorg', uitgave 1994. Gekozen is voor een statische verwijzing. Wijzigingen in de ISO-9001-norm

werken pas door in de regeling als deze wijziging door mij wordt overgenomen.

Daar waar de ISO-9001-norm gericht is op de kwaliteit van de dienstverlening richting afnemer, zijn de in deze regeling genoemde aanvullende eisen juist gericht op het geven van invulling aan de ministeriële verantwoordelijkheid voor luchtverkeersbeveiliging, het toezicht daarop en het informeren van de Minister over de uitvoering.

Bij de zorg voor veiligheid wordt uitgegaan van de zogenoemde 'veiligheidsmanagement benadering' volgens de eerdergenoemde EATMP Safety Policy. Aan het daar ontwikkelde beleid ligt dezelfde basisfilosofie ten grondslag als aan de in de ISO-9001-norm vastgelegde eisen voor kwaliteitszorg:

- \* safety management is een verantwoordelijkheid van iedere leidinggever, beginnend aan de top en middels een structurele aanpak onderdeel van de taak van iedere leidinggever,
- \* toepassingsgebied van 'safety management' is de gehele organisatie,
- \* iedereen draagt verantwoordelijkheid voor veiligheid,
- \* de filosofie is 'preventie',
- \* het thema is 'continue verbetering'.

Veiligheid heeft daarbij een hogere prioriteit dan commerciële, operationele, milieutechnische of sociale belangen. Deze regeling bevat geen eisen te stellen aan het milieuzorgsysteem van LVNL. Dit laat onverlet dat bij het opstellen van de verkeersleidingsprocedures en bij het vormgeven van de werkwijzen en installaties moet worden voldaan aan de ter zake van de luchtvaart in Nederland geldende milieuwetgeving.

##### *Artikel 3*

Om zeker te kunnen stellen en aan te tonen dat alle taken en diensten veilig zijn en voldoen aan de van toepassing zijnde regelgeving dient LVNL ten minste aan te tonen dat alle verkeersleidingsprocedures en technische systemen niet alleen voldoen aan de van toepassing zijnde regelgeving maar ook veilig zijn. Dit onderscheid is gemaakt omdat 'voldoen aan' en 'veilig zijn' niet per definitie hetzelfde is. LVNL heeft hierin een eigen verantwoordelijkheid.

##### *Artikel 4*

Als handboeken worden in dit ver-

band alle documenten beschouwd die onderdeel uitmaken van het kwaliteits- en veiligheidssysteem met inbegrip van procedurebeschrijvingen en de daaraan gerelateerde documenten. Deze dienen ter beschikking te staan van de medewerkers van LVNL. De handboeken hebben, naast de formele vastlegging van het kwaliteits- en veiligheidssysteem, tot doel dat aange-toond wordt dat de geldende normen, voorschriften en regelingen op de juiste manier zijn omgezet in voor de organisatie gebruikelijke procedures en werkwijzen. De handboeken hoe-ven niet ter goedkeuring aan de Minister te worden voorgelegd. Wel dient de Minister over deze handboe-ken te beschikken om zich ten behoe-ve van het verificatieonderzoek voort- durend een juist beeld te kunnen vormen van de organisatie en de naleving van deze regeling. In dit ver- band wordt tevens verwezen naar de toelichting op artikel 14. Als voor- beelden van interfaces met externe organisaties zijn in dit verband te noemen:

- \* de relatie met de Minister van Verkeer en Waterstaat als nationale luchtvaartautoriteit,
- \* de relatie met exploitanten van luchtvaartterreinen, meteorologische diensten, luchtverkeersbeveiligingsor- ganisaties van aangrenzende sectoren, EUROCONTROL, etc.

#### *Artikel 5*

Aangegeven zijn de wijzigingen in verantwoordelijkheden die een belangrijke invloed hebben op kwali- teit en veiligheid. Bij onderdeel a betreft dit met name veranderingen in de verantwoordelijkheid voor kwali- teit en veiligheid, zoals de Safety Manager en de directievertegenwoor- diger, genoemd in artikel 12 en de verantwoordelijke functionarissen voor het goedkeuren van wijzigingen in technische systemen en verkeerslei- dingsprocedures.

Bij onderdeel b is gedacht aan de medewerkers die verantwoordelijk zijn voor de reguliere contacten met het departement, de zogenoemde interface afdelingen. Dit is met name belangrijk omdat de kwaliteit en vei- ligheid mede bepaald wordt door een goede organisatie van deze interfaces aan LVNL- en RLD-zijde.

Borging in onderdeel d betreft alle activiteiten als onderdeel van het kwaliteits- en veiligheidssysteem om

in voldoende mate het vertrouwen te geven dat LVNL aan de gestelde kwaliteits- en veiligheidseisen zal vol- doen. Dit betreft bijvoorbeeld de beoordelingsactiviteiten van wettelijke maatregelen (zie artikel 16) en van technische systemen en verkeerslei- dingsprocedures (zie artikel 17), maar ook de (interne) audits waarmee het kwaliteitssysteem (systeemaudits) beoordeeld worden.

Wijzigingen op de wijze van uitvoe- ring van luchtverkeersdienstverlening behoeven geen goedkeuring van de Minister tenzij deze in strijd is dan wel kan zijn met daartoe strekkende regelgeving.

Melding kan plaatsvinden middels het sturen van een afschrift van de betreffende uitvoeringsprocedure.

#### *Artikel 6*

LVNL kan zich vrijwillig door een zogenoemde certificerende instelling laten certificeren op basis van de ISO-9001-norm. Zij is er op basis van de regeling niet toe verplicht. Bij het verificatieonderzoek kunnen de resul- taten van dit eventuele certificatieon- derzoek op basis van de ISO-9001- norm door deze onafhankelijke derde in beschouwing worden genomen. Het certificatieonderzoek van deze partij en het verificatieonderzoek door de Minister, beide aan te duiden als externe audits ter onderscheiding van de interne audits overeenkomstig artikel 25 van deze regeling, kan waar mogelijk uit oogpunt van doelmatig- heid en doeltreffendheid gecombi- neerd worden uitgevoerd.

#### *Artikel 7*

Het eerste lid heeft betrekking op interne procedures op verkeerslei- dingsgebied, zoals bijvoorbeeld de (standaard) beschrijving van de werk- zaamheden van verkeersleiders (waar- onder 'Voorschriften Dienst Verkeersleiding' en de VKL-orders) en niet op voor LVNL externe zaken als vliegprocedures, aan- en uitvlieg- routes, enz. Immers, dit is regelgeving waar meerdere actoren bij betrokken zijn (vliegers, omgeving, luchtvaart- terreinen en LVNL zelf als belang- hebbende). Voor deze zaken behoudt de Minister haar verantwoordelijk- heid.

Het derde lid ziet op een snelle en effectieve terugkoppeling over moge- lijke oorzaken van incidenten tenein- de zo snel als mogelijk is maatregelen

te nemen om herhaling te voorko- men. In die gevallen is LVNL gerech- tigd om zonder voorafgaande toe- stemming onderzoek uit te voeren naar mogelijke oorzaken van voorval- len en incidenten binnen de eigen organisatie. Desgevraagd zal LVNL alle informatie die bij dit onderzoek wordt verzameld beschikbaar stellen aan de Minister. Daarnaast kunnen ook de Minister en overige hiervoor door haar aangewezen instanties, bij- voorbeeld de Transportveiligheidsraad, onderzoek naar mogelijke oorzaken van voorval- len en incidenten uitvoeren. LVNL zal aan de uitvoering hiervan haar medewerking verlenen. Onderzoek buiten LVNL blijft voorbehouden aan de Minister en de aangewezen instanties.

#### *Artikel 8*

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 3.1.

Bij productomschrijving zijn de taken en diensten opgenomen die ver- meld staan in artikel 5.23, eerste en tweede lid van de Wet luchtvaart. De omschrijving van luchtverkeersdienst- verlening is opgenomen in artikel 1.1, onderdeel f, van de Wet luchtvaart; de omschrijving van luchtvaartinlich- tingen in artikel 60 van het Luchtverkeersreglement.

Een voorbeeld van andere taken als bedoeld in artikel 5.23, eerste lid, onderdeel h, is de installatie en het onderhoud van technische systemen voor derden zoals non-directional bakens (NDB) en installaties voor instrumentlandingen (ILS).

De technische systemen in de zin van ISO 9001 zijn geen aan derden geleverde producten maar middelen. Uitdrukkelijk zij vermeld dat de ISO- paragrafen die betrekking hebben op producten, zoals ontwerpbeheersing (paragraaf 4.4) in het kader van deze regeling ook op deze technische syste- men van toepassing zijn.

#### *Artikel 9*

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.1.1.

Voorbeelden van in dit kader bedoelde wet- en regelgeving zijn de luchtvaartwet- en regelgeving en ICAO-normen. Gezien de speciale positie van LVNL: zelfstandig bestuursorgaan belast met wettelijke taken op het gebied van de luchtver- keersbeveiliging namens de Minister

van Verkeer en Waterstaat, is één van de primaire doelen het rekening houden met de 'eisen van de samenwerking'. Zie hiervoor onder andere ISO 8402: 1994 Termen en definities, onder 2.1 en 2.4.

Uit deze primaire doelstelling dienen kwaliteitsdoelen en activiteiten te worden afgeleid.

Het staat LVNL vrij ook andere kwaliteits- of veiligheidsdoelstellingen te vermelden.

#### *Artikel 10*

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.1.2.1 en hoofdstuk 5 van het Implementation Guidance Material behorende bij de EATMP Safety Policy.

De plaats in de organisatie en de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de Safety Manager, Safety Specialists en de eventuele organisatorische eenheden, zoals een Safety Departement en Safety Committees dienen schriftelijk te worden vastgelegd. Zie ook de toelichting bij artikel 12.

#### *Artikel 11*

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.1.2.2.

#### *Artikel 12*

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.1.2.3.

Gezien het integrale karakter van het kwaliteits- en veiligheidssysteem verdient het aanbeveling de functie van directievertegenwoordiger zoals bedoeld onder 4.1.2.3 en Safety Manager zoals bedoeld in de EATMP Safety Policy in één persoon te verenigen. Voorwaarde hiervoor is dan wel dat deze persoon over de voor beide aandachtsgebieden benodigde kennis en ervaring beschikt en de hem ter beschikking staande organisatie zodanig is ingericht dat er geen prioriteitsproblemen kunnen ontstaan tussen deze beide aandachtsgebieden kwaliteit en veiligheid.

#### *Artikel 13*

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.1.3.

#### *Artikel 14*

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.2.

LVNL heeft in haar kwaliteits- en veiligheidsdocumentatie een opsom-

ming van de aan veiligheid gerelateerde processen opgenomen.

#### *Artikel 15*

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.2.3.

Het kwaliteits- en veiligheidsplan geeft de wijze aan waarop de kwaliteit en veiligheid van de diensten wordt verzekerd. In dit plan wordt gebruikgemaakt van onder andere beheerste ontwerpprocessen, de EATMP Safety Assessment-aanpak, risicomangement, functie-eisen, beheerste opleiding en kwalificatie van personeel, vastgelegde functioneringseisen en een systematiek van het beoordelen, in de praktijk verifiëren en geldig verklaren van verkeersleidingsprocedures en technische systemen.

#### *Artikel 16*

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.3.

Dit artikel sluit aan bij de zo genoemde ketenbenadering, die binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gehanteerd. In deze methodiek worden uitvoeringsaspecten bij het opstellen van beleid en regelgeving betrokken.

De resultaten van de beoordeling worden teruggemeld aan de Minister. Communicatiekanalen en raakvlakken tussen de Minister en LVNL inzake de totstandkoming en uitvoering van het beleid en de regelingen moeten tot stand worden gebracht.

#### *Artikel 17*

– algemeen

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.4.

LVNL moet aantonen dat de organisatie een 'borgingssysteem ten behoeve van het ontwerp' heeft ingevoerd en het kan onderhouden ten behoeve van de controle en het toezicht op het ontwerp en op ontwerp-wijzigingen van verkeersleidingsprocedures en technische systemen. Dit borgingssysteem moet zodanig zijn dat het de organisatie mogelijk maakt om zeker te stellen dat:

1. het ontwerp van de procedures en systemen of de ontwerp-wijziging daarvan voldoen aan de geldige vereisten, en
2. haar verantwoordelijkheden naar behoren worden vervuld in overeenstemming met de geldige voorschriften van deze regeling.

Als de ontwerpvoorwaarden voor wat betreft de wettelijke en andere regelgevende eisen onvolledig, dubbelzinnig of strijdig zijn, treedt LVNL in overleg met de Minister.

– eerste lid

In dit verband wordt verwezen naar de EATMP Safety Policy:

Implementation Guidance Material, paragraaf 7.4 en 7.5 met de beschrijving van de Safety Assessment-benadering.

Nieuwe procedures of technische systemen of wijzigingen daarop kunnen van invloed zijn op de inrichting van het kwaliteits- en veiligheidssysteem, zoals wijzigingen in taken, verantwoordelijkheden of bevoegdheden.

– tweede lid

Binnen LVNL is sprake van onderscheiden afdelingen en verantwoordelijkheden voor de verschillende hoofdfuncties van de organisatie. Zo is er binnen de normstellende functie sprake van afdelingen die belast zijn met de ontwikkeling van werkwijzen en procedures voor de uitvoering van de luchtverkeersdienstverlening, maar ook voor de ontwikkeling van de technische systemen voor navigatie, communicatie en surveillance.

Daarnaast zijn er afdelingen die faciliteren: het beschikbaar stellen van de technische systemen aan de afdelingen belast met de uitvoering. Onder dit laatste valt het daadwerkelijk geven van luchtverkeersdienstverlening: het regelen van het luchtverkeer door het geven van klaringen en aanwijzingen aan bestuurders van luchtvaartuigen, alsmede het verstrekken van advies of inlichtingen tijdens de vlucht en het verzorgen van alarmering. Tenslotte is er sprake van een toetsende functie die met name een rol speelt in de borging van het kwaliteitssysteem. Voorbeeld hiervan is de afdeling belast met het uitvoeren van interne audits. Met name wijziging van het ontwerp van nieuwe procedures en systemen hebben in het algemeen gevolgen voor al deze functies.

De volgende punten spelen een essentiële rol bij de beheersing van kwaliteit en veiligheid:

- \* coördinatie en sturing van het overleg;
- \* het maken van goede afspraken tussen al de bij wijzigingen betrokken afdelingen;
- \* verificatie van de beoogde resultaten in de praktijk;
- \* terugkoppeling van resultaten;

\* zo nodig aanbrengen van verbeteringen.

Eén van de mogelijkheden om dit te realiseren is om in projectplannen en/of kwaliteitsplannen duidelijke afspraken hierover op te nemen (zie ook artikel 15).

– derde lid

Het ‘borgingssysteem ten behoeve van het ontwerp’ moet een onafhankelijke controlefunctie bevatten, ten aanzien van de technische bewijsvoering betreffende overeenstemming met de voorschriften. Uiteraard moet de ontwerpbeoordeling en verificatie achteraf aantoonbaar zijn, inclusief de relatie naar de externe voorschriften.

#### Artikel 18

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.5.

De gegevens waar het hier om gaat betreffen onder andere de wettelijke voorschriften en overige informatie waarop verkeersleidingsprocedures, technische systemen en luchtvaartinlichtingen zijn gebaseerd, zowel van externe oorsprong als ook van interne oorsprong. Voorbeelden: ICAO-annexen, nationale wet- en regelgeving, maar ook door derden aangeleverde informatie ten behoeve van de uit te geven luchtvaartinlichtingen.

#### Artikel 19

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.6.

LVNL is bij ingekochte producten of diensten een schakel in de totale keten en voor de kwaliteit en veiligheid sterk afhankelijk van de kwaliteit van het toegeleverde. In deze situatie kan de verantwoordelijkheid van LVNL voor het ingekochte worden ingevuld door aan de toeleveranciers de relevante eisen uit deze regeling voor te schrijven.

#### Artikel 20

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.8.

#### Artikel 21

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.9., onder andere sub e. Voorbeelden van deelprocessen die vooraf gekwalificeerd moeten worden (‘bijzondere processen’) zijn alle processen voor de plaatsbepaling (navigatie en radar), positie- en identificatiegegevensverwerking, communicatie enz., inclusief de daarbij

gebruikte technische systemen, maar ook de luchtverkeersdienstverleningsprocessen en het personeel belast met de uitvoering ervan. Bij deze processen is in het algemeen sprake van de situatie waar geen keuring of beproeving vóór ‘aflevering’ van het ‘product’ kan plaatsvinden. Immers, de producten van deze processen komen tijdens de ‘aflevering’ tot stand.

Specifiek kan hierbij genoemd worden de ‘combinatie’ van verkeersleidingsprocessen en technische installaties tijdens het verlenen van luchtverkeersdiensten.

Voor gekwalificeerd luchtverkeersdienstverleningspersoneel zoals verkeersleiders en AFISO’s wordt verwezen naar het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart en de Regeling Handhaving vakbekwaamheid. Bij uitvoering van processen door gekwalificeerd personeel vindt ook een regelmatige toetsing van deze uitvoering plaats.

#### Artikel 22

– eerste lid

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.13.

De tekst van artikel 4.13 van de ISO 9001 is maar ten dele toepasbaar bij het geven van luchtverkeersdienstverlening. Immers, hierbij is sprake van een niet direct tastbaar ‘product’ dat bovendien in de directe interactie met de desbetreffende actor (de vlieger) tot stand komt. In dit verband wordt ook verwezen naar artikel 8 voor de definitie van product in het kader van deze regeling. Als er sprake is van afwijkingen in deze dienstverlening zal dit hooguit achteraf geconstateerd worden.

De tekst is wel toepasbaar voor de technische systemen die beschikbaar worden gesteld aan vliegers (en verkeersleiders) voor navigatie en communicatie.

In beide gevallen moeten er procedures zijn voor het omgaan met situaties en voorvallen (incidenten en ongevallen) die, al dan niet achteraf geconstateerd, niet voldoen of voldeden aan externe of interne regels, voorschriften, verkeersleidingsprocedures, normen of specificaties.

– derde lid

Dit betreft onder andere procedures voor het niet kunnen gebruiken van technische systemen die niet voldoen aan de gespecificeerde eisen en de

gevolgen die dit heeft voor de werkwijzen van verkeersleiders.

– vierde lid

Dit geldt ook voor ‘technische voorvallen’: storingen aan technische systemen, zoals navigatie-, communicatieapparatuur, en aan informatiesystemen.

#### Artikel 23

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.14.

Onder voorval wordt in elk geval begrepen een luchtvaartongeval, ernstig incident, incident of andere verstoring van het ATM proces of vluchtuitvoering welke mogelijk van invloed is of kan zijn op een veilige vluchtuitvoering of op de ATM-dienstverlening of situaties waarbij niet voldaan is aan de van toepassing zijnde wet- of regelgeving.

#### Artikel 24

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.16.

Voorbeelden van kwaliteitsregistraties zijn de RT-communicatie, de gevlogen routes, de beschikbaarheid van technische systemen voor navigatie en communicatie, de meteorologische omstandigheden, etc.

Registraties kunnen in de vorm van allerlei soorten media voorkomen, zoals op papier of elektronisch.

Uitgangspunt bij het vastleggen van de bewaartermijn zijn de Archiefwet en internationale regels op dit gebied, zoals vastgelegd in ICAO-documenten. Doel hiervan is om informatie te verschaffen over de feitelijke uitvoering en status van deze producten, procedures of systemen op enig moment in het verleden.

#### Artikel 25

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.17.

In overeenstemming met artikel 2 vindt uitvoering van de interne kwaliteitsaudits en veiligheidssurveys eveneens plaats tegen de achtergrond van de aanvullende voorschriften van deze regeling.

De EATMP Safety Policy beschrijft de aanpak voor veiligheidssurveys. In dit verband wordt onder andere verwezen naar Implementation Guidance Material, hoofdstuk 7.6.

#### Artikel 26

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.18.



---

De kwalitatieve eisen voor kwalificatie van verkeersleiders zijn opgenomen in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, de Regeling Handhaving Vakbekwaamheid en overige uitvoeringsregelgeving.

*Artikel 27*

In dit verband wordt verwezen naar ISO 9001, paragraaf 4.20.

In bepaalde gevallen kan LVNL voorstellen voor specifieke situaties af te wijken van de gangbare normen zoals de ICAO-normen. In een dergelijke situatie zullen voorstellen daartoe voorzien moeten zijn van een degelijke statistische onderbouwing, waarmee aangetoond kan worden dat de voorgestelde afwijking van ICAO-normen leidt tot tenminste hetzelfde veiligheidsniveau. Voorbeelden van terreinen waarop statistische informatie verzameld zou kunnen worden: alles wat met veiligheid te maken heeft, werkelijke vliegpaden in relatie tot geplande en de bijbehorende toleranties, separaties, ook met invloed van weersaspecten, zoals bijvoorbeeld cross-wind, bijzondere vliegtuigconfiguraties, zoals bijvoorbeeld motoruitval, incidentanalyses. Ook kan gedacht worden aan sampling technieken om de beschikbaarheid of

nauwkeurigheid van technische systemen, onder andere voor communicatie en navigatie te monitoren.

*Artikel 29*

De inwerkingtredingsbepaling van deze regeling bestaat uit twee componenten. De eisen waaraan LVNL moet voldoen zijn enerzijds geformuleerd in deze regeling. Deze eisen vormen de grondslag voor de wijze waarop de Minister toezicht wil houden op LVNL. Het spreekt anderzijds voor zich dat LVNL enige tijd nodig zal hebben om haar organisatie in overeenstemming te brengen met de eisen uit de regeling. Om die reden is in het tweede lid bepaald dat LVNL tot 1 maart 2001 de tijd krijgt om aan artikel 3, tweede lid, van de regeling te voldoen. Vanaf 1 september 2000 zullen op basis van deze regeling audits bij LVNL plaatsvinden en zal LVNL in de gelegenheid worden gesteld de eventuele op basis daarvan nodige aanpassingen in haar organisatie nog tijdig voor 1 maart 2001 door te voeren.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos.*