

**MLE-ANS**

**Eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten**

***MAR-ANS***

***Requirements for the provision of Air Navigation Services***

## Statuspagina

### Status page

Datum van laatste uitgave en wijzigingen: 22 april 2011

*Date of the last issue and amendment status of: April 22, 2011*

		<b>Bladzijden <i>pages</i></b>	<b>Versie <i>version</i></b>
Titelblad	<i>Title page</i>	1	1.0
Statuspagina	<i>Status page</i>	2	1.0
Inhoudsopgave	<i>Index</i>	3 - 4	1.0
Eisen	<i>Requirements</i>	5 - 31	1.0

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>Table of contents</b>	<b>Pag.</b>
<b>Subdeel A Algemeen</b>	<b>Subpart A General</b>	
ANS.1 Implementatie	ANS.1 Implementation	5
ANS.5 Toepassingsgebied	ANS.5 Applicability	5
ANS.10 Algemeen	ANS.10 General	5
ANS.15 Terminologie	ANS.15 Terminology	5
<b>Subdeel B Goedkeuring</b>	<b>Subpart B Approval</b>	
ANS.20 Aanvraag	ANS.20 Application	9
ANS.25 Reikwijdte goedkeuring	ANS.25 Terms of approval	9
ANS.30 Privileges	ANS.30 Privileges	9
ANS.35 Beperkingen	ANS.35 Limitations	9
ANS.40 Wijzigingen in de organisatie	ANS.40 Changes to the organisation	10
ANS.45 Geldigheid	ANS.45 Continued validity	10
ANS.50 Bevindingen	ANS.50 Findings	10
<b>Subdeel C Organisatie</b>	<b>Subpart C Organisation</b>	
ANS.55 Organisatiestructuur- en beheer	ANS.55 Organisational structure and management	12
ANS.60 Personeel	ANS.60 Personnel	13
ANS.65 Infrastructuur, faciliteiten en apparatuur	ANS.65 Infrastructure, facilities and equipment	14
ANS.70 Externe diensten en goederen	ANS.70 External services and supplies	14
ANS.75 Beveiliging	ANS.75 Security	14
ANS.80 Calamiteitenplan	ANS.80 Emergency plan	15
ANS.85 Levering van diensten	ANS.85 Provision of services	15
<b>Subdeel D Veiligheids- en Kwaliteitsbeheer</b>	<b>Subpart D Safety and Quality Management</b>	
ANS.100 Kwaliteitsmanagementsysteem	ANS.100 Quality Management System	16
ANS.105 Veiligheidsmanagementsysteem	ANS.105 Safety Management System	17
ANS.110 Organisatiehandboek	ANS.110 Organisation Exposition	19
ANS.115 Jaarplan en -rapportage	ANS.115 Annual plan and report	20
<b>Subdeel E Specifieke eisen voor de verlening van luchtverkeersdiensten</b>	<b>Subpart E Specific requirements for the provision of air traffic services</b>	
ANS.120 Veiligheidseisen voor risicobeoordeling en risicobeperking bij wijzigingen in het functionele systeem	ANS.120 Safety requirements for risk assessment and mitigation with regard to changes in the functional system	21
ANS.125 Werkmethoden en operationele procedures	ANS.125 Working methods and operating procedures	24
<b>Subdeel F Specifieke eisen voor de verlening van meteorologische diensten</b>	<b>Subpart F Specific requirements for the provision of meteorological services</b>	
ANS.130 Technische en operationele bekwaamheid en geschiktheid	ANS.130 Technical and operational competence and capability	26

ANS.135 Werkmethoden en operationele procedures	ANS.135 Working methods and operating procedures	26
<b>Subdeel G Specifieke eisen voor de verlening van luchtvaartinlichtingendiensten</b>	<b>Subpart G Specific requirements for the provision of aeronautical information services</b>	
ANS.140 Technische en operationele bekwaamheid en geschiktheid	ANS.140 Technical and operational competence and capability	28
ANS.145 Werkmethoden en operationele procedures	ANS.145 Working methods and operating procedures	28
<b>Subdeel H Specifieke eisen voor de verlening van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten</b>	<b>Subpart H Specific requirements for the provision of communication, navigation and surveillance services</b>	
ANS.150 Technische en operationele bekwaamheid en geschiktheid	ANS.150 Technical and operational competence and capability	30
ANS.155 Veiligheid van diensten	ANS.155 Safety of services	30
ANS.160 Werkmethoden en operationele procedures	ANS.160 Working methods and operating procedures	30
Slotbepaling	Final Clauses	31

## Subdeel A - Algemeen

### ANS.1 Implementatie

- a. Deze beleidsregel treedt in werking op de datum dat een respectievelijke organisatie een goedkeuring heeft verkregen.

### ANS.5 Toepassingsgebied

- a. Deze Militaire Luchtvaartvoorschriften – ANS (MLE-ANS) stellen de eisen vast waaraan een organisatie binnen het Ministerie van Defensie moet voldoen voor de verlening van luchtvaarnavigatiediensten. Deze eisen zijn echter, tenzij in de subdelen B tot en met H anders bepaald, niet van toepassing op:
  1. het verrichten van andere activiteiten dan de verlening van luchtvaarnavigatiediensten door een dienstverlener;
  2. middelen die voor andere activiteiten dan de verlening van luchtvaarnavigatiediensten zijn vrijgemaakt.

### ANS.10 Algemeen

- a. Verleners van luchtvaarnavigatiediensten dienen te zijn goedgekeurd door de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) volgens de algemene eisen van subdeel C en D, alsmede aan de specifieke aanvullende eisen van de subdelen E tot en met H in deze MLE naar gelang van de aard van de door hen verleende dienst.

### ANS.15 Terminologie

- a. Luchtverkeersleidingsdienst – dienst die wordt verricht teneinde:
  1. botsingen te voorkomen:
    - i. tussen luchtvaartuigen en
    - ii. tussen luchtvaartuigen en hindernissen op dat deel van het luchtvaartterrein dat is bedoeld voor het opstijgen, landen en taxiën met luchtvaartuigen; en
  2. een geordende luchtverkeersstroom tot stand te brengen en te handhaven.
- b. Plaatselijke verkeersleiding – luchtverkeersleidingsdienst voor luchtvaartterreinverkeer.
- c. Luchtvaartinlichtingendienst – een binnen het vastgestelde bestreken gebied opgerichte dienst die verantwoordelijk is voor het verstrekken van luchtvaartinformatie en gegevens die nodig zijn voor de veiligheid, regelmaat en efficiency van luchtvaarnavigatie.
- d. Luchtgevechtsleiding – defensieve, offensieve, en ondersteunende operaties voor de bewaking

## Subpart A - General

### ANS.1 Implementation

- a. This regulation shall enter into force as of the date the respective organisation is issued an approval.

### ANS.5 Applicability

- a. These Military Aviation Requirements – ANS (MAR-ANS) lay down the requirements to be met by an organisation within the Dutch Ministry of Defence for the provision of air navigation services. However, unless Subparts B through H makes provision to the contrary, those requirements do not apply to:
  1. activities other than the provision of air navigation services by a provider;
  2. resources allocated to activities outside the provision of air navigation services.

### ANS.10 General

- a. Air navigation service providers shall be approved by the Military Aviation Authorities The Netherlands (MAA-NLD) against the general requirements set out in Subpart C and D as well as with the specific additional requirements set out in Subparts E to H in this MAR according to the type of service they provide.

### ANS.15 Terminology

- a. Air Traffic Control (ATC) service – a service provided for the purpose of:
  1. preventing collisions:
    - i. between aircraft, and
    - ii. between aircraft and obstructions in the manoeuvring area; and
  2. expediting and maintaining an orderly flow of air traffic.
- b. Aerodrome control service – an ATC service for aerodrome traffic.
- c. Aeronautical information service – a service established within the defined area of coverage responsible for the provision of aeronautical information and data necessary for the safety, regularity, and efficiency of air navigation.
- d. Air Defence – defensive, offensive and support operations for the protection and

- en coördinatie van de verdediging van het luchtruim.
- e. Luchtvaartnavigatiediensten – luchtverkeersdiensten; communicatie-, navigatie- en plaatsbepalingsdiensten; meteorologische diensten voor de luchtvaartnavigatie, en luchtvaartinlichtingendiensten.
- f. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten – de organisaties binnen het Ministerie van Defensie die luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer of operationeel luchtverkeer verlenen. Onder "verleners van luchtvaartnavigatiediensten" worden geacht organisaties te vallen die een goedkeuring voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten hebben aangevraagd.
- g. Luchtruimblok – luchtruim van vastgestelde afmetingen, in ruimte en tijd, waarbinnen luchtvaartnavigatiediensten worden verleend.
- h. Luchtruimbeheer – een planningsfunctie met als belangrijkste doel een maximale benutting van beschikbaar luchtruim door dynamische time-sharing en, bij gelegenheid, scheiding van luchtruim tussen verschillende categorieën luchtruimgebruikers op basis van kortetermijnbehoeften.
- i. Luchtverkeer – alle luchtvaartuigen die als algemeen luchtverkeer of operationeel luchtverkeer opereren.
- j. Regeling van luchtverkeersstromen – functie die tot doel heeft bij te dragen aan een veilige, ordelijke en vlotte doorstroming van het luchtverkeer door ervoor te zorgen dat de luchtverkeersleidingscapaciteit optimaal wordt benut en dat het verkeersvolume verenigbaar is met de door de betrokken luchtverkeersdienstverleners afgegeven capaciteit.
- k. Luchtverkeersbeheer – de verzameling van functies in de lucht en functies op de grond (luchtverkeersdiensten, luchtruimbeheer en regeling van luchtverkeersstromen) die nodig zijn om de veiligheid en de doeltreffendheid van de vliegtuigbewegingen in alle fasen te waarborgen.
- l. Luchtverkeersdiensten – vluchtinlichtingendiensten, alarmeringsdiensten, adviesdiensten voor het luchtverkeer, luchtverkeersleiding (algemene luchtverkeersleiding, naderingsluchtverkeersleiding en plaatselijke luchtverkeersleiding), en specifieke militaire diensten (luchtgevechtsleiding en helikopterdirectiediensten ter zee).
- m. Algemene luchtverkeersleiding – luchtverkeersleiding voor gecontroleerde vluchten in een luchtruimblok.
- coordination of the defence of the airspace.
- e. Air navigation services – air traffic services; communication, navigation and surveillance services; meteorological services for air navigation; and aeronautical information services.
- f. Air navigation service providers – any organisation within the Ministry of Defence providing air navigation services for general air traffic or operational air traffic. 'Air navigation service provider' shall be understood to include an organisation having applied for an approval to provide such services.
- g. Airspace block – an airspace of defined dimensions, in space and time, within which air navigation services are provided.
- h. Airspace management – a planning function with the primary objective of maximising the utilisation of available airspace by dynamic time-sharing and, at times, the segregation of airspace among various categories of airspace users on the basis of short-term needs.
- i. Air traffic – all aircraft operated as general air traffic or operational air traffic.
- j. Air traffic flow management – a function established with the objective of contributing to a safe, orderly and expeditious flow of air traffic by ensuring that ATC capacity is utilised to the maximum extent possible, and that the traffic volume is compatible with the capacities declared by the appropriate air traffic service providers.
- k. Air traffic management – the aggregation of the airborne and ground-based functions (air traffic services, airspace management and air traffic flow management) required to ensure the safe and efficient movement of aircraft during all phases of operations.
- l. Air traffic services – the various flight information services, alerting services, air traffic advisory services, ATC services (area, approach and aerodrome control services), and specific military services (air defence and helicopter control at sea).
- m. Area control service – an ATC service for controlled flights in a block of airspace.

- n. Naderingsluchtverkeersleiding – luchtverkeersleiding voor aankomende of vertrekkende (gecontroleerde) vluchten.
  - o. Certificaat – door de MLA overeenkomstig het nationale recht afgegeven document, ongeacht de vorm, waarmee wordt bevestigd dat een verlener van luchtvaarnavigatiediensten voldoet aan de eisen voor het verlenen van een specifieke dienst.
  - p. Communicatiediensten – vaste en mobiele diensten ten behoeve van de luchtvaart voor grond-tot-grond-, lucht-tot-grond- en lucht-tot-lucht-communicatie voor luchtverkeersdienstdoeleinden.
  - q. Onderdelen – materiële objecten, zoals apparatuur, en immateriële objecten, zoals programmatuur.
  - r. Vluchtinformatiegebied – een luchtruim van gegeven afmetingen waarbinnen vluchtinlichtingendiensten en alarmeringsdiensten worden verleend.
  - s. Functioneel systeem – een combinatie van systemen, procedures en personeel, georganiseerd om een taak op het gebied van luchtverkeerbeheer te verrichten.
  - t. Algemeen luchtverkeer – alle bewegingen van burgerluchtvaartuigen, alsmede alle bewegingen van staatsluchtvaartuigen (met inbegrip van militaire, douane- en politieluchtvaartuigen), voorzover deze bewegingen worden uitgevoerd in overeenstemming met de procedures van de ICAO.
  - u. Gevaar – elke voorwaarde, gebeurtenis of omstandigheid die een ongeval kan veroorzaken.
  - v. Helikopterdirectiediensten ter zee – diensten geleverd vanaf een schip voor het landen of vertrek van een helikopter van dat schip.
  - w. Meteorologische diensten – de faciliteiten en diensten die luchtvaartuigen voorzien van weersverwachting, instructies en waarnemingen, alsmede andere door lidstaten aangeleverde meteorologische informatie en gegevens voor gebruik in de luchtvaart.
  - x. Navigatiediensten – de faciliteiten en diensten die luchtvaartuigen voorzien van informatie op het gebied van positionering en timing.
  - y. Uitvoerende organisatie – een organisatie die technische en ontwikkelingsdiensten ter ondersteuning van luchtverkeers-, communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten verricht.
  - z. Operationeel luchtverkeer – vluchten die niet worden uitgevoerd overeenkomstig de ICAO-regelgeving en –procedures en waarvoor regels en procedures zijn gespecificeerd door de
- n. Approach control service – an ATC service for arriving or departing (controlled) flights.
  - o. Certificate – a document issued by the MAA-NLD in any form complying with national law, which confirms that an air navigation service provider meets the requirements for providing a specific service.
  - p. Communication services – aeronautical fixed and mobile services to enable ground-to-ground, air-to-ground and air-to-air communications for air traffic service purposes.
  - q. Constituents – tangible objects such as hardware and intangible objects such as software.
  - r. Flight information region – an airspace of defined dimensions within which flight information services and alerting services are provided.
  - s. Functional system – a combination of systems, procedures and human resources organised to perform a function within the context of ATM.
  - t. General air traffic – all movements of civil aircraft, as well as all movements of State aircraft (including military, customs and police aircraft) when these movements are carried out in conformity with the procedures of the ICAO.
  - u. Hazard – any condition, event, or circumstance which could induce an accident.
  - v. Helicopter control at sea – services provided from a ship for the landing or departure of a helicopter from that ship.
  - w. Meteorological services – those facilities and services that provide aircraft with meteorological forecasts, briefs and observations as well as any other meteorological information and data provided by States for aeronautical use.
  - x. Navigation services – those facilities and services that provide aircraft with positioning and timing information.
  - y. Operating organisation – an organisation responsible for the provision of engineering and technical services supporting air traffic, communication, navigation or surveillance services.
  - z. Operational air traffic – all movements of aircraft which do not comply with the provisions stated for general air traffic and for which rules and procedures have been

Minister van Defensie of de Minister van Infrastructuur en Milieu.

- aa. Risico – de combinatie van de totale waarschijnlijkheid of frequentie waarmee een schadelijk gevolg van een gevaar zich zal voordoen, en de ernst van dat gevolg.
  - bb. Veiligheidsdoelstelling – een kwalitatieve of kwantitatieve vaststelling van de maximale frequentie of waarschijnlijkheid waarmee een gevaar zich naar verwachting voordoet.
  - cc. Veiligheidseis – een middel tot risicobeperking, vastgesteld op basis van de risicobeperkingsstrategie waarmee een specifieke veiligheidsdoelstelling wordt bereikt, met inbegrip van organisatorische, operationele, procedurele, functionele, prestatie- en interoperabiliteitseisen en omgevingskenmerken.
  - dd. Diensten – een luchtvaartnavigatiedienst of een pakket van twee of meer luchtvaartnavigatiediensten.
  - ee. Plaatsbepalingsdiensten – de faciliteiten en diensten voor het bepalen van de respectieve posities van luchtvaartuigen waarmee voor een veilige separatie wordt gezorgd.
  - ff. Systeem – het geheel van op de grond gestationeerde en zich in de lucht bevindende onderdelen, alsmede in de ruimte gestationeerde apparatuur, dat ondersteuning geeft aan luchtvaartnavigatiediensten voor alle vluchtfasen.
- specified by the Minister of Defence or the Minister of Infrastructure and Environment
- aa. Risk – the combination of the overall probability, or frequency of occurrence of a harmful effect induced by a hazard and the severity of that effect.
  - bb. Safety objective – a qualitative or quantitative statement that defines the maximum frequency or probability at which a hazard can be expected to occur.
  - cc. Safety requirement – a risk-mitigation means, defined from the risk-mitigation strategy that achieves a particular safety objective, including organisational, operational, procedural, functional, performance, and interoperability requirements or environment characteristics.
  - dd. Services – either an air navigation service or a bundle of two or more air navigation services.
  - ee. Surveillance services – those facilities and services used to determine the respective positions of aircraft to allow safe separation.
  - ff. System – the aggregation of airborne and ground-based constituents, as well as space-based equipment, that provides support for air navigation services for all phases of flight.



## Subdeel B - Goedkeuring

### ANS.20 Aanvraag

- a. Aanvragen voor goedkeuring of wijziging van een bestaande goedkeuring dienen te worden ingediend bij de MLA met het *MAA-NLD Form 340*.
- b. Bij een aanvraag voor goedkeuring dient de organisatie een zelfevaluatie te overleggen, inhoudende een *compliance* checklist inclusief een actieplan voor eventuele *non-compliances* met inbegrip van kopieën van documenten waaraan gerefereerd wordt in de zelfevaluatie.
- c. Bij een aanvraag voor goedkeuring dient de organisatie een kopie van het Organisatiehandboek te overleggen.

### ANS.25 Reikwijdte goedkeuring

- a. De organisatie dient de reikwijdte van de werkzaamheden in haar Organisatiehandboek te specificeren en te beschrijven.

### ANS.30 Privileges

- a. In overeenstemming met het Organisatiehandboek heeft de organisatie het recht (privilege) om luchtvaartnavigatiediensten te leveren waarvoor goedkeuring is afgegeven op de locatie vermeld in het bewijs van goedkeuring.

### ANS.35 Beperkingen

- a. De organisatie dient uitsluitend die activiteiten uit te voeren die onder de goedkeuring vallen mits alle benodigde infrastructuur, faciliteiten, apparatuur, gegevens en personeel beschikbaar zijn.

## Subpart B – Approval

### ANS.20 Application

- a. An application for an approval or the amendment of an existing approval shall be submitted to the MAA-NLD by MAA-NLD Form 340.
- b. An application for an approval shall be accompanied by a self evaluation, including a compliance checklist and an action plan for non-compliances, where applicable, as well as copies of all relevant documentation to which is referred in the self evaluation.
- c. An application for an approval shall be accompanied by a copy of the Organisation Exposition.

### ANS.25 Terms of Approval

- a. The organisation shall specify and describe the scope of work in its Organisation Exposition.

### ANS.30 Privileges

- a. In accordance with the Organisation Exposition, the organisation shall be entitled to provide air navigation services for which an approval has been granted at the location identified in the approval certificate.

### ANS.35 Limitations

- a. The organisation shall only perform those activities for which it has obtained an approval provided that all the necessary infrastructure, facilities, equipment, data, and personnel are available.

#### **ANS.40 Wijzigingen in de organisatie**

- a. De organisatie dient de MLA in kennis te stellen van ieder voorstel om één van de volgende wijzigingen uit te voeren voordat deze worden doorgevoerd, zodat de MLA kan vaststellen of er nog steeds sprake is van overeenstemming met de vereisten van deze MLE-ANS en de goedkeuring:
1. De naam van de organisatie;
  2. De locatie van de organisatie;
  3. De accountable manager;
  4. De nominated postholder(s);
  5. De quality manager;
  6. De safety manager;
  7. Wijzigingen aan infrastructuur, faciliteiten, apparatuur en procedures die de goedkeuring zou kunnen beïnvloeden.
- b. Bij personeelwisselingen waarvan het management niet vooraf op de hoogte was, dienen deze wijzigingen bij de eerste gelegenheid te worden doorgegeven.

#### **ANS.45 Geldigheid**

- a. Een goedkeuring wordt uitgegeven voor onbepaalde tijd. De goedkeuring blijft geldig, vooropgesteld dat:
1. De organisatie blijft voldoen aan de vereisten van deze MLE-ANS, in overeenstemming met de voorwaarden met betrekking tot de behandeling van bevindingen zoals overeengekomen met de MLA;
  2. De MLA de toegang wordt verleend tot de organisatie om vast te stellen dat nog steeds voldaan wordt aan de vereisten van deze MLE-ANS;
  3. Geen afstand wordt gedaan van de goedkeuring.
- b. In het geval van afstand doen of herroeping moet de goedkeuring worden ingeleverd bij de MLA.

#### **ANS.50 Bevindingen**

- a. Wanneer tijdens audits of op andere wijze wordt geconstateerd dat zich tekortkomingen met betrekking tot de MLE-ANS eisen hebben voorgedaan dan zal de MLA deze tekortkomingen op de volgende wijze identificeren en overeenkomstig handelen:
1. Een niveau 1 bevinding is iedere betekenisvolle niet-naleving van deze MLE-ANS die de kwaliteitsnorm ernstig schendt. Een niveau 1 bevinding leidt tot onmiddellijke actie door de MLA om de goedkeuring van de luchthavenorganisatie in te trekken, te beperken of op te schorten totdat de organisatie succesvolle, correctieve actie

#### **ANS.40 Changes to the organisation**

- a. The organisation shall notify the MAA-NLD of any proposal to carry out any of the following changes before such changes take place, to enable the MAA-NLD to determine continued compliance with this MAR-ANS and the approval certificate:
1. The name of the organisation;
  2. The location of the organisation;
  3. The accountable manager;
  4. The nominated postholder(s);
  5. The quality manager;
  6. The safety manager;
  7. Change in infrastructure, facilities, equipment, and procedures that could affect the approval.
- b. In case of proposed changes in personnel not known to the management in advance, these changes must be notified at the earliest opportunity.

#### **ANS.45 Continued validity**

- a. An approval shall be issued for an unlimited duration. It shall remain valid subject to:
1. The organisation remaining in compliance with this MAR-ANS, in accordance with the provisions related to the handling of findings in conformance with arrangements as agreed by the MAA-NLD;
  2. The MAA-NLD being granted access to the organisation to determine continued compliance with this MAR-ANS;
  3. The certificate not being surrendered.
- b. Upon surrender or revocation, the approval shall be returned to the MAA-NLD.

#### **ANS.50 Findings**

- a. When during audits or by other means evidence is found showing non-compliance with the requirements of this MAR-ANS, the MAA-NLD shall identify these non-compliances in the following manner and act accordingly:
1. A level 1 finding is any significant non-compliance with this MAR-ANS that seriously violates the quality standard. A level 1 finding results in immediate action by the MAA-NLD to revoke, limit, or suspend the approval in whole or in part, until successful corrective action has been taken by the organisation;

- heeft genomen;
2. Een niveau 2 bevinding is iedere betekenisvolle niet-naleving van deze MLE-ANS die de kwaliteitsnorm ernstig kan schenden. Een niveau 2 bevinding leidt tot actie van de MLA waarbij een correctieve actie wordt verlangd binnen in beginsel niet meer dan drie maanden;
  3. Een niveau 3 bevinding is iedere betekenisvolle niet-naleving van organisatieprocedures die de kwaliteitsnorm en de prestaties van de organisatie degradeert. Een niveau 3 bevinding leidt tot actie van de MLA waarbij een correctieve actie wordt verlangd binnen in beginsel twaalf maanden.
- b. Na ontvangst van een kennisgeving betreffende de bevindingen moet de organisatie een plan van aanpak opstellen en aantonen dat, voor de MLA acceptabele, corrigerende maatregelen zijn genomen.
2. A level 2 finding is any significant non-compliance with this MAR-ANS that could seriously violate the quality standard. A level 2 finding results in an action by the MAA-NLD whereby the corrective action period granted shall initially not be more than three months;
  3. A level 3 finding is any significant non-compliance with the organisation's procedures that degrades the quality standard and the organisation's performance. A level 3 finding results in an action by the MAA-NLD whereby the corrective action period granted shall initially be twelve months maximum.
- b. Upon receipt of a notification after a finding, the organisation shall develop an action plan for corrective measures and show, acceptable to the MAA-NLD, that corrective measures have been implemented.

## Subdeel C - Organisatie

### ANS.55 Organisatiestructuur en -beheer

- a. De organisatie organiseert en leidt zijn organisatie op basis van een structuur die een veilige, efficiënte en constante dienstverlening mogelijk maakt.
- b. De organisatie dient een managementstructuur in te richten die minimaal het volgende waarborgt:
  1. Een *accountable manager* is aangesteld die namens de organisatie de bevoegdheid heeft te waarborgen dat al de vereiste activiteiten kunnen worden uitgevoerd in overeenstemming met de door de MLE-ANS vereiste normen. De *accountable manager* dient:
    - i. het in Subdeel D bepaalde managementsystemen vast te stellen en te bevorderen;
    - ii. te waarborgen dat, ter ondersteuning van de goedkeuring van de organisatie, alle benodigde hulpbronnen beschikbaar zijn om de activiteiten te voltooien;
    - iii. een aantoonbare actieve kennis te hebben van de MLE-ANS;
  2. Een *quality manager* is aangesteld die verantwoordelijk is voor het toezicht op het kwaliteitsbeheerssysteem, met inbegrip van het bijbehorende systeem voor terugkoppeling zoals vereist in Subdeel D. De aangestelde persoon dient directe toegang tot de *accountable manager* te hebben om te waarborgen dat de *accountable manager* voldoende op de hoogte wordt gehouden van kwesties met betrekking tot kwaliteit en naleving;
  3. Een *safety manager* is aangesteld die verantwoordelijk is om erop toe te zien dat procedures ter verzekering van veilige operationele praktijken worden gevolgd en dat deze toereikend zijn. Een dergelijk persoon dient directe toegang tot de *accountable manager* te hebben om te waarborgen dat laatstgenoemde voldoende op de hoogte wordt gehouden van veiligheidsaangelegenheden, naleving en noodzakelijke maatregelen ter verbetering;
  4. Een *nominated postholder* is aangesteld, die onder meer taakverantwoordelijk is gesteld om ervoor te zorgen dat de organisatie voldoet aan de eisen gesteld in deze MLE-ANS. Een dergelijk persoon is uiteindelijk verantwoording verschuldigd aan de

## Subpart C – Organisation

### ANS.55 Organisational structure and management

- a. The organisation shall set up and manage its organisation according to a structure that supports the safe, efficient and continuous provision of services.
- b. The organisation shall setup a management structure that ensures at least the following:
  1. An accountable manager is appointed who, on behalf of the organisation, has corporate authority to ensure that all required activities can be carried out to the standard required by this MAR-ANS. The accountable manager shall:
    - i. establish and promote the management systems specified in Subpart D;
    - ii. ensure that, in support of the organisation's approval, all necessary resources are available to accomplish the activities;
    - iii. demonstrate a basic understanding of the MAR-ANS;
  2. A quality manager is appointed with the responsibility for monitoring the quality management system, including the associated feedback system as required by Subpart D. The appointed person shall have direct access to the accountable manager to ensure that the accountable manager is kept properly informed about issues related to quality and compliance;
  3. A safety manager is appointed responsible to monitor compliance with, and adequacy of, procedures to ensure safe operational practices. The appointed person shall have direct access to the accountable manager to ensure that the latter is kept properly informed about safety affairs, compliance and improvement measures;
  4. A nominated postholder is appointed, whose job responsibility includes ensuring that the organisation complies with this MAR-ANS. Such a person shall ultimately be responsible to the accountable manager. The nominated postholder:

*accountable manager. De nominated postholder:*

- i. vertegenwoordigt de beheersstructuur van de organisatie;
  - ii. dient te kunnen aantonen dat hij beschikt over relevante kennis, achtergrond en toereikende ervaring met betrekking tot het leveren van luchtvaartnavigatiediensten;
  - iii. dient te beschikken over aantoonbare actieve kennis aangaande deze MLE-ANS.
- c. In de organisatiestructuur is het volgende vastgelegd:
- 1. de bevoegdheden, plichten en verantwoordelijkheden van de aangewezen functionarissen, met name van het leidinggevende personeel met functies op het gebied van veiligheid, kwaliteit, beveiliging en personeel;
  - 2. de relatie en rapportagelijnen tussen de verschillende delen en processen van de organisatie.

#### **ANS.60 Personeel**

- a. De organisatie heeft vakbekwaam personeel in dienst om een veilige, efficiënte en constante verlening van zijn diensten te garanderen.
- b. De organisatie dient over een personeelsplan te beschikken waaruit blijkt dat de organisatie over voldoende personeel beschikt om de organisatie in overeenstemming met de goedkeuring te laten plannen en functioneren, toezicht over de organisatie te houden, deze te inspecteren en de kwaliteit ervan te controleren.
- c. De organisatie dient over een procedure te beschikken waarmee het werkaanbod opnieuw wordt beoordeeld wanneer de daadwerkelijke beschikbaarheid van het personeel tijdens bepaalde diensten of periodes lager ligt dan de normale personeelssterkte of het werkaanbod hoger is dan gepland.
- d. De organisatie dient de competentie van al het personeel dat betrokken is bij het leveren van de diensten vast te stellen en te controleren in overeenstemming met een voor de MLA aanvaardbare procedure en norm. Naast de benodigde aan de functie gerelateerde expertise moet met betrekking tot de competentie sprake zijn van een begrip van de toepassing van *human factors* en kwesties met betrekking tot menselijke prestaties, dat relevant is voor de functie van die specifieke persoon binnen de organisatie.
- e. De organisatie dient ervoor te zorgen dat het

- i. shall represent the management structure of the organisation;
- ii. shall be able to demonstrate relevant knowledge, background and satisfactory experience related to the provision of air navigation services;
- iii. shall demonstrate a basic active understanding of this MAR-ANS.

c. The organisational structure shall define:

- 1. the authority, duties and responsibilities of the nominated post holders, in particular of the management personnel in charge of safety, quality, security and human resources related functions;
- 2. the relationship and reporting lines between different parts and processes of the organisation.

#### **ANS.60 Personnel**

- a. The organisation shall employ appropriately skilled personnel to ensure the provision of its services in a safe, efficient and continuous manner.
- b. The organisation shall have a man-hour plan showing that the organisation has sufficient personnel to plan, perform, supervise, inspect, and quality monitor the organisation in accordance with the approval.
- c. The organisation shall have a procedure to reassess work intended to be carried out when actual staff availability is less than the planned staffing level for any particular work shift or period or the work load is higher than expected.
- d. The organisation shall establish and control the competence of all personnel involved in provision of its services in accordance with a procedure and to a standard acceptable to the MAA-NLD. In addition to the necessary expertise related to the job function, the competence must include an understanding of the application of human factors and human performance issues appropriate to that person's function in the organisation.
- e. The organisation shall ensure that all personnel

personeel voldoende en adequate *continuation training* krijgen in overeenstemming met een voor de MLA aanvaardbare procedure en norm.

- f. De organisatie moet ervoor zorgen, dat technisch personeel, met inbegrip van personeel van uitvoerende organisaties waaraan taken zijn uitbesteed, dat voor operationeel gebruik goedgekeurde apparatuur bedient en onderhoudt, voldoende kennis en begrip heeft en houdt van de door hem ondersteunde diensten, dat de werkelijke en potentiële gevolgen van zijn werk voor de veiligheid van de diensten en van de toe te passen werkbeperkingen.

#### **ANS.65 Infrastructuur, faciliteiten en apparatuur**

- a. De organisatie beschikt over de benodigde en geschikte infrastructuur, faciliteiten en apparatuur voor het uitvoeren van de werkzaamheden die onder de goedkeuring vallen, en dient deze ook op de juiste manier te gebruiken.
- b. De organisatie dient alle infrastructuur, faciliteiten en apparatuur zo nodig te controleren, onderhouden en te kalibreren volgens erkende normen en met een regelmaat die nodig is om de bruikbaarheid en de nauwkeurigheid ervan zeker te stellen.

#### **ANS.70 Externe diensten en goederen**

- a. De organisatie dient te zorgen voor een adequate rechtvaardiging van de geschiktheid en veiligheid van de van buitenaf geleverde diensten en goederen, voor zover deze bij de verlening van zijn diensten van betekenis zijn. Daarbij stelt hij formele interfaces in met de betrokkenen die de veiligheid van zijn diensten rechtstreeks kunnen beïnvloeden.

#### **ANS.75 Beveiliging**

- a. De organisatie dient te zorgen voor:
1. de beveiliging van zijn faciliteiten en personeel om door onwettige inmenging in de dienstverlening te voorkomen;
  2. de beveiliging van de door hem ontvangen, verschafte of op andere wijze gebruikte operationele gegevens, zodat deze alleen voor bevoegden toegankelijk zijn.
- b. De organisatie zorgt ervoor, dat zijn personeel zo nodig aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen en werkt ter verzekering van de veiligheid van zijn faciliteiten, personeel en gegevens met de bevoegde burgerlijke en militaire instanties samen.

receive sufficient and appropriate continuation training according with a procedure and standard acceptable to the MAA-NLD.

- f. The organisation shall ensure that technical personnel including personnel of subcontracted operating organisations who operate and maintain equipment approved for its operational use have and maintain sufficient knowledge and understanding of the services they are supporting, of the actual and potential effects of their work on the safety of those services, and of the appropriate working limits to be applied.

#### **ANS.65 Infrastructure, facilities and equipment**

- a. The organisation shall have available and correctly use the necessary and appropriate infrastructure, facilities and equipment to perform the approved scope of work.
- b. The organisation shall ensure that all infrastructure, facilities and equipment, as appropriate, are controlled, maintained and calibrated according to a recognised standard at a frequency to ensure serviceability and accuracy.

#### **ANS.70 External services and supplies**

- a. The organisation shall ensure adequate justification of the suitability and safety of the externally provided services and supplies, having regard to their significance within the provision of its services. In doing so, it shall establish formal interfaces with all parties involved which may influence directly the safety of its services.

#### **ANS.75 Security**

- a. The organisation shall ensure:
1. the security of its facilities and personnel so as to prevent unlawful interference with the provision of services;
  2. the security of operational data it receives or produces or otherwise employs, so that access to it is restricted only to those authorised.
- b. The organisation shall ensure the security clearance of its personnel, if appropriate, and coordinate with the relevant civil and military authorities to ensure the security of its facilities, personnel and data.

**ANS.80 Calamiteitenplan**

- a. De organisatie dient te beschikken over een adequate calamiteitenplan voor alle door hem verleende diensten voor gebeurtenissen waarbij zijn diensten aanzienlijk worden verminderd of onderbroken.
- b. Het calamiteitenplan dient aan te sluiten bij het bovenliggende rampbestrijdingsplan.

**ANS.85 Levering van diensten**

- a. Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten verleent zijn diensten op een open en transparante wijze. Hij publiceert de voorwaarden voor toegang tot zijn diensten en voert een formele overlegprocedure op regelmatige grondslag met de gebruikers van zijn diensten in, hetzij individueel, hetzij collectief, en ten minste eenmaal per jaar.
- b. Een verlener van luchtvaartnavigatiediensten discrimineert overeenkomstig het toepasselijke recht in principe niet op grond van de nationaliteit of de identiteit van de gebruiker of de gebruikerscategorie. Echter, onder bepaalde omstandigheden (bijvoorbeeld zaken die te maken hebben met de nationale veiligheid) kunnen uitzonderingen gemaakt worden door de Minister van Defensie.

**ANS.80 Emergency plan**

- a. The organisation shall have adequate emergency plans for all the services it provides in the case of events which result in significant degradation or interruption of its services.
- b. This emergency plan shall comply with the parent *rampbestrijdingsplan*.

**ANS.85 Provision of services**

- a. An air navigation service provider shall provide its services in an open and transparent manner. It shall publish the conditions of access to its services and establish a formal consultation process with the users of its services on a regular basis, either individually or collectively, and at least once a year.
- b. An air navigation service provider shall in principle not discriminate on grounds of nationality or identity of the user or the class of users in accordance with applicable law. However under certain circumstances or conditions (for example matters concerning national security) exceptions can be made by the Minister of Defence.



## Subdeel D – Veiligheids- en Kwaliteitsmanagement

### ANS.100 Kwaliteitsmanagementsysteem

- a. De organisatie dient een doelmatig en effectief systeem in te richten voor het managen van de kwaliteit zodanig dat het zeker stelt dat de producten en diensten voldoen aan de gestelde specificaties.
- b. Het systeem dient de volgende onderdelen te bevatten:
  1. Een kwaliteitsbeleid dat zo nauw mogelijk aansluit bij de behoeften van de verschillende gebruikers;
  2. Procedures, rekening houdend met *human factors* en *human performance*, teneinde het voldoen aan deze MLE-ANS te waarborgen. De door de organisatie krachtens deze paragraaf vastgestelde of vast te stellen procedures dienen betrekking te hebben op alle aspecten van de tenuitvoerbrenging van de werkzaamheden, en dienen de normen waarnaar de organisatie beoogt te werken, vast te leggen;
  3. Onafhankelijke controles, in de vorm van audits, inspecties of onderzoeken, om de vereiste normen en geschiktheid van procedures gesteld in MLE-ANS te waarborgen;
  4. Een rapportagesysteem te hebben voor terugkoppeling van de kwaliteit aan de *nominated postholder* en uiteindelijk aan de *accountable manager* die waarborgt dat er gepaste en tijdige correctieve acties worden ondernomen in reactie op rapporten die zijn opgesteld in het kader van de onafhankelijke controles die zijn uitgevoerd;
  5. Documenten- en registratiebeheer.
- c. De organisatie dient het systeem en de procedures vast te leggen in een Organisatiehandboek.
- d. De organisatie verschaft het uitvoerende personeel operationele handboeken over de diensten die het verleent en werkt deze bij. De organisatie ziet erop toe dat:
  1. de operationele handboeken de instructies en inlichtingen bevatten die het uitvoerende personeel voor zijn werkzaamheden nodig heeft;
  2. de relevante delen van de operationele handboeken voor het betrokken personeel toegankelijk zijn;
  3. het uitvoerende personeel onmiddellijk in

## Subpart D – Safety and Quality Management

### ANS.100 Quality Management System

- a. The organisation shall develop a functional and effective system to manage quality such that it assures that products and services meet the required specification.
- b. The system shall include the following:
  1. A quality policy that meets the needs of different users as closely as possible;
  2. Procedures, taking into account human factors and human performance, to ensure good practices and compliance with this MAR-ANS. The procedures developed or to be developed shall address all aspects dealing with the performance of the activities and shall contain the standards which the organisation intends to meet;
  3. Independent checks, by means of audits, inspections, or investigations, in order to ensure the required standards and the adequacy of procedures according MAR-ANS;
  4. A quality feedback reporting system to the nominated postholder and ultimately to the accountable manager that ensures proper and timely corrective actions are taken in response to reports resulting from the independent checks performed;
  5. Documentation and registration system.
- c. The organisation shall describe the system and procedures in an Organisation Exposition.
- d. The organisation shall provide and keep up-to-date operations manuals relating to the provision of its services for the use and guidance of operations personnel. The organisation shall ensure that:
  1. operations manuals contain instructions and information required by operations personnel to perform their duties;
  2. relevant parts of the operations manuals are accessible to the personnel concerned;
  3. operations personnel are expeditiously



kennis wordt gesteld van wijzigingen in het operationele handboek die hun werkzaamheden betreffen en over de inwerkingtreding ervan.

informed of the amendments to the operations manual applying to their duties as well as of their entry into force.

#### **ANS.105 Veiligheidsmanagementsysteem**

- a. De organisatie dient een effectief, expliciet en proactief systeem in te richten voor het managen van de veiligheid wat de volgende componenten omvat:
1. Veiligheidsbeleid en -doelstellingen;
  2. Veiligheidsborging dat een voortdurende bewaking en een periodieke analyse van het bereikte veiligheidsniveau levert;
  3. Risicomanagement voor het identificeren van mogelijke gevaren en het zeker stellen dat herstellende maatregelen worden genomen om een acceptabel niveau van veiligheid te garanderen;
  4. Veiligheidsverbetering dat zich richt op een continue verbetering van het totale niveau van veiligheid.
- b. Met betrekking tot veiligheidsbeleid en – doelstellingen dient het systeem de volgende elementen te bevatten:
1. Een verklaring waarin de uitgangspunten voor het managen van de veiligheid van de organisatie worden vastgelegd;
  2. Veiligheidsstrategie en -planning, zoals het stellen van veiligheidsdoelstellingen, het geven van prioriteiten voor de invoering van veiligheidsinitiatieven en het ervoor zorgen dat de voornaamste veiligheidsdoelstelling is dat de diensten zo weinig als redelijkerwijze mogelijk is bijdragen tot de kans op een vliegtuigongeval.
- c. Met betrekking tot veiligheidsborging dient het systeem de volgende elementen te bevatten:
1. Opleiding en training inclusief de evaluatie van trainingen van personeel dat betrokken is bij veiligheidsgerelateerde werkzaamheden;
  2. Documentatie, registratie en het monitoren van alle veiligheidsgerelateerde infrastructuur, faciliteiten en apparatuur;
  3. Handhaving van een adequate rechtvaardiging van de veiligheid van de van buitenaf geleverde diensten en goederen;
  4. Veiligheidsonderzoeken die routinematig worden uitgevoerd om zo nodig verbeteringen aan te bevelen, om zekerheid te verschaffen aan de beheerders van de veiligheid van de activiteiten die onder hun bevoegdheid vallen, en om te bevestigen dat hij aan de relevante delen van het

#### **ANS.105 Safety Management System**

- a. The organisation shall develop an effective, explicit and proactive system to manage safety that comprises the following components:
1. Safety policy and objectives;
  2. Safety assurance providing continuous monitoring and regular analysis of the safety level achieved;
  3. Risk management to identify hazards and to ensure that remedial actions necessary to maintain an acceptable level of safety are implemented;
  4. Safety improvement aiming to make continuous improvement to the overall level of safety.
- b. Regarding safety policy and objectives, the system shall contain the following elements:
1. a statement of the safety policy defining the organisation's fundamental approach to managing safety;
  2. Safety strategy and planning, such as setting safety performance targets, allocating priorities for implementing safety initiatives and ensuring that the principal safety objective is to minimise the organisation's contribution to the risk of an aircraft accident as far as reasonably practicable.
- c. Regarding safety assurance, the system shall contain the following elements:
1. Staff training and competence, including the review and evaluation of the adequacy of training provided to staff on safety-related duties;
  2. Documentation, registration and monitoring of all safety-related infrastructure, facilities and equipment;
  3. The enforcement of an adequate justification of the safety of the externally provided services and supplies;
  4. Safety surveys that are carried out as a matter of routine, to recommend improvements where needed, to provide assurance to managers of the safety of activities within their areas and to confirm compliance with the relevant parts of the safety management system.

- veiligheidsmanagementsysteem voldoet.
- d. Met betrekking tot risicomanagement dient het systeem de volgende elementen te bevatten:
1. Registratie, analyse en afhandeling van ongevallen en incidenten, defecten en gebreken, afwijkingen en tekortkomingen, inclusief interne en externe klachten met betrekking tot de veiligheid, en zorg dragen dat de noodzakelijke corrigerende maatregelen worden getroffen;
  2. Aantonen dat aan de eisen betreffende de melding en beoordeling van veiligheidsincidenten is voldaan overeenkomstig het toepasselijke nationale en internationale recht en SMLE-1;
  3. Het beoordelen en beperken van risico's in passende mate, zodat alle aspecten van de diensten naar behoren in aanmerking worden genomen inclusief bij veranderingen van het functionele systeem;
  4. Methoden zijn ingevoerd ter opsporing van wijzigingen in functionele systemen of handelingen die erop kunnen wijzen dat een factor een punt bereikt waarop niet langer aan het aanvaardbare veiligheidsniveau kan worden voldaan, en dat corrigerende maatregelen worden getroffen.
- e. Met betrekking tot veiligheidsverbetering dient het systeem de volgende elementen te bevatten:
1. Alle werknemers zich bewust zijn van de potentiële veiligheidsrisico's die aan hun taken verbonden zijn;
  2. De opgedane ervaring uit onderzoeken naar veiligheidsvoorvallen en andere veiligheidsactiviteiten worden verspreid binnen de organisatie op managements- en operationeel niveau;
  3. Alle medewerkers actief worden aangemoedigd, oplossingen voor onderkende gevaren te vinden, en veranderingen worden doorgevoerd om de veiligheid waar nodig te verbeteren.
- f. De organisatie zal het veiligheidsmanagementsysteem stelselmatig documenteren in het Organisatiehandboek op een wijze die een duidelijk verband met het veiligheidsbeleid van de organisatie legt.
- d. Regarding risk management, the system shall contain the following elements:
1. Registration, analysis, and handling of accidents, incidents, defects, faults, and discrepancies, including internal and external complaints with respect to safety, and ensure that any necessary corrective action is taken;
  2. Demonstration of the implementation of the requirements on the reporting and assessment of safety occurrences in accordance with applicable national and international law and SMAR-1;
  3. The assessment and mitigation of risks to an appropriate level to ensure that due consideration is given to all aspects of the provision of its services including for changes to the functional system;
  4. Methods are in place to detect changes in functional systems or operations which may suggest any element is approaching a point at which the acceptable level of safety can no longer be met, and that corrective actions have to be taken.
- e. Regarding safety improvement, the system shall contain the following elements:
1. All personnel is aware of the potential safety hazards connected with their duties;
  2. The lessons arising from safety occurrence investigations and other safety activities are disseminated within the organisation at management and operational levels;
  3. All personnel is actively encouraged to propose solutions to identified hazards, and changes are made to improve safety where they appear needed.
- f. The organisation shall systematically document the safety management system in the Organisation Exposition in a manner which provides a clear linkage to the organisation's safety policy.

#### **ANS.110 Organisatiehandboek**

- a. De organisatie dient de MLA te voorzien van een Organisatiehandboek waarin minimaal de volgende informatie is opgenomen:
1. Een door de *accountable manager* ondertekende verklaring dat de organisatie

#### **ANS.110 Organisation Exposition**

- a. The organisation shall provide the MAA-NLD with an Organisation Exposition that contains at least the following information:
1. A statement signed by the accountable manager confirming that the Organisation

altijd zal handelen in overeenstemming met het Organisatiehandboek en alle aanverwante handboeken - al dan niet in de vorm van voorschriften - waarin naleving van deze MLE-ANS door de organisatie wordt omschreven;

2. De titel(s) en namen van de onder ANS.55 benoemde personen en hun plaatsvervangers;
  3. De taken en verantwoordelijkheden van de onder ANS.55 benoemde personen en deze weergeven in een organigram;
  4. Een algemene beschrijving van de beschikbare personeelscapaciteit van de organisatie;
  5. Een algemene beschrijving van de faciliteiten op iedere locatie die in het bewijs van goedkeuring van de organisatie wordt vermeld;
  6. Een specificatie van het werkgebied van de organisatie met betrekking tot de reikwijdte van de goedkeuring;
  7. De in ANS.40 omschreven procedure voor het doorgeven van wijzigingen in de organisatie;
  8. De procedure voor het wijzigen van het Organisatiehandboek;
  9. De procedures die door de organisatie zijn vastgesteld zoals geëist in deze MLE;
  10. Een kruisverwijzingslijst van de relevante MLE-ANS paragrafen naar de Organisatiehandboek-procedures.
- b. Het Organisatiehandboek dient zo nodig te worden gewijzigd om een actuele beschrijving van de organisatie te blijven bieden.
- c. Niettegenstaande paragraaf ANS.110 a.7 kunnen kleine wijzigingen in het Organisatiehandboek worden goedgekeurd middels een procedure in het Organisatiehandboek.
- d. De organisatie dient er zorg voor te dragen dat het Organisatiehandboek een actuele beschrijving bevat van de geleverde diensten en activiteiten.

#### **ANS.115 Jaarplan en -rapportage**

- a. De organisatie stelt een jaarplan, waarin de plannen voor het komende jaar nader worden uitgewerkt.
- b. Het jaarplan omvat de volgende bepalingen over het niveau en de kwaliteit van de diensten, zoals het verwachte niveau van de capaciteit en de veiligheid:
  1. inlichtingen over de invoering van nieuwe infrastructuur of andere ontwikkelingen en een verklaring over de wijze waarop zij tot de verbetering van het niveau en de kwaliteit

Exposition and any referenced associated manuals define the organisation's compliance with this MAR-ANS and will be complied with at all times;

2. Title(s) and name(s) of persons nominated under ANS.55 and their deputies;
  3. Duties and responsibilities of persons nominated under ANS.55 and reproduce this in an organisation chart;
  4. A general description of manpower resources of the organisation;
  5. A general description of facilities located at each address specified in the approval certificate of the organisation;
  6. A specification of the organisation's scope of work relevant to the extent of the approval;
  7. The notification procedure of ANS.40 for organisation changes;
  8. The Organisation Exposition amendment procedure;
  9. The procedures established by the organisation as required in this MLE;
  10. A cross reference list of the relevant MAR-ANS paragraphs against the Organisation Exposition procedures.
- b. The Organisation Exposition shall be amended as necessary to remain an up-to-date description of the organisation.
- c. Notwithstanding ANS.110 a.7, minor amendments to the Organisation Exposition may be approved through an Organisation Exposition procedure.
- d. The organisation shall assure that the Organisation Exposition contains an up-to-date and accurate description of the provided services and activities.

#### **ANS.115 Annual plan and report**

- a. The organisation shall produce an annual plan which shall specify the plans for the forthcoming year.
- b. The annual plan shall cover the following provisions on the level and quality of service such as the expected level of capacity and safety:
  1. information on the implementation of new infrastructure or other developments and a statement how they will contribute to improving the level and quality of services;

- van de diensten zullen bijdragen;
2. prestatie-indicatoren aan de hand waarvan het niveau en de kwaliteit van de diensten redelijkerwijs kunnen worden beoordeeld.
- c. De organisatie moet de MLA een jaarverslag van zijn activiteiten kunnen voorleggen. Dit verslag omvat de operationele prestaties en andere belangrijke activiteiten en ontwikkelingen, met name op veiligheidsgebied.
- d. Het jaarverslag omvat ten minste het volgende:
1. een beoordeling van het niveau en de kwaliteit van de verleende diensten en van het geboden veiligheidsniveau;
  2. de prestaties van de organisatie afgezet tegen het jaarplan met gebruikmaking van de in het jaarplan vastgestelde prestatie-indicatoren;
  3. de ontwikkelingen in de operaties;
  4. de ontwikkelingen in de infrastructuur, faciliteiten en apparatuur;
  5. gegevens over het personeelsbeleid.
2. indicators of performance against which the level and quality of service may be reasonably assessed.
- c. The organisation shall be able to provide an annual report of its activities to the MAA-NLD. This report shall cover its operational performance and any other significant activities and developments in particular in the area of safety.
- d. The annual report shall include as a minimum:
1. an assessment of the level and quality of service generated and of the level of safety provided,
  2. the performance of the organisation against the annual plan by using the indicators of performance established in the annual plan,
  3. developments in operations;
  4. developments in the infrastructure, facilities and equipment;
  5. information about the human resources policy.

## Subdeel E Specifieke eisen voor de verlening van luchtverkeersdiensten

### ANS.120 Veiligheidseisen voor risicobeoordeling en risicobeperking bij wijzigingen in het functionele systeem

- a. Bij de toepassing van het veiligheidsmanagementsysteem moet een verlener van luchtverkeersdiensten ervoor zorgen, dat bij wijzigingen in de delen van het functionele systeem van luchtverkeerbeheer en van de ondersteunende maatregelen die onder zijn beheer vallen, stelselmatig zowel een vaststelling van de gevaren als een risicobeoordeling en risicobeperking geschieden, waarbij het volgende wordt beschouwd:
1. de volledige levenscyclus van het onderzochte bestanddeel van het functionele systeem van luchtverkeerbeheer, vanaf de aanvankelijke planning en vaststelling tot de handelingen na de invoering, het onderhoud en de ontmanteling;
  2. de onderdelen in de lucht, op de grond en eventueel in de ruimte van het functionele systeem van luchtverkeerbeheer, door samenwerking met de verantwoordelijke partijen, en
  3. de uitrusting, de procedures en het personeel van het functionele systeem van luchtverkeerbeheer, de wisselwerking tussen deze elementen en de wisselwerking tussen het onderzochte bestanddeel en de rest van het functionele systeem van het luchtverkeerbeheer.
- b. De procedure voor vaststelling van de gevaren en voor risicobeoordeling en risicobeperking omvat:
1. de vaststelling van de omvang, de grenzen en de interfaces van het onderzochte bestanddeel, evenals de vaststelling van de functies die dat bestanddeel moet vervullen en de omgeving waarin het moet functioneren;
  2. de vaststelling van de veiligheidsdoelstellingen van het bestanddeel, die het volgende omvat:
    - i de vaststelling van de aan luchtverkeerbeheer gerelateerde reële gevaren en omstandigheden die tot stringen kunnen leiden,

## Subpart E Specific requirements for the provision of air traffic services

### ANS.120 Safety requirements for risk assessment and mitigation with regard to changes in the functional system

- a. Within the operation of the safety management system, a provider of air traffic services shall ensure that hazard identification as well as risk assessment and mitigation are systematically conducted for any changes to those parts of the ATM functional system and supporting arrangements within his managerial control, in a manner which addresses:
1. the complete life cycle of the constituent part of the ATM functional system under consideration, from initial planning and definition to post-implementation operations, maintenance and de-commissioning;
  2. the airborne, ground and, if appropriate, space components of the ATM functional system, through cooperation with responsible parties; and
  3. the equipment, procedures and human resources of the ATM functional system, the interactions between these elements and the interactions between the constituent part under consideration and the remainder of the ATM functional system.
- b. The hazard identification, risk assessment and mitigation processes shall include:
1. a determination of the scope, boundaries and interfaces of the constituent part being considered, as well as the identification of the functions that the constituent part is to perform and the environment of operations in which it is intended to operate;
  2. a determination of the safety objectives to be placed on the constituent part, incorporating:
    - i an identification of ATM-related credible hazards and failure conditions, together with their combined effects;

- alsmede de gecombineerde uitwerking ervan;
- ii de beoordeling van de mogelijke gevolgen ervan voor de veiligheid van vliegtuigen en de beoordeling van de ernst van deze gevolgen aan de hand van de in paragraaf (d) vastgestelde ernstcategorieën;
  - iii de vaststelling van de toelaatbaarheid ervan, uitgedrukt als de maximale waarschijnlijkheid dat het gevaar zich voordoet, afgeleid uit de ernst en de maximale waarschijnlijkheid van de gevolgen van het gevaar, overeenkomstig paragraaf (d);
3. eventueel de afleiding van een risicobeperkingsstrategie die:
- i aangeeft welke beschermende maatregelen moeten worden genomen tegen de gevaren die risico's inhouden;
  - ii zo nodig de ontwikkeling omvat van de veiligheidseisen die betrekking kunnen hebben op het onderzochte bestanddeel of op de andere delen van het functionele systeem van luchtverkeerbeheer of op de omgeving waarin de operaties plaatsvinden, en
  - iii de uitvoerbaarheid en de doeltreffendheid ervan borgt;
4. de verificatie dat aan alle vastgestelde veiligheidsdoelstellingen en veiligheidseisen is voldaan,
- i voorafgaande aan de uitvoering van de wijziging;
  - ii tijdens een overgangsfase naar de operationele dienst;
  - iii tijdens de operationele periode, en
  - iv tijdens een overgangsfase naar de ontmanteling.
- c. De resultaten, de daarmee samenhangende beginselen en de bewijzen van de risicobeoordelingsprocedures en risicobeperkingsprocedures, met inbegrip van de vaststelling van de gevaren, worden zodanig geordend en gedocumenteerd, dat:
1. alle argumentaties worden vastgesteld om aan te tonen dat het onderzochte bestanddeel en het gehele functionele systeem van luchtverkeerbeheer een aanvaardbaar veiligheidsniveau hebben en zullen behouden, doordat zij aan de vastgestelde veiligheidsdoelstellingen en veiligheidseisen voldoen. Dit omvat
    - ii an assessment of the effects they may have on the safety of aircraft, as well as an assessment of the severity of those effects, using the severity classification scheme provided in Section (d),
    - iii a determination of their tolerability, in terms of the hazard's maximum probability of occurrence, derived from the severity and the maximum probability of the hazard's effects, in a manner consistent with Section (d);
3. the derivation, as appropriate, of a risk mitigation strategy which:
- i specifies the defences to be implemented to protect against the risk-bearing hazards;
  - ii includes, as necessary, the development of safety requirements potentially bearing on the constituent part under consideration, or other parts of the ATM functional system, or environment of operations; and
  - iii presents an assurance of its feasibility and effectiveness;
4. verification that all identified safety objectives and safety requirements have been met:
- i prior to the implementation of the change;
  - ii during any transition phase into operational service,
  - iii during its operational life; and
  - iv during any transition phase until decommissioning.
- c. The results, associated rationales and evidence of the risk assessment and mitigation processes, including hazard identification, shall be collated and documented in a manner which ensures that:
1. complete arguments are established to demonstrate that the constituent part under consideration, as well as the overall ATM functional system are, and will have an acceptable level of safety by meeting allocated safety objectives and requirements. This shall include, as appropriate, specifications of any predictive, monitoring or



eventueel specificaties van de gebruikte prognose-, toezichts- en controletechnieken;

2. alle veiligheidseisen in verband met de uitvoering van een wijziging kunnen worden teruggevoerd tot de beoogde operaties of functies.
- d. De gevaren moeten systematisch worden vastgesteld. De ernst van de gevolgen van de gevaren in een bepaalde omgeving waarin de operaties plaatsvinden, moet met behulp van het classificatiesysteem in de onderstaande tabel worden vastgesteld, waarbij de classificatie van de ernst afhankelijk is van een specifieke redenering waaruit het meest waarschijnlijke gevolg van een gevaar in het ergste geval blijkt.

Ernst categorie	Gevolgen voor operaties
1 (Meest ernstig)	Ongeval (zoals gedefinieerd in SMLE-1)
2	Ernstig incident (zoals gedefinieerd in SMLE-1)
3	Zwaar incident waarbij de operaties van een vliegtuig zijn betrokken, waarbij de veiligheid van een vliegtuig in het geding kan zijn geweest en dat tot een bijnabotsing met een ander vliegtuig, de grond of obstakels heeft geleid.
4	Belangrijk incident onder omstandigheden waaruit blijkt dat een ongeval of een ernstig of zwaar incident had kunnen gebeuren indien het risico niet binnen de veiligheidsgrenzen was afgehandeld of indien een ander vliegtuig in de nabijheid was geweest.
5 (Minst ernstig)	Geen rechtstreeks gevolg voor de veiligheid

Om de gevolgen van een gevaar voor de operaties af te leiden en de ernst ervan vast te stellen, omvat de systematische aanpak of procedure de gevolgen van de gevaren voor de verschillende onderdelen van het functionele systeem van luchtverkeerbeheer,

survey techniques being used;

2. all safety requirements related to the implementation of a change are traceable to the intended operations/-functions.
- d. A systematic identification of the hazards shall be conducted. The severity of the effects of hazards in a given environment of operations shall be determined using the classification scheme shown in the following table, while the severity classification shall rely on a specific argument demonstrating the most probable effect of hazards, under the worst-case scenario.

Severity class	Effect on operations
1 (Most severe)	Accident (as defined in SMAR-1)
2	Serious incident (as defined in SMAR-1)
3	Major incident associated with the operation of an aircraft, in which safety of aircraft may have been compromised, having led to a near collision between aircraft, with ground or obstacles.
4	Significant incident involving circumstances indicating that an accident, a serious or major incident could have occurred, if the risk had not been managed within safety margins, or if another aircraft had been in the vicinity.
5 (Least severe)	No immediate effect on safety

In order to deduce the effect of a hazard on operations and to determine its severity, the systematic approach or process shall include the effects of hazards on the various elements of the ATM functional system, such as the aircrew, the air traffic controllers, the aircraft functional

zoals het boordpersoneel, de luchtverkeersleiders, de functionele mogelijkheden van het vliegtuig, de functionele mogelijkheden van het gedeelte op de grond van het functionele systeem voor luchtverkeerbeheer en de mogelijkheid om veilige luchtverkeersdiensten te verlenen.

- e. Er moeten veiligheidsdoelstellingen op basis van risico's worden vastgesteld, uitgedrukt als de maximale waarschijnlijkheid dat het gevaar zich voordoet, afgeleid uit de ernst van de gevolgen ervan en de maximale waarschijnlijkheid dat de gevolgen van het gevaar optreden.  
Als noodzakelijke aanvulling op het bewijs dat aan de vastgestelde kwantitatieve doelstellingen is voldaan, worden aanvullende veiligheidsbeheersmaatregelen overwogen, zodat het luchtverkeerbeheerssysteem veiliger wordt gemaakt voor zover dit redelijk is.
- f. Verleners van luchtverkeersdiensten gebruiken uitsluitend door de MLA aanvaarde procedures wanneer zij beslissen of een veiligheidgerelateerde wijziging in hun functionele systemen wordt ingevoerd.
- g. Verleners van luchtverkeersdiensten stellen de MLA in kennis van alle geplande veiligheidgerelateerde wijzigingen.
- h. De MLA toetst de veiligheidsargumenten die verband houden met de door een organisatie voorgestelde invoering van nieuwe functionele systemen of wijzigingen in bestaande functionele systemen wanneer:
  - 1. uit de beoordeling van de ernst van de gevaren blijkt dat het mogelijke gevolg van het geïdentificeerde gevaar van ernstcategorie 1 of 2 is;
  - 2. de uitvoering van de wijzigingen de invoering van nieuwe luchtvaartnormen vergt; of
  - 3. wanneer de MLA in andere dan de onder (1) en (2) bedoelde gevallen bepaalt dat een toetsing nodig is.

#### **ANS.125 Werkmethoden en operationele procedures**

- a. Een verlener van luchtverkeersdiensten moet kunnen aantonen, dat zijn werkmethode en operationele procedures voldoen aan de actuele versies van de normen in de volgende bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze van belang zijn voor de verlening van luchtverkeersdiensten:

capabilities, the functional capabilities of the ground components of the ATM functional system, and the ability to provide safe air traffic services.

- e. Safety objectives based on risk shall be established in terms of the hazard's maximum probability of occurrence, derived both from the severity of its effect, and from the maximum probability of the hazard's effect.  
As a necessary complement to the demonstration that established quantitative objectives are met, additional safety management measures shall be considered so that more safety is added to the ATM system whenever reasonable.
- f. A provider of air traffic services shall only use procedures acceptable to the MAA-NLD when deciding whether to introduce a safety-related change to their functional systems.
- g. A provider of air traffic services shall notify the MAA-NLD of all planned safety related changes.
- h. The MAA-NLD shall review the safety arguments associated with new functional systems or changes to existing functional systems proposed by an organisation when:
  - 1. the severity assessment determines a severity class 1 or a severity class 2 for the potential effects of the hazards identified;
  - 2. the implementation of the changes requires the introduction of new aviation standards; or
  - 3. when the MAA-NLD determines the need for a review in situations other than those referred to in points (1) and (2).

#### **ANS.125 Working methods and operating procedures**

- a. A provider of air traffic services shall be able to demonstrate that its working methods and operating procedures are compliant with the most recent versions of the standards in the following annexes to the Convention on International Civil Aviation as far as they are relevant for the provision of air traffic services:



1. bijlage 2 betreffende de luchtverkeersregels;
  2. bijlage 10 betreffende aeronautische telecommunicatie, deel 2 betreffende communicatieprocedures;
  3. bijlage 11 betreffende luchtverkeersdiensten.
- b. Een verleners van luchtverkeersdiensten moet kunnen aantonen, dat zijn werkmethoden en operationele procedures voldoen aan de normen in de NATO Standardization Agreements (NATO STANAGS), voor zover deze van belang zijn voor de verlening van luchtverkeersdiensten in het betrokken luchtruim en niet in conflict zijn met de normen gesteld in ANS.125.a, inclusief:
1. 3758: Signals used by Air Traffic Service Units for Control of Pedestrians and Vehicular traffic in the Manoeuvring Area of Airfields;
  2. 3817: Standard R/T Phraseology to be used for Air Traffic Control;
  3. 3879: Birdstrike Risk/Warning Procedures (Europe);
  4. 4184: Microwave Landing System (MLS);
  5. 4533: Precision Approach and Landing Systems (PALS) transition strategy;
  6. 7008: Military Aviation Radio Telephony (R/T) Callsigns;
  7. 7012: Minimum Radiotelephony (R/T) Aerodrome Departure Procedures;
  8. 7025: Air Traffic Management and Control of Minimum Operating Strips (MOS) Operations;
  9. 3531: Safety Investigation and Report of Accidents/Incidents involving Military Aircraft, Missiles and/or UAVs;
  10. 3750: Reporting and Investigation of Air Traffic Incidents.

1. Annex 2 on rules of the air;
  2. Annex 10 on aeronautical telecommunications, Volume 2 on communication procedures;
  3. Annex 11 on air traffic services.
- b. A provider of air traffic services shall be able to demonstrate that its working methods and operating procedures are compliant with the NATO Standardization Agreements (NATO STANAGS) as far as they are relevant for the provision of air traffic services in the airspace concerned and not conflicting the standards required in ANS.125.a, including:
1. 3758: Signals used by Air Traffic Service Units for Control of Pedestrians and Vehicular traffic in the Manoeuvring Area of Airfields;
  2. 3817: Standard R/T Phraseology to be used for Air Traffic Control;
  3. 3879: Birdstrike Risk/Warning Procedures (Europe);
  4. 4184: Microwave Landing System (MLS);
  5. 4533: Precision Approach and Landing Systems (PALS) transition strategy;
  6. 7008: Military Aviation Radio Telephony (R/T) Callsigns;
  7. 7012: Minimum Radiotelephony (R/T) Aerodrome Departure Procedures;
  8. 7025: Air Traffic Management and Control of Minimum Operating Strips (MOS) Operations;
  9. 3531: Safety Investigation and Report of Accidents/Incidents involving Military Aircraft, Missiles and/or UAVs;
  10. 3750: Reporting and Investigation of Air Traffic Incidents.

## **Subdeel F Specifieke eisen voor de verlening van meteorologische diensten**

### **ANS.130 Technische en operationele bekwaamheid en geschiktheid**

- a. Een verlener van meteorologische diensten zorgt ervoor, dat de meteorologische informatie die noodzakelijk is ter uitvoering van respectieve taken in een voor de gebruikers geschikte vorm beschikbaar wordt gesteld aan:
  1. de operator van een luchtvaartuig en boordpersoneel voor de planning vóór en tijdens de vlucht;
  2. de verlener van luchtverkeersdiensten en vluchtinformatiediensten;
  3. de eenheden van opsporings- en reddingsdiensten; en
  4. luchthavens.
- b. Een verlener van meteorologische diensten bevestigt het niveau van haalbare nauwkeurigheid van de voor operaties verspreide informatie, met inbegrip van de bron van die informatie, waarbij hij ook ervoor zorgt dat deze informatie tijdig wordt verspreid en zo nodig wordt bijgewerkt.

### **ANS.135 Werkmethoden en operationele procedures**

- a. Een verlener van meteorologische diensten moet kunnen aantonen dat zijn werkmethoden en operationele procedures voldoen aan de actuele versies van de normen in de volgende bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze van belang zijn voor de verlening van meteorologische diensten in het betrokken luchtruim:
  1. bijlage 3 betreffende meteorologische diensten voor internationale luchtnavigatie;
  2. bijlage 11 betreffende luchtverkeersdiensten;
  3. bijlage 14 betreffende vliegvelden.
- b. Een verlener van meteorologische diensten moet kunnen aantonen, dat zijn werkmethoden en operationele procedures voldoen aan de normen in de NATO Standardization Agreements (NATO STANAGS), voor zover deze van belang zijn voor de verlening van luchtverkeersdiensten in het betrokken luchtruim en niet in conflict

## **Subpart F Specific requirements for the provision of meteorological services**

### **ANS.130 Technical and operational competence and capability**

- a. A provider of meteorological services shall ensure that meteorological information, necessary for the performance of its respective functions and in a form suitable for users, is made available to:
  1. operators and flight crew members for pre-flight and in-flight planning;
  2. providers of air traffic services and flight information services;
  3. search and rescue services units; and
  4. airports.
- b. A provider of meteorological services shall confirm the level of attainable accuracy of the information distributed for operations, including the source of such information, whilst also ensuring that such information is distributed in a sufficiently timely manner, and updated as required.

### **ANS.135 Working methods and operating procedures**

- a. A provider of meteorological services shall be able to demonstrate that its working methods and operating procedures are compliant with the most recent versions of the standards in the following annexes to the Convention on International Civil Aviation as far as they are relevant for the provision of meteorological services in the airspace concerned:
  1. Annex 3 on meteorological service for international air navigation;
  2. Annex 11 on air traffic services;
  3. Annex 14 on aerodromes.
- b. A provider of meteorological services shall be able to demonstrate that its working methods and operating procedures are compliant with the NATO Standardization Agreements (NATO STANAGS) as far as they are relevant for the provision of meteorological services in the airspace concerned and not conflicting the standards required in ANS.135.a, including:

zijn met de normen gesteld in ANS.135.a, inclusief:

1. 6013: NATO Meteorological Support Manual – AWP-2;
2. 6014: NATO Meteorological Communications Manual – AWP-3(B);
3. 6015: NATO Meteorological Codes Manual – AWP-4(A).

1. 6013: NATO Meteorological Support Manual – AWP-2;
2. 6014: NATO Meteorological Communications Manual – AWP-3(B);
3. 6015: NATO Meteorological Codes Manual – AWP-4(A).

## **Subdeel G Specifieke eisen voor de verlening van luchtvaartinlichtingendiensten**

### **ANS.140 Technische en operationele bekwaamheid en geschiktheid**

- a. Een verlener van luchtvaartinlichtingendiensten zorgt ervoor, dat voor vluchtoperaties informatie en gegevens beschikbaar zijn in een vorm die geschikt is voor:
  1. boordpersoneel, met inbegrip van cockpitpersoneel, evenals vluchtplanning, vluchtbeheerssystemen en vluchtsimulators, en
  2. verlener van luchtverkeersdiensten die verantwoordelijk zijn voor vluchtinformatiediensten, voor het verstrekken van vluchtinformatie voor luchtvaartterreinverkeer en voor de verstrekking van informatie vóór de vlucht.
- b. Een verlener van luchtvaartinlichtingendiensten moet borg staan voor de integriteit van de gegevens en voor de nauwkeurigheid van de voor operaties verspreide informatie, met inbegrip van de bron van die informatie, voordat die wordt verspreid.

### **ANS.145 Werkmethoden en operationele procedures**

- a. Een verlener van luchtvaartinlichtingendiensten moet kunnen aantonen, dat zijn werkmethode en operationele procedures voldoen aan de actuele versies van de normen in de volgende bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze van belang zijn voor de verlening van luchtvaartinlichtingendiensten in het betrokken luchtruim:
  1. bijlage 3 betreffende meteorologische diensten voor internationale luchtnavigatie;
  2. bijlage 4 betreffende luchtvaartkaarten;
  3. bijlage 15 betreffende luchtvaartinlichtingendiensten.
- b. Een verlener van luchtvaartinlichtingendiensten moet kunnen aantonen, dat zijn werkmethode en operationele procedures voldoen aan de normen van de NATO Standardization

## **Subpart G Specific requirements for the provision of aeronautical information services**

### **ANS.140 Technical and operational competence and capability**

- a. A provider of an aeronautical information service shall ensure that information and data is available for operations in a form suitable for:
  1. flight operating personnel, including flight crew, as well as flight planning, flight management systems and flight simulators, and
  2. providers of air traffic services which are responsible for flight information services, aerodrome flight information services and the provision of pre-flight information.
- b. A provider of aeronautical information services shall ensure the integrity of data and confirm the level of accuracy of the information distributed for operations, including the source of such information, before such information is distributed.

### **ANS.145 Working methods and operating procedures**

- a. A provider of aeronautical information services shall be able to demonstrate that its working methods and operating procedures are compliant with the most recent versions of the standards in the following annexes to the Convention on International Civil Aviation as far as they are relevant for the provision of aeronautical information services in the airspace concerned:
  1. Annex 3 on meteorological service for international air navigation;
  2. Annex 4 on aeronautical charts;
  3. Annex 15 on aeronautical information services.
- b. A provider of aeronautical information services shall be able to demonstrate that its working methods and operating procedures are compliant with the NATO Standardization Agreements (NATO STANAGS) as far as they are relevant for

Agreements (NATO STANAGS), voor zover deze van belang zijn voor de verlening van luchtvaartinlichtingendiensten in het betrokken luchtruim en niet in conflict zijn met de normen gesteld in ANS.145.a, inclusief:

1. 3675: Symbols on Land Maps, Aeronautical and Special Naval Charts;
2. 3676: Marginal Information Land Maps, Aeronautical Charts and Photomaps;
3. 3677: Standard Scales for Land Maps and Aeronautical Charts;
4. 3689: Place Name Spelling on Maps and Charts;
5. 3759: Criteria for the Preparation of Instrument Approach and Departure Procedures – APATC 1(A).

the provision of aeronautical information services in the airspace concerned and not conflicting the standards required in ANS.145.a, including:

1. 3675: Symbols on Land Maps, Aeronautical and Special Naval Charts;
2. 3676: Marginal Information Land Maps, Aeronautical Charts and Photomaps;
3. 3677: Standard Scales for Land Maps and Aeronautical Charts;
4. 3689: Place Name Spelling on Maps and Charts;
5. 3759: Criteria for the Preparation of Instrument Approach and Departure Procedures – APATC 1(A).

## **Subdeel H Specifieke eisen voor de verlening van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten**

### **ANS.150 Technische en operationele bekwaamheid en geschiktheid**

- a. Een verlener van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten verzekert de beschikbaarheid, continuïteit, nauwkeurigheid en volledigheid van zijn diensten.
- b. Een verlener van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten staat borg voor het kwaliteitsniveau van de door hem verleende diensten en toont aan, dat zijn uitrusting regelmatig wordt onderhouden en zo nodig geijkt.

### **ANS.155 Veiligheid van diensten**

- a. Een verlener van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten voldoet aan de eisen van ANS.120.

### **ANS.160 Werkmethoden en operationele procedures**

- a. Een verlener van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten moet kunnen aantonen, dat zijn werkmethoden en operationele procedures voldoen aan de actuele versie van de normen van bijlage 10 betreffende aeronautische telecommunicatie bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze voor de verlening van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten in het betrokken luchtruim van belang zijn.
- b. Een verlener van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten moet kunnen aantonen, dat zijn werkmethoden en operationele procedures voldoen aan de normen van de NATO Standardization Agreements (NATO STANAGS), voor zover deze voor de verlening van communicatie-, navigatie- of plaatsbepalingsdiensten in het betrokken luchtruim van belang zijn en niet in conflict zijn met de normen gesteld in ANS.160.a, inclusief:
  1. 3374: Flight Inspection of NATO Radio/Radar Navigation and Approach Aids – AETP-1(B).

## **Subpart H Specific requirements for the provision of communication, navigation and surveillance services**

### **ANS.150 Technical and operational competence and capability**

- a. A provider of communication, navigation or surveillance services shall ensure the availability, continuity, accuracy and integrity of its services.
- b. A provider of communication, navigation or surveillance services shall guarantee the quality level of the services it is providing and shall demonstrate that its equipment is regularly maintained and where required calibrated.

### **ANS.155 Safety of services**

- a. A provider of communication, navigation or surveillance services shall comply with the requirements of ANS.120.

### **ANS.160 Working methods and operating procedures**

- a. A provider of communication, navigation or surveillance services shall be able to demonstrate that its working methods and operating procedures are compliant with the most recent version of the standards of Annex 10 on aeronautical telecommunications to the Convention on International Civil Aviation as far as they are relevant for the provision of communication, navigation or surveillance services in the airspace concerned.
- b. A provider of communication, navigation or surveillance services shall be able to demonstrate that its working methods and operating procedures are compliant with the NATO Standardization Agreements (NATO STANAGS) as far as they are relevant for the provision of communication, navigation or surveillance services in the airspace concerned and not conflicting the standards required in ANS.160.a, including:
  1. 3374: Flight Inspection of NATO Radio/Radar Navigation and Approach Aids – AETP-1(B).

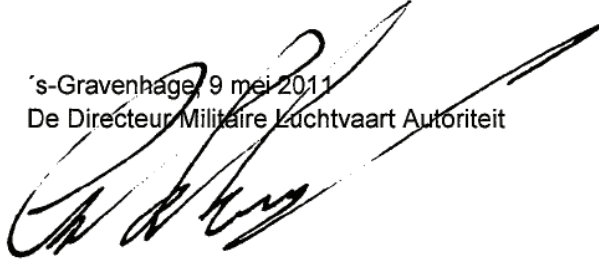
### **Slotbepaling**

Deze regeling wordt aangehaald als MLE-ANS. Van deze regeling wordt mededeling gedaan in de Staatscourant en deze regeling wordt geplaatst op het intranet van het Ministerie van Defensie.

### **Final clause**

This requirement is known as MAR-ANS. An announcement regarding this requirement will be published in the Dutch State Paper (*Staatscourant*) and this requirement will be published on the intranet site of the Ministry of Defence.

's-Gravenhage, 9 mei 2011  
De Directeur Militaire Luchtvaart Autoriteit



C.J. Lorraine  
Commodore