

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, ...
C

Ontwerp

VERORDENING (EU) nr. .../... VAN DE COMMISSIE

van [...]

tot wijziging van Verordening (EU) nr. .../... van de Commissie tot vaststelling van de gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 2096/2005, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010

(Voor de EER relevante tekst)

Ontwerp

VERORDENING (EU) nr. .../... VAN DE COMMISSIE

van [...]

tot wijziging van Verordening (EU) nr. .../... van de Commissie tot vaststelling van de gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 2096/2005, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren (hierna de ‘kaderverordening’ te noemen) ⁽¹⁾, en met name op de artikelen 5 en 8,

Gelet op Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren, (hierna de ‘luchtruimverordening’ te noemen) ⁽²⁾, en met name op artikel 4,

Gelet op Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 (hierna de ‘EASA-basisverordening’ te noemen), en met name op de artikelen 8 en 8 ter, en bijlage Vb,

¹ PB L 300 van 14.11.2009, blz. 34.

² PB L 300 van 14.11.2009, blz. 34.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. .../... van de Commissie wordt als volgt gewijzigd:

1. De volgende definities worden toegevoegd in artikel 2:

‘waarneming vanuit een luchtvaartuig’: de evaluatie van een of meer meteorologische omstandigheden vanuit een luchtvaartuig tijdens de vlucht;

‘AIRMET-informatie’: informatie uitgegeven door een luchtvaartmeteorologisch wachtcentrum (MWO) betreffende het optreden of verwachte optreden van specifieke weersverschijnselen langs de vliegroute die van invloed kunnen zijn op een veilige vluchtuitvoering op lage hoogte, en die nog niet was uitgegeven in de weersvoorspelling voor vluchten op lage hoogte in het betrokken vluchtinformatiegebied of een onderdeel daarvan;

‘vluchtrapport’ of afgekort AIREP: een rapport dat overeenkomstig de voorschriften vanuit een luchtvaartuig tijdens de vlucht wordt verstrekt met informatie over positie en operationele en/of meteorologische omstandigheden;

‘luchtverkeersleidingsinstructie’: dwingende aanwijzing(en) van de luchtverkeersleiding aan een piloot om specifieke acties te ondernemen;

‘automatische terminalinformatiedienst’ of afgekort ATIS: de automatische uitzending van actuele routine-informatie aan aankomende en vertrekkende luchtvaartuigen tijdens een 24-uursperiode of een bepaald onderdeel daarvan:

- a) ‘Datalink-automatische terminalinformatiedienst’ of afgekort D-ATIS: de uitzending van ATIS via een datalink;
- b) ‘Voice-automatische terminalinformatiedienst’ of afgekort Voice-ATIS: de uitzending van ATIS via een zich doorlopend herhalend proces van spraaktransmissie;

‘klaringslimiet’: het punt op de vliegroute tot waar de verkeersklaring van het luchtvaartuig geldt;

‘stroomafwaartse klaring’: een klaring die aan een luchtvaartuig wordt gegeven door een luchtverkeersleidingseenheid niet zijnde de luchtverkeersleidingsautoriteit van het betrokken luchtvaartuig;

‘operationeel significante bewolking’: bewolking met een basishoogte onder 1500 m (5000 voet) of onder de hoogste minimumsectorhoogte als dit meer is, of een buienwolk (cumulonimbus) of stapelwolk (cumulus) met verticale opbouw op elke hoogte;

‘weersvoorspelling’: een verklaring over de verwachte weersomstandigheden voor een bepaalde tijd of periode, en voor een bepaald luchtruimgebied of -deel;

‘Radio Mandatory Zone’ of afgekort RMZ: een luchtruimdeel van vastgestelde afmetingen waar het voeren en gebruiken van radioapparatuur verplicht is gesteld;

‘radionavigatiedienst’: een dienst die vluchtleidingsinformatie of positiegegevens verstrekt met het oog op een veilige en doelmatige vluchtuitvoering met luchtvaartuigen die worden ondersteund door een of meer radionavigatiehulpmiddelen;

‘zichtbare baanlengte’ of afgekort RVR: het voor de piloot van een luchtvaartuig dat zich op de baanhartlijn bevindt zichtbare gedeelte van de markeringen of lichten van de baanrand of baanhartlijn;

‘SIGMET-informatie’: informatie uitgegeven door een luchtvaartmeteorologisch wachtcentrum (MWO) betreffende het optreden of verwachte optreden van specifieke weersverschijnselen langs de vliegroute die van invloed kunnen zijn op een veilige vluchtuitvoering;

‘verdwaald luchtvaartuig’: een luchtvaartuig dat in aanzienlijke mate is afgeweken van de voorgenomen grondkoers of dat meldt de koers kwijt te zijn;

‘luchtverkeersontwikkadvies’: een door een eenheid voor luchtverkeersdiensten verstrekt advies tot het uitvoeren van bepaalde manoeuvres, met het doel piloten behulpzaam te zijn bij het vermijden van botsingen;

‘luchtverkeersinformatie’: informatie verstrekt door een eenheid voor luchtverkeersdiensten met het doel piloten opmerkzaam te maken op ander, bekend of waargenomen, luchtverkeer dat mogelijk in de nabijheid van hun positie of voorgenomen vliegroute verkeert, alsmede piloten behulpzaam te zijn bij het vermijden van botsingen;

‘punt waarop de verkeersleiding wordt overgedragen’: een vastgesteld punt op het vliegp pad van een luchtvaartuig waarop de verantwoordelijkheid voor het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten aan het luchtvaartuig wordt overgedragen van de ene luchtverkeersleidingseenheid of controlepost aan de volgende;

‘overgangsniveau’: het laagste vliegniveau dat beschikbaar is voor gebruik boven de overgangshoogte;

‘Transponder Mandatory Zone’ of afgekort TMZ: een luchtruimdeel van vastgestelde afmetingen waar het voeren en gebruiken van transponders voor drukhoogtemelding verplicht is gesteld;

‘niet-geïdentificeerd luchtvaartuig’: een luchtvaartuig dat werd waargenomen of dat blijkt vluchten uit te voeren in een bepaald gebied, maar waarvan de identiteit niet is vastgesteld.”

2. In de bijlage bij Verordening (EU) nr. .../... van de Commissie wordt een deel B ingevoegd overeenkomstig de bijlage bij deze verordening.

Artikel 2

1. Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Zij is van toepassing met ingang van [XX.XX.XX].

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

Gedaan te Brussel, [...]

Voor de Commissie

[...]

De voorzitter

BIJLAGE

Deel B — Eisen met betrekking tot luchtvaartnavigatiediensten

Hoofdstuk 1 — Luchtverkeersdiensten

1.1 Algemeen

1.1.1 Doelstellingen van luchtverkeersdiensten

1.1.1.1 Luchtverkeersdiensten beogen:

- a) botsingen te voorkomen tussen luchtvaartuigen;
- b) botsingen te voorkomen tussen luchtvaartuigen en hindernissen op dat deel van het luchtvaartterrein dat is bedoeld voor het opstijgen, landen en taxiën met luchtvaartuigen;
- c) een geordende luchtverkeersstroom tot stand te brengen en te handhaven;
- d) adviezen en informatie te verstrekken die nuttig zijn voor de veilige en doeltreffende uitvoering van vluchten;
- e) bij de verantwoordelijke organisaties melding te maken van luchtvaartuigen in nood die bijstand behoeven in de vorm van opsporing en redding, en dergelijke organisaties op verzoek te assisteren.

1.1.2 Coördinatie tussen de luchtvaartuigexploitant en luchtverkeersdiensten

1.1.2.1 Eenheden voor luchtverkeersdiensten besteden bij het verwezenlijken van hun doelstellingen passende aandacht aan de eisen van de luchtvaartuigexploitanten overeenkomstig hun verplichtingen die zijn vastgelegd in de ter zake geldende vluchtuitvoeringsvoorschriften van de Europese Unie. Indien de luchtvaartuigexploitanten daarom verzoeken, stellen eenheden voor luchtverkeersdiensten de informatie waarover zij beschikken beschikbaar aan de luchtvaartuigexploitanten of aan degenen die bevoegd zijn om hen te vertegenwoordigen zodat zij zich van hun verantwoordelijkheden kunnen kwijten.

1.1.2.2 Indien een luchtvaartuigexploitant daarom verzoekt, worden door eenheden voor luchtverkeersdiensten ontvangen berichten (met inbegrip van positiemeldingen) over de vluchtuitvoering met het luchtvaartuig waarvoor die luchtvaartuigexploitant luchtverkeersleidingsdiensten verleent, voor zover uitvoerbaar, onmiddellijk beschikbaar gesteld aan de luchtvaartuigexploitant of aan degene die bevoegd is hem te vertegenwoordigen volgens ter plaatse overeengekomen procedures.

1.1.3 Tijdsaanduiding met betrekking tot luchtverkeersdiensten

1.1.3.1 Alvorens een luchtvaartuig begint te taxiën met het doel om op te stijgen, delen eenheden voor plaatselijke verkeersleiding (verkeersstorens) de juiste tijd mee aan de piloot, tenzij passende maatregelen zijn getroffen opdat de piloot deze informatie uit andere bronnen kan verkrijgen. Bovendien delen eenheden voor luchtverkeersdiensten de juiste tijd mee aan luchtvaartuigen indien daarom wordt verzocht. Tijdcontroles worden tot op de dichtstbijzijnde halve minuut gegeven.

1.2 Luchtruimclassificatie

1.2.1 Afhankelijk van hun behoeften categoriseren de lidstaten het luchtruim in klassen die overeenstemmen met de volgende luchtruimclassificatie en met bijlage 4:

Klasse A. Uitsluitend IFR-vluchten zijn toegestaan. Aan alle vluchten worden luchtverkeersleidingsdiensten verleend en alle vluchten worden onderling gesepareerd. Voor alle vluchten is permanente mondelinge lucht-grondcommunicatie vereist. Alle vluchten moeten een verkeersklaring verkrijgen.

Klasse B. IFR- en VFR-vluchten zijn toegestaan. Aan alle vluchten worden luchtverkeersleidingsdiensten verleend en alle vluchten worden onderling gesepareerd. Voor alle vluchten is permanente mondelinge lucht-grondcommunicatie vereist. Alle vluchten moeten een verkeersklaring verkrijgen.

Klasse C. IFR- en VFR-vluchten zijn toegestaan. Aan alle vluchten worden luchtverkeersleidingsdiensten verleend en IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten en van VFR-vluchten. VFR-vluchten worden gesepareerd van IFR-vluchten en ontvangen luchtverkeersinformatie betreffende andere VFR-vluchten alsook luchtverkeersontwikkadvies indien daarom wordt verzocht. Voor alle vluchten is permanente mondelinge lucht-grondcommunicatie vereist. Voor VFR-vluchten geldt een snelheidsbeperking van 250 kt aangewezen luchtsnelheid (IAS) beneden 3050 m (10 000 voet) boven gemiddeld zeeniveau (AMSL). Alle vluchten moeten een verkeersklaring verkrijgen.

Klasse D. IFR- en VFR-vluchten zijn toegestaan en aan alle vluchten worden luchtverkeersleidingsdiensten verleend. IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten en ontvangen luchtverkeersinformatie betreffende andere VFR-vluchten alsook luchtverkeersontwikkadvies indien daarom wordt verzocht. VFR-vluchten ontvangen luchtverkeersinformatie betreffende alle andere vluchten alsook luchtverkeersontwikkadvies indien daarom wordt verzocht. Voor alle vluchten is permanente mondelinge lucht-grondcommunicatie vereist. Een snelheidsbeperking van 250 kt IAS geldt voor alle vluchten beneden 3050 m (10 000 voet) AMSL. Alle vluchten moeten een verkeersklaring verkrijgen.

Klasse E. IFR- en VFR-vluchten zijn toegestaan. Aan IFR-vluchten worden luchtverkeersleidingsdiensten verleend en IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten. Alle vluchten ontvangen voor zover uitvoerbaar luchtverkeersinformatie. Voor IFR-vluchten is permanente mondelinge lucht-grondcommunicatie vereist. Een snelheidsbeperking van 250 kt IAS geldt voor alle vluchten beneden 3050 m (10 000 voet) AMSL. Alle IFR-vluchten moeten een verkeersklaring krijgen. Klasse E wordt niet gebruikt voor plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden (CTR's).

Klasse F. IFR- en VFR-vluchten zijn toegestaan. Alle deelnemende IFR-vluchten ontvangen vluchtadvisering en alle vluchten ontvangen op verzoek vluchtinformatie. Voor IFR-vluchten die deelnemen aan de vluchtadvisering is permanente mondelinge lucht-grondcommunicatie vereist en alle IFR-vluchten moeten mondelinge lucht-grondcommunicatie tot stand kunnen brengen. Een snelheidsbeperking van 250 kt IAS geldt voor alle vluchten beneden 3050 m (10 000 voet) AMSL. Er is geen verkeersklaring vereist.

Klasse G. IFR- en VFR-vluchten zijn toegestaan en ontvangen op verzoek vluchtinformatie. Alle IFR-vluchten moeten mondelinge lucht-grondcommunicatie tot stand kunnen brengen. Een snelheidsbeperking van 250 kt IAS geldt voor alle vluchten beneden 3050 m (10 000 voet) AMSL. Er is geen verkeersklaring vereist.

1.2.2 Indeling in Klasse F dient een tijdelijke maatregel te zijn, die alleen wordt toegepast totdat die door een andere luchtruimclassificatie kan worden vervangen.

1.3 Eisen inzake communicatie en SSR-beantwoorder (transponder)

1.3.1 Radio Mandatory Zone (RMZ)

1.3.1.1 VFR-vluchten die worden uitgevoerd in luchtruimdelen van klasse E, F of G en IFR-vluchten die worden uitgevoerd in luchtruimdelen van klasse F of G die door de bevoegde autoriteit als Radio

Mandatory Zone (RMZ) zijn aangemerkt, zorgen voor permanente mondelinge lucht-grondcommunicatie en brengen zo nodig tweewegcommunicatie tot stand op het gepaste communicatiekanaal, tenzij wordt voldaan aan alternatieve voorschriften die door de bevoegde autoriteit voor het desbetreffende luchtruim worden opgelegd.

1.3.1.2 Alvorens een RMZ binnen te vliegen, brengen piloten op het gepaste communicatiekanaal een eerste oproep tot stand met vermelding van de aanduiding van het opgeroepen station, de roepnaam, het luchtvaartuigtype, de positie, het vliegniveau, de vluchtvoornemens en andere door de bevoegde autoriteit voorgeschreven informatie.

1.3.2 Transponder Mandatory Zone (TMZ)

1.3.2.1 Op alle vluchten die worden uitgevoerd in een door de bevoegde autoriteit als Transponder Mandatory Zone (TMZ) aangemerkt luchtruim, geldt een verplichting tot het voeren en gebruiken van SSR-transponders die functioneren in Mode A en Mode C of in Mode S, tenzij wordt voldaan aan alternatieve voorschriften die door de bevoegde autoriteit voor het desbetreffende luchtruim worden opgelegd.

1.3.3 Als RMZ en/of TMZ aangemerkte luchtruimen moeten naar behoren worden bekendgemaakt in de luchtvaartgidsen (AIP's).

1.4 Dienstverlening aan luchtvaartuigen in noodgevallen

1.4.1 Aan elk luchtvaartuig waarvan bekend is of wordt verondersteld dat het in nood verkeert of het voorwerp is van onwettige inmenging, wordt maximale aandacht en assistentie verleend door de eenheden voor luchtverkeersdiensten en wordt de nodige prioriteit gegeven boven andere luchtvaartuigen indien de omstandigheden zulks vereisen.

1.4.2 Als zich aan boord van een luchtvaartuig een daad van onwettige inmenging voordoet of wordt vermoed, wordt door de eenheden voor luchtverkeersdiensten onmiddellijk gevolg gegeven aan verzoeken van het luchtvaartuig. De informatie die nodig is voor een veilig vluchtverloop moet voortdurend worden uitgezonden en de nodige maatregelen moeten worden genomen om de snelle uitvoering van alle vluchtfasen, in het bijzonder de veilige landing van het luchtvaartuig, te bevorderen.

1.4.3 Als zich aan boord van een luchtvaartuig een daad van onwettige inmenging voordoet of wordt vermoed, moeten de eenheden voor luchtverkeersdiensten volgens ter plaatse overeengekomen procedures de door de staat aangewezen bevoegde autoriteit onmiddellijk op de hoogte stellen en de nodige informatie uitwisselen met de luchtvaartuigexploitant of degene die bevoegd is hem te vertegenwoordigen.

1.5 Eventualiteiten tijdens de vlucht

1.5.1 Verdwaalde of niet-geïdentificeerde luchtvaartuigen

1.5.1.1 Zodra een eenheid voor luchtverkeersdiensten kennis krijgt van een verdwaald luchtvaartuig, onderneemt zij alle nodige stappen zoals neergelegd in 1.5.1.1.1 en 1.5.1.1.3 om het luchtvaartuig te assisteren en de vlucht bescherming te bieden.

1.5.1.1.1 Als de positie van het luchtvaartuig onbekend is, moet de eenheid voor luchtverkeersdiensten:

- a) pogingen ondernemen om tweewegcommunicatie met het luchtvaartuig tot stand te brengen, tenzij al tweezijdige radioverbinding is tot stand gebracht;
- b) alle beschikbare middelen inzetten om de positie van het luchtvaartuig te bepalen;
- c) andere eenheden voor luchtverkeersdiensten in wier gebied het luchtvaartuig verdwaald is of kan raken, op de hoogte stellen, rekening houdend met alle factoren die in de gegeven omstandigheden invloed hebben gehad op de navigatie van het luchtvaartuig;

- d) bevoegde militaire luchtverkeersleidingseenheden volgens ter plaatse overeengekomen procedures op de hoogte stellen en hun alle relevante vluchtplangegevens en andere informatie over het verdwaalde luchtvaartuig verstrekken;
- e) van de onder c) en d) bedoelde eenheden en van alle andere luchtvaartuigen in vlucht assistentie verzoeken om te trachten radioverbinding met het luchtvaartuig tot stand te brengen en de positie ervan te bepalen.

1.5.1.1.2 De onder d) en e) bedoelde eisen gelden ook voor eenheden voor luchtverkeersdiensten die overeenkomstig het bepaalde onder c) op de hoogte werden gesteld.

1.5.1.1.3 Zodra de positie van het luchtvaartuig is bepaald, moet de eenheid voor luchtverkeersdiensten:

- a) het luchtvaartuig kennisgeven van zijn positie en van de te nemen corrigerende maatregelen. Deze kennisgeving vindt onmiddellijk plaats wanneer er naar het oordeel van de luchtverkeersdienst een mogelijkheid bestaat van onderschepping of ander risico dat de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan brengen; en
- b) voor zover nodig, andere eenheden voor luchtverkeersdiensten en bevoegde militaire luchtverkeersleidingseenheden relevante informatie verschaffen over het verdwaalde luchtvaartuig en de kennisgevingen die aan dat luchtvaartuig werden gedaan.

1.5.1.2 Zodra een eenheid voor luchtverkeersdiensten kennis krijgt van een niet-geïdentificeerd luchtvaartuig in haar gebied, doet zij al het nodige om de identiteit van het luchtvaartuig vast te leggen telkens als dat noodzakelijk is voor het verlenen van luchtverkeersdiensten of als dat wordt vereist door de bevoegde militaire autoriteiten volgens ter plaatse overeengekomen procedures. Daartoe moet de eenheid voor luchtverkeersdiensten een of meer van de volgende maatregelen nemen die in de gegeven omstandigheden dienstig worden geacht:

- a) pogingen ondernemen om tweewegcommunicatie tot stand te brengen met het luchtvaartuig;
- b) zich bij andere eenheden voor luchtverkeersdiensten in het vluchtinformatiegebied informeren over de vlucht en hun verzoeken assistentie te verlenen bij het tot stand brengen van tweewegcommunicatie met het luchtvaartuig;
- c) zich bij eenheden voor luchtverkeersdiensten die de aangrenzende vluchtinformatiegebieden verzorgen informeren over de vlucht en hun verzoeken assistentie te verlenen bij het tot stand brengen van tweewegcommunicatie met het luchtvaartuig;
- d) pogingen ondernemen om informatie in te winnen van andere luchtvaartuigen in het gebied.

1.5.1.2.1 De eenheid voor luchtverkeersdiensten stelt, voor zover nodig, de bevoegde militaire luchtverkeersleidingseenheid op de hoogte zodra de identiteit van het luchtvaartuig is vastgesteld.

1.5.1.3 In het geval van een verdwaald of niet-geïdentificeerd luchtvaartuig moet ermee rekening worden gehouden dat het luchtvaartuig het voorwerp kan zijn van onwettige inmenging. Als de eenheid voor luchtverkeersdiensten van mening is dat een verdwaald of niet-geïdentificeerd luchtvaartuig het voorwerp kan zijn van onwettige inmenging, wordt de door de staat aangewezen bevoegde autoriteit onmiddellijk op de hoogte gesteld volgens ter plaatse overeengekomen procedures.

1.5.2 Onderschepping van burgerluchtvaartuigen

1.5.2.1 Zodra een eenheid voor luchtverkeersdiensten op de hoogte is dat een luchtvaartuig wordt onderschept binnen het gebied waarin zij luchtverkeersdienstverlening geeft, neemt zij een of meer van de volgende maatregelen die in de gegeven omstandigheden dienstig worden geacht:

- a) indien geen radioverbinding tot stand is gekomen, pogingen ondernemen om tweewegcommunicatie met het luchtvaartuig tot stand te brengen door alle beschikbare middelen in te zetten, met inbegrip van een algemene oproep op de noodfrequentie 121,5 MHz;
- b) de piloot van het onderschepte luchtvaartuig in kennis stellen van de onderschepping;
- c) radiocontact tot stand brengen met de eenheid die de onderschepping leidt door tweewegcommunicatie met het onderscheppende luchtvaartuig te onderhouden, en deze alle beschikbare informatie over het luchtvaartuig verstrekken;
- d) zo nodig berichten doorgeven tussen het onderscheppende luchtvaartuig of de eenheid die de onderschepping leidt en het onderschepte luchtvaartuig;
- e) in nauw overleg met de eenheid die de onderschepping leidt al het nodige doen om de veiligheid van het onderschepte luchtvaartuig te garanderen;
- f) de eenheden voor luchtverkeersdiensten die de aangrenzende vluchtinformatiegebieden verzorgen op de hoogte stellen als blijkt dat het luchtvaartuig is afgeweken van die aangrenzende vluchtinformatiegebieden.

1.5.2.2 Zodra een eenheid voor luchtverkeersdiensten op de hoogte is dat een luchtvaartuig wordt onderschept buiten het gebied waarin zij luchtverkeersdienstverlening geeft, neemt zij een of meer van de volgende maatregelen die in de gegeven omstandigheden dienstig worden geacht:

- a) de eenheid voor luchtverkeersdiensten die het luchtruim verzorgt waarin de onderschepping plaatsvindt op de hoogte stellen, die eenheid beschikbare informatie verstrekken die behulpzaam is om het luchtvaartuig te identificeren en haar vragen actie te nemen overeenkomstig 1.5.2.1;
- b) berichten doorgeven tussen het onderschepte luchtvaartuig en de bevoegde eenheid voor luchtverkeersdiensten, de eenheid die de onderschepping leidt of het onderscheppende luchtvaartuig.

Hoofdstuk 2 — Luchtverkeersleidingsdiensten

2.1 Toepassingsgebied

2.1.1 Luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend:

- a) aan alle IFR-vluchten in luchtruimklassen A, B, C, D en E;
- b) aan alle VFR-vluchten in luchtruimklassen B, C en D;
- c) aan alle speciale VFR-vluchten;
- d) ten behoeve van het luchtvaartterreinverkeer op gecontroleerde luchtvaartterreinen.

2.2 Werking van luchtverkeersleidingsdiensten

2.2.1 Met het oog op het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten moet een luchtverkeersleidingseenheid:

- a) worden geïnformeerd over de voorgenomen vliegbeweging van elk luchtvaartuig, of afwijkingen daarvan, en actuele informatie krijgen over de werkelijke vluchtvoortgang van elk luchtvaartuig;
- b) aan de hand van de ontvangen informatie de relatieve posities van bekende luchtvaartuigen ten opzichte van elkaar bepalen;

- c) klaringen verlenen en informatie verstrekken ter voorkoming van botsingen tussen door haar gecontroleerde luchtvaartuigen alsook om de doorstroming van het luchtverkeer te versnellen en ordelijk te laten verlopen;
- d) klaringen zo nodig coördineren met andere eenheden:
 - 1) telkens wanneer een luchtvaartuig anderszins in conflict kan komen met vluchten waaraan verkeersleiding wordt gegeven door die andere eenheden;
 - 2) alvorens de verkeersleiding van een luchtvaartuig aan die andere eenheden over te dragen.

2.2.2 In door luchtverkeersleidingseenheden verleende klaringen moet voor een afdoende separatieafstand worden gezorgd:

- a) tussen alle vluchten in luchtruimklassen A en B;
- b) tussen IFR-vluchten in luchtruimklassen C, D en E;
- c) tussen IFR-vluchten en VFR-vluchten in luchtruimklasse C;
- d) tussen IFR-vluchten en speciale VFR-vluchten;
- e) tussen speciale VFR-vluchten tenzij de bevoegde autoriteit anders voorschrijft;

behalve dat, wanneer de piloot van een luchtvaartuig daarom verzoekt en de piloot van het andere luchtvaartuig daarmee instemt en voor zover opgelegd door de bevoegde autoriteit voor de onder b) hierboven bedoelde gevallen in luchtruimklassen D en E, toestemming om te vliegen kan worden verleend met aanhouding van de eigen separatie met betrekking tot een specifiek vluchtgedeelte beneden 3050 m (10 000 voet) in de klim- of dalingsfase, tijdens de dag in zichtweersomstandigheden (VMC).

2.2.3 Uitgezonderd gevallen waarin verminderde separatieminima gelden in de nabijheid van luchtvaartterreinen, moeten separatieafstanden door een luchtverkeersleidingseenheid worden bereikt door ten minste een van de volgende methoden toe te passen:

- a) verticale separatie door verschillende vliegniveaus toe te wijzen die werden geselecteerd uit de tabel met kruishoogten in aanhangsel 2 van de bijlage bij deze verordening, met dien verstande dat de daarin voorgeschreven correlatie tussen vliegniveaus en koers niet geldt wanneer anders is aangegeven in toepasselijke luchtvaartgidsen (AIP's) of verkeersklaringen. Als verticaal separatieminimum geldt een nominale afstand van 300 m (1000 voet) tot en met vliegniveau (FL) 410 en een nominale afstand van 600 m (2000 voet) daarboven;
- b) horizontale separatie door:
 - 1) longitudinale separatie (lengteseparatie) die wordt bereikt door een interval (uitgedrukt in tijd of afstand) aan te houden tussen luchtvaartuigen die vliegen via dezelfde koers of via convergerende of tegenovergestelde koersen; of
 - 2) laterale separatie (breedteseparatie) die wordt bereikt door luchtvaartuigen op verschillende routes of in verschillende geografische gebieden te laten vliegen.

2.3 Separatieminima

2.3.1 De selectie van in een bepaald luchtruimdeel geldende separatieminima wordt gemaakt door de luchtvaartnavigatiedienstverlener die verantwoordelijk is voor de luchtverkeersdienstverlening en goedgekeurd door de betrokken bevoegde autoriteit.

2.3.2 Voor luchtverkeer tussen aangrenzende luchtruimen en voor vliegroutes die dicht bij de gemeenschappelijke grens van aangrenzende luchtruimen liggen dan de in de gegeven

omstandigheden geldende separatieminima, worden de separatieminima geselecteerd in onderling overleg tussen de luchtvaartnavigatiedienstverleners die verantwoordelijk zijn voor de luchtverkeersdienstverlening in het aangrenzende luchtruim.

2.3.3 Gegevens over de geselecteerde separatieminima en de gebieden waarin die worden toegepast moeten kenbaar worden gemaakt aan:

- a) de betrokken eenheden voor luchtverkeersdiensten; en
- b) piloten en luchtvaartuigexploitanten via luchtvaartgidsen (AIP's), wanneer de separatie wordt bereikt met gebruikmaking van welomschreven navigatiehulpmiddelen of -technieken door luchtvaartuigen.

2.4 Verkeersklaringen

2.4.1 Verkeersklaringen mogen uitsluitend berusten op de eisen voor het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten.

2.4.2 Inhoud van klaringen

2.4.2.1 Een verkeersklaring moet melding maken van:

- a) de identificatie van het luchtvaartuig, zoals aangegeven in het vliegplan;
- b) de klaringslimiet;
- c) de vliegroute;
- d) de vliegniveau(s) voor het geheel of een deel van de route en, voor zover vereist, niveauveranderingen;
- e) alle vereiste instructies of informatie over andere kwesties, zoals naderings- of vertrekmanoeuvres, communicatie alsook het tijdstip waarop de klaring vervalt.

2.4.3 Klaringen voor transsone vluchten

2.4.3.1 De verkeersklaring met betrekking tot de transsone acceleratiefase van een supersone vlucht moet zich minstens uitstrekken tot na afloop van die fase.

2.4.3.2 De verkeersklaring met betrekking tot de vaartvermindering en daalvlucht van een luchtvaartuig van supersone kruissnelheid naar subsone snelheid moet een ononderbroken afdaling bewerkstelligen tijdens de transsone vluchtfase.

2.4.4 Terugmelding van klaringen en veiligheidsgerelateerde informatie

2.4.4.1 Het cockpitpersoneel moet veiligheidsgerelateerde delen van verkeersklaringen en instructies die mondeling worden doorgegeven terugmelden aan de luchtverkeersleider. De volgende gegevens moeten altijd worden teruggemeld:

- a) verkeersklaringen voor vliegroutes;
- b) klaringen en instructies voor het oprijden van, landen op, opstijgen van, wegblijven van, kruisen van, taxiën en terugtaxiën op elke baan; en
- c) baan in gebruik, hoogtemeterinstellingen, SSR-codes, nieuw toegewezen communicatiekanalen, instructies met betrekking tot vliegniveau, koers en snelheid; en
- d) door de luchtverkeersleider opgegeven of in ATIS-uitzendingen opgenomen overgangsniveaus.

2.4.4.1.1 Andere klaringen of instructies, met inbegrip van voorwaardelijke klaringen en taxi-instructies, moeten zodanig worden teruggemeld of bevestigd dat duidelijk vast komt te staan dat ze werden begrepen en zullen worden nageleefd.

- 2.4.4.1.2 De luchtverkeersleider moet de terugmelding uitluisteren om zeker te stellen dat het cockpitpersoneel de klaring of instructie juist heeft bevestigd, en moet onmiddellijk maatregelen nemen om eventuele bij de terugmelding vastgestelde afwijkingen te corrigeren.
- 2.4.4.2 Mondelinge terugmelding van berichten betreffende de datalinkcommunicatie tussen luchtverkeersleider en piloot (CPDLC) is niet vereist, tenzij anders bepaald door de luchtvaartnavigatiedienstverlener.
- 2.4.5 Coördinatie van klaringen
- 2.4.5.1 Een verkeersklaring moet onderling worden gecoördineerd tussen luchtverkeersleidingseenheden zodat die de gehele route van een luchtvaartuig, of een vastgesteld deel daarvan, bestrijkt overeenkomstig het bepaalde in punt 2.4.5.1.1 tot 2.4.5.4.
- 2.4.5.1.1 Een luchtvaartuig heeft klaring voor het volledig traject naar het luchtvaartterrein van de eerste voorgenomen landing:
- wanneer het voorafgaand aan het vertrek mogelijk is geweest de klaring te coördineren tussen alle eenheden die verkeersleiding zullen geven aan het luchtvaartuig; of
 - mits een redelijke zekerheid is verkregen dat voorafgaande coördinatie zal plaatsvinden tussen de eenheden die achtereenvolgens verkeersleiding zullen geven aan het luchtvaartuig.
- 2.4.5.2 Wordt de in 2.4.5.1.1 bedoelde coördinatie niet bereikt noch verwacht, dan geldt de klaring aan het luchtvaartuig slechts tot het punt waar die coördinatie redelijkerwijs is gegarandeerd; voordat of op het ogenblik dat dit punt wordt bereikt, moet het luchtvaartuig verdere klaring en, voor zover nodig, wachtinstructies krijgen.
- 2.4.5.2.1 Wanneer de eenheid voor luchtverkeersdiensten dit voorschrijft, moet het luchtvaartuig contact opnemen met een stroomafwaartse luchtverkeersleidingseenheid met het doel een stroomafwaartse klaring te verkrijgen voorafgaand aan het punt waarop de verkeersleiding wordt overgedragen.
- 2.4.5.2.1.1 Tijdens het verkrijgen van een stroomafwaartse klaring onderhouden luchtvaartuigen de nodige tweewegcommunicatie met de huidige luchtverkeersleidingseenheid.
- 2.4.5.2.1.2 Een als stroomafwaartse klaring verleende toestemming moet als zodanig duidelijk herkenbaar zijn voor de piloot.
- 2.4.5.2.1.3 Tenzij stroomafwaartse klaringen worden gecoördineerd, mogen die geen invloed hebben op het oorspronkelijke vluchtprofiel van het luchtvaartuig in een ander luchtruim dan dat van de luchtverkeersleidingseenheid die de stroomafwaartse klaring heeft verleend.
- 2.4.5.3 Wanneer een luchtvaartuig van een luchtvaartterrein in een algemeen luchtverkeersleidingsgebied (CTA) wil vertrekken met het doel om, binnen dertig minuten of binnen zodanige andere tijdsperiode als tussen de betrokken luchtverkeersleidingscentra is overeengekomen, een ander algemeen luchtverkeersleidingsgebied binnen te vliegen, moet coördinatie plaatsvinden met het volgende luchtverkeersleidingscentrum voordat de vertrekklaring wordt verleend.
- 2.4.5.4 Wanneer een luchtvaartuig een algemeen luchtverkeersleidingsgebied wil verlaten om buiten het gecontroleerde luchtruim te vliegen, en vervolgens hetzelfde of een ander algemeen luchtverkeersleidingsgebied weer zal binnenvliegen, mag een klaring worden afgegeven vanaf het vertrekpunt naar het luchtvaartterrein van de eerste voorgenomen landing. Deze klaring of herzieningen daarvan gelden alleen voor de vluchtgedeelten die in het gecontroleerde luchtruim worden uitgevoerd.

2.5 Controle van personen en voertuigen op luchthaventerreinen

- 2.5.1 Het verkeer van personen of voertuigen, met inbegrip van gesleepte luchtvaartuigen, op het manoeuvreergebied van een luchtvaartterrein moet zo nodig worden gecontroleerd door de eenheid voor plaatselijke verkeersleiding (verkeerstoren) om hun veiligheid en die van landende, taxiënde of opstijgende luchtvaartuigen niet in gevaar te brengen.
- 2.5.2 In omstandigheden waarin slechtzichtsprocedures (LVP's) van kracht zijn geldt het volgende:
- a) het verkeer van personen en voertuigen op het manoeuvreergebied van een luchtvaartterrein moet tot het strikte minimum beperkt blijven; daarbij moet bijzondere aandacht worden geschonken aan de eisen ter bescherming van ILS/MLS-gevoelige gebieden wanneer Categorie II- of Categorie III-vluchten met precisie-instrumentnadering en -landing bezig zijn;
 - b) behoudens het bepaalde in 2.5.3, geldt als minimale separatieafstand tussen voertuigen en taxiënde luchtvaartuigen die welke is opgegeven door de luchtvaartnavigatiedienstverlener en goedgekeurd door de bevoegde autoriteit, rekening houdend met de beschikbare hulpmiddelen;
 - c) wanneer in het kader van gemengde Categorie II- of Categorie III-vluchten onafgebroken precisie-instrumentnaderingen en -landingen met behulp van het instrumentlandingssysteem (ILS) en microgolflandingssysteem (MLS) worden uitgevoerd naar dezelfde baan, moeten de restrictievere ILS/MLS-kritische en -gevoelige gebieden worden beschermd.
- 2.5.3 Aan hulpverleningsvoertuigen die assistentie gaan verlenen aan luchtvaartuigen in nood wordt voorrang verleend boven al het andere op de grond bewegend verkeer.
- 2.5.4 Onverminderd het bepaalde in 2.5.3, dienen voertuigen op het manoeuvreergebied zich aan de volgende regels te houden:
- a) voertuigen en voertuigen die een luchtvaartuig slepen geven voorrang aan luchtvaartuigen die landen, opstijgen of taxiën;
 - b) voertuigen geven voorrang aan andere voertuigen die een luchtvaartuig slepen;
 - c) voertuigen geven voorrang aan andere voertuigen wanneer zij daartoe een instructie hebben ontvangen van de eenheid voor luchtverkeersdiensten;
 - d) onverminderd het bepaalde onder a), b) en c), volgen voertuigen en voertuigen die een luchtvaartuig slepen de instructies van de eenheid voor plaatselijke verkeersleiding (verkeerstoren) op.

2.6 Speciale VFR-vluchten in plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden

- 2.6.1 In een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied (CTR) mogen speciale VFR-vluchten worden uitgevoerd mits een verkeersklaring is verleend. Tenzij de bevoegde autoriteit daartoe toestemming heeft gegeven voor helikopters in bijzondere gevallen, zoals medische hulpvluchten, opsporings- en reddingsvluchten en brandbestrijdingsvluchten, moeten de volgende aanvullende voorwaarden worden nageleefd:
- a) door de piloot:
 - i) buiten de wolken en met het aardoppervlak in zicht;
 - ii) vliegzicht van ten minste 1500 m of, voor helikopters, van ten minste 800 m;

- iii) bij een aangewezen luchtsnelheid (IAS) van 140 kt of minder om voldoende gelegenheid te bieden ander verkeer en eventuele hindernissen tijdig op te merken ter voorkoming van een botsing; en
- b) door de luchtverkeersleider:
 - i) alleen overdag, tenzij anders toegestaan door de bevoegde autoriteit;
 - ii) grondzicht van ten minste 1500 m of, voor helikopters, van ten minste 800 m;
 - iii) wolkenbasis op ten minste 180 m (600 voet).

Hoofdstuk 3 — Vluchtinformatiedienst

3.1 Toepassingsgebied

- 3.1.1 De vluchtinformatiedienst wordt door de bevoegde eenheden voor luchtverkeersdiensten verleend aan alle luchtvaartuigen die belang kunnen hebben bij die informatie en:
 - a) waaraan luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend; of
 - b) die anderszins bekend zijn bij de bevoegde eenheden voor luchtverkeersdiensten.
- 3.1.2 De ontvangst van de vluchtinformatiedienst ontslaat de gezagvoerder van een luchtvaartuig niet van zijn verantwoordelijkheden. De eindbeslissing over voorgestelde wijzigingen in het vluchtplan komt toe aan de gezagvoerder.
- 3.1.3 Wanneer eenheden voor luchtverkeersdiensten zowel een vluchtinformatiedienst als een luchtverkeersleidingsdienst verlenen, prevaleert de verlening van luchtverkeersleidingsdienst boven de verlening van vluchtinformatiedienst telkens wanneer de verlening van luchtverkeersleidingsdienst zulks vereist.

3.2 Werkingssfeer van de vluchtinformatiedienst

- 3.2.1 De vluchtinformatiedienst omvat het verstrekken van relevante:
 - a) SIGMET- en AIRMET-informatie;
 - b) informatie over pre-eruptieve vulkanische activiteit, vulkaanuitbarstingen en vulkanische aswolken;
 - c) informatie over het vrijkomen in de atmosfeer van radioactieve stoffen of toxische chemicaliën;
 - d) informatie over wijzigingen in de beschikbaarheid van radionavigatiediensten;
 - e) informatie over wijzigingen in de staat waarin luchtvaartterreinen en bijbehorende faciliteiten verkeren, met inbegrip van informatie over de staat waarin de bewegingsgebieden van het luchtvaartterrein zich bevinden ten gevolge van de aanwezigheid van sneeuw, ijs of water van aanzienlijke diepte;
 - f) informatie over onbemande vrije luchtballonnen;alsmede alle andere informatie die van belang kan zijn voor de veiligheid.
- 3.2.2 Naast de in 3.2.1 beschreven informatie omvat de aan vluchten verleende vluchtinformatiedienst de verstrekking van informatie over:
 - a) weerberichten of weersvoorspellingen voor vertrek-, bestemmings- en uitwijkterreinen;
 - b) botsingsgevaaren voor luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren in luchtruimklassen C, D, E, F en G;

- c) voor vluchten over watergebieden, voor zover uitvoerbaar en op verzoek van de piloot, elke beschikbare informatie zoals radioroepnaam, positie, ware grondkoers, snelheid enz. van oppervlaktevaartuigen in dit gebied.
- 3.2.3 Naast de in 3.2.1 beschreven informatie omvat de aan VFR-vluchten verleende vluchtinformatiedienst de verstrekking van beschikbare informatie over de verkeerssituatie en weersomstandigheden langs de vliegroute waardoor vluchten volgens zichtvliegvoorschriften (VFR) onuitvoerbaar worden.

3.3 Automatische terminalinformatiedienst (ATIS)

3.3.1 Gebruik van ATIS-berichten in geleide vraag-/antwoordtransmissies

3.3.1.1 Indien de piloot daarom verzoekt, verzendt de bevoegde eenheid voor luchtverkeersdiensten het (de) toepasselijke ATIS-bericht(en).

3.3.1.2 Bij de verlening van Voice-ATIS en/of D-ATIS:

- a) moet het luchtvaartuig ontvangst van de informatie bevestigen op het ogenblik dat de radioverbinding tot stand wordt gebracht met de eenheid voor luchtverkeersdiensten die een naderingsluchtverkeersleidingsdienst verleent, de eenheid voor plaatselijke verkeersleiding (verkeerstoren) of de vluchtinformatiedienst voor luchtvaartterreinverkeer (AFIS), voor zover van toepassing; en
- b) moet de bevoegde eenheid voor luchtverkeersdiensten in haar antwoord op een luchtvaartuig dat ontvangst van een ATIS-bericht bevestigt of, in het geval van aankomende luchtvaartuigen, op enig ander tijdstip als de bevoegde autoriteit voorschrijft, de huidige hoogtemeterinstelling melden aan het luchtvaartuig.

3.3.1.3 Informatie in een actueel ATIS-bericht waarvan het betrokken luchtvaartuig de ontvangst heeft bevestigd, moet niet worden opgenomen in een geleide transmissie naar het luchtvaartuig, met uitzondering van de hoogtemeterinstelling die overeenkomstig 3.3.1.2 moet worden gemeld.

3.3.1.4 Wanneer een luchtvaartuig ontvangst bevestigt van een ATIS-bericht dat niet langer actueel is, moet het luchtvaartuig onverwijld op de hoogte worden gesteld van elk informatieonderdeel dat dient te worden geactualiseerd.

3.3.2 ATIS voor aankomende en vertrekkende luchtvaartuigen

3.3.2.1 ATIS-berichten met zowel aankomst- als vertrekinformatie moeten de volgende informatieonderdelen bevatten in de aangegeven volgorde:

- a) naam van het luchtvaartterrein;
- b) aankomst- en/of vertrekindicator;
- c) soort contract, indien via D-ATIS wordt gecommuniceerd;
- d) code;
- e) waarnemingstijdstip, indien van toepassing;
- f) te verwachten soort nadering(en);
- g) baan of banen in gebruik; status van de eventuele vanginstallatie die een mogelijk gevaar kan vormen;
- h) significante oppervlaktegesteldheid van de baan en, indien van toepassing, remwerking;
- i) wachtvertraging, indien van toepassing;
- j) overgangsniveau, indien van toepassing;
- k) andere essentiële operationele informatie;

- l) richting en snelheid van de grondwind, met inbegrip van significante variaties en, wanneer voor specifieke in gebruik zijnde baangedeelten grondwindsensoren beschikbaar zijn en de luchtvaartuigexploitanten de desbetreffende informatie nodig hebben, de aanduiding van de baan en het baangedeelte waarop de informatie betrekking heeft;
- m) zicht en, indien van toepassing, zichtbare baanlengte (RVR); ⁽³⁾
- n) huidige weersgesteldheid; (*)
- o) bewolking met een basishoogte onder 1500 m (5000 voet) of onder de hoogste minimumsectorhoogte als dit meer is; buienwolk (cumulonimbus); als de hemel bedekt is, verticaal zicht, voor zover beschikbaar; (*)
- p) luchttemperatuur;
- q) dauwpunttemperatuur;
- r) hoogtemeterinstelling(en);
- s) beschikbare informatie over significante weersverschijnselen in de gebieden voor de nadering en het wegklimmen, met inbegrip van windschering, en informatie over recente weersomstandigheden van operationele betekenis;
- t) weersverwachting (TREND-forecast), voor zover beschikbaar; en
- u) specifieke ATIS-instructies.

3.3.3 ATIS voor aankomende luchtvaartuigen

3.3.3.1 ATIS-berichten met alleen aankomstinformatie moeten de volgende informatieonderdelen bevatten in de aangegeven volgorde:

- a) naam van het luchtvaartterrein;
- b) aankomstindicator;
- c) soort contract, indien via D-ATIS wordt gecommuniceerd;
- d) code;
- e) waarnemingstijdstip, indien van toepassing;
- f) te verwachten soort nadering(en);
- g) hoofdlandingsbaan of -banen; status van de eventuele vanginstallatie die een mogelijk gevaar kan vormen;
- h) significante oppervlaktegesteldheid van de baan en, indien van toepassing, remwerking;
- i) wachtvertraging, indien van toepassing;
- j) overgangsniveau, indien van toepassing;
- k) andere essentiële operationele informatie;
- l) richting en snelheid van de grondwind, met inbegrip van significante variaties en, wanneer voor specifieke in gebruik zijnde baangedeelten grondwindsensoren beschikbaar zijn en de luchtvaartuigexploitanten de desbetreffende informatie nodig hebben, de aanduiding van de baan en het baangedeelte waarop de informatie betrekking heeft;
- m) zicht en, indien van toepassing, zichtbare baanlengte (RVR); (*)

³ *) Deze onderdelen worden vervangen door de term 'CAVOK' (Ceiling And Visibility OK) wanneer de volgende omstandigheden zich gelijktijdig voordoen op het waarnemingstijdstip: a) zicht 10 km of meer, en slechtste zicht niet gemeld; b) geen operationeel significante bewolking; en c) geen significant weer voor de luchtvaart.

- n) huidige weersgesteldheid; (⁴)
- o) bewolking met een basishoogte onder 1500 m (5000 voet) of onder de hoogste minimumsectorhoogte als dit meer is; buienwolk (cumulonimbus); als de hemel verduisterd is, verticaal zicht, voor zover beschikbaar; (*)
- p) luchttemperatuur;
- q) dauwpunttemperatuur;
- r) hoogtemeterinstelling(en);
- s) beschikbare informatie over significante weersverschijnselen in het naderingsgebied, met inbegrip van windschering, en informatie over recente weersomstandigheden van operationele betekenis;
- t) weersverwachting (TREND-forecast), voor zover beschikbaar; en
- u) specifieke ATIS-instructies.

3.3.4 ATIS voor vertrekkende luchtvaartuigen

3.3.4.1 ATIS-berichten met alleen vertrek-informatie moeten de volgende informatieonderdelen bevatten in de aangegeven volgorde:

- a) naam van het luchtvaartterrein;
- b) vertrekindicator;
- c) soort contract, indien via D-ATIS wordt gecommuniceerd;
- d) code;
- e) waarnemingstijdstip, indien van toepassing;
- f) te gebruiken startbaan of -banen; status van de eventuele vanginstallatie die een mogelijk gevaar kan vormen;
- g) significante oppervlaktegesteldheid van de te gebruiken startbaan of -banen en, indien van toepassing, remwerking;
- h) vertrekvertraging, indien van toepassing;
- i) overgangsniveau, indien van toepassing;
- j) andere essentiële operationele informatie;
- k) richting en snelheid van de grondwind, met inbegrip van significante variaties en, wanneer voor specifieke in gebruik zijnde baangedeelten grondwindsensoren beschikbaar zijn en de luchtvaartuigexploitanten de desbetreffende informatie nodig hebben, de aanduiding van de baan en het baangedeelte waarop de informatie betrekking heeft;
- l) zicht en, indien van toepassing, zichtbare baanlengte (RVR); (*)
- m) huidige weersgesteldheid; (⁵)

⁴ *) Deze onderdelen worden vervangen door de term 'CAVOK' (Ceiling And Visibility OK) wanneer de volgende omstandigheden zich gelijktijdig voordoen op het waarnemingstijdstip: a) zicht 10 km of meer, en slechtste zicht niet gemeld; b) geen operationeel significante bewolking; en c) geen significant weer voor de luchtvaart.

⁵ *) Deze onderdelen worden vervangen door de term 'CAVOK' (Ceiling And Visibility OK) wanneer de volgende omstandigheden zich gelijktijdig voordoen op het waarnemingstijdstip: a) zicht 10 km of meer, en slechtste zicht niet gemeld; b) geen operationeel significante bewolking; en c) geen significant weer voor de luchtvaart.

- n) bewolking met een basishoogte onder 1500 m (5000 voet) of onder de hoogste minimumsectorhoogte als dit meer is; buienwolk (cumulonimbus); als de hemel verduisterd is, verticaal zicht, voor zover beschikbaar; (*)
- o) luchttemperatuur;
- p) dauwpunttemperatuur;
- q) hoogtemeterinstelling(en);
- r) beschikbare informatie over significante weersverschijnselen in het gebied voor het wegklimmen, met inbegrip van windschering;
- s) weersverwachting (TREND-forecast), voor zover beschikbaar; en
- t) specifieke ATIS-instructies.

Hoofdstuk 4 — Alarmeringsdienst

4.1 Toepassingsgebied

- 4.1.1 De alarmeringsdienst wordt verleend door eenheden voor luchtverkeersdiensten:
 - a) voor alle luchtvaartuigen waaraan luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend;
 - b) voor zover uitvoerbaar, aan alle andere luchtvaartuigen die een vluchtplan hebben ingediend of die anderszins bekend zijn bij de luchtverkeersdiensten; en
 - c) aan luchtvaartuigen waarvan bekend is of wordt verondersteld dat ze het voorwerp zijn van onwettige inmenging.

4.2 Informatieverstrekking aan luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren in de nabijheid van een in nood verkerend luchtvaartuig

- 4.2.1 Wanneer een eenheid voor luchtverkeersdiensten heeft vastgesteld dat een luchtvaartuig in nood verkeert, moeten andere luchtvaartuigen waarvan bekend is dat ze zich in de nabijheid van het getroffen luchtvaartuig bevinden zo snel mogelijk op de hoogte worden gesteld van de aard van de noodsituatie, behoudens het bepaalde in 4.2.2.
- 4.2.2 Wanneer een eenheid voor luchtverkeersdiensten ervan op de hoogte is of veronderstelt dat een luchtvaartuig het voorwerp is van onwettige inmenging, wordt in de lucht-grondcommunicatie van de luchtverkeersdienst niet verwezen naar de aard van de noodsituatie, tenzij op voorhand daarnaar werd verwezen in de radiocommunicatie met het betrokken luchtvaartuig en voor zover de luchtverkeersdienst zeker is dat die verwijzing de situatie niet zal verergeren.

Hoofdstuk 5 — Meteorologische diensten — Waarnemingen vanuit luchtvaartuigen en meldingen via mondelinge communicatie

5.1 Soorten waarnemingen vanuit luchtvaartuigen

- 5.1.1 De volgende waarnemingen vanuit luchtvaartuigen vinden plaats in elke vluchtfase:
 - a) speciale waarnemingen vanuit luchtvaartuigen; en
 - b) andere niet-routinematige waarnemingen vanuit luchtvaartuigen.

5.2 Speciale waarnemingen vanuit luchtvaartuigen

5.2.1 Speciale waarnemingen worden uitgevoerd en gemeld door alle luchtvaartuigen wanneer de volgende omstandigheden zich voordoen of worden vastgesteld:

- a) matige of zware turbulentie; of
- b) matige of zware ijsaanzetting; of
- c) zware berggolven; of
- d) onweersbuien, zonder hagel, die de vorm van verduisterende, ingebedde, grootschalige onweerscellen of buienlijnen hebben; of
- e) onweersbuien, met hagel, die de vorm van verduisterende, ingebedde, grootschalige onweerscellen of buienlijnen hebben; of
- f) zware stof- of zandstormen; of
- g) vulkanische aswolken; of
- h) pre-eruptieve vulkanische activiteit of een vulkaanuitbarsting.

5.2.2 De bevoegde autoriteiten schrijven zo nodig voor welke andere omstandigheden alle luchtvaartuigen moeten melden wanneer die zich voordoen of worden vastgesteld.

5.3 Andere niet-routinematige waarnemingen vanuit luchtvaartuigen

5.3.1 Wanneer er zich andere, niet in 5.2.1 beschreven weersomstandigheden voordoen, bijvoorbeeld windschering, die naar het oordeel van de gezagvoerder gevaar kunnen opleveren voor de veiligheid of in ernstige mate afbreuk kunnen doen aan het efficiënt functioneren van andere luchtvaartuigen, dient de gezagvoerder de bevoegde eenheid voor luchtverkeersdiensten zo snel mogelijk daarvan op de hoogte te stellen.

5.4 Melding van waarnemingen vanuit luchtvaartuigen via mondelinge communicatie

5.4.1 Waarnemingen vanuit luchtvaartuigen moeten tijdens de vlucht worden gemeld op het waarnemingstijdstip of zo snel mogelijk daarna.

5.4.2 Waarnemingen vanuit luchtvaartuigen moeten worden gemeld als vluchtrapporten (AIREP's) en dienen te voldoen aan de technische specificaties in aanhangsel 5.

5.5 Uitwisseling van vluchtrapporten

5.5.1 Eenheden voor luchtverkeersdiensten moeten zo snel mogelijk speciale en niet-routinematige vluchtrapporten doorgeven aan:

- a) andere betrokken luchtvaartuigen;
- b) het bijbehorende luchtvaartmeteorologisch wachtcentrum (MWO); en
- c) andere betrokken eenheden voor luchtverkeersdiensten.

5.5.2 De betrokken eenheid voor luchtverkeersdiensten bepaalt met welke frequentie en hoe lang de vluchtrapporten worden doorgegeven aan luchtvaartuigen.

AANHANGSEL 4 — LUCHTRUIMKLASSEN VOOR LUCHTVERKEERSDIENSTEN — DIENSTVERLENING EN VEREISTEN TIJDENS DE VLUCHT

(zie deel B, hoofdstuk 1, punt 1.2.1)

<i>Klasse</i>	<i>Soort vlucht</i>	<i>Toegepaste separatie</i>	<i>Verleende dienst</i>	<i>Snelheidsbeperking (*)</i>	<i>Vereist vermogen om radiocommunicatie tot stand te brengen</i>	<i>Permanente mondelinge lucht-grondcommunicatie in beide richtingen vereist</i>	<i>Onderworpen aan een verkeersklaring</i>
A	Alleen IFR	Alle luchtvaartuigen	Luchtverkeersleidingsdienst	Niet van toepassing	Ja	Ja	Ja
B	IFR	Alle luchtvaartuigen	Luchtverkeersleidingsdienst	Niet van toepassing	Ja	Ja	Ja
	VFR	Alle luchtvaartuigen	Luchtverkeersleidingsdienst	Niet van toepassing	Ja	Ja	Ja
C	IFR	IFR van IFR IFR van VFR	Luchtverkeersleidingsdienst	Niet van toepassing	Ja	Ja	Ja
	VFR	VFR van IFR	1) Luchtverkeersleidingsdienst voor separatie van IFR; 2) VFR/VFR-luchtverkeersinformatie (en luchtverkeersontwikkadvies indien daarom wordt verzocht)	Aangewezen luchtsnelheid (IAS) 250 kt beneden 3050 m (10 000 voet) AMSL	Ja	Ja	Ja

<i>Klasse</i>	<i>Soort vlucht</i>	<i>Toegepaste separatie</i>	<i>Verleende dienst</i>	<i>Snelheidsbeperking (*)</i>	<i>Vereist vermogen om radiocommunicatie tot stand te brengen</i>	<i>Permanente mondelinge lucht-grondcommunicatie in beide richtingen vereist</i>	<i>Onderworpen aan een verkeersklaring</i>
D	IFR	IFR van IFR	Luchtverkeersleidingsdienst, luchtverkeersinformatie over VFR-vluchten (en luchtverkeersontwikkadvies indien daarom wordt verzocht)	Aangewezen luchtsnelheid (IAS) 250 kt beneden 3050 m (10 000 voet) AMSL	Ja	Ja	Ja
	VFR	Geen	IFR/VFR- en VFR/VFR-luchtverkeersinformatie (en luchtverkeersontwikkadvies indien daarom wordt verzocht)	Aangewezen luchtsnelheid (IAS) 250 kt beneden 3050 m (10 000 voet) AMSL	Ja	Ja	Ja
E	IFR	IFR van IFR	Luchtverkeersleidingsdienst en voor zover uitvoerbaar, luchtverkeersinformatie over VFR-vluchten	Aangewezen luchtsnelheid (IAS) 250 kt beneden 3050 m (10 000 voet) AMSL	Ja	Ja	Ja
	VFR	Geen	Luchtverkeersinformatie, voor zover uitvoerbaar	Aangewezen luchtsnelheid (IAS) 250 kt beneden 3050 m (10 000 voet) AMSL	Nee (**)	Nee (**)	Nee
F	IFR	IFR van IFR, voor zover uitvoerbaar	Vluchtadviseringsdienst; vluchtinformatiedienst indien daarom wordt verzocht	Aangewezen luchtsnelheid (IAS) 250 kt beneden 3050 m (10 000 voet) AMSL	Ja (***)	Nee (***)	Nee

<i>Klasse</i>	<i>Soort vlucht</i>	<i>Toegepaste separatie</i>	<i>Verleende dienst</i>	<i>Snelheidsbeperking (*)</i>	<i>Vereist vermogen om radiocommunicatie tot stand te brengen</i>	<i>Permanente mondelinge lucht-grondcommunicatie in beide richtingen vereist</i>	<i>Onderworpen aan een verkeersklaring</i>
	VFR	Geen	Vluchtinformatiedienst indien daarom wordt verzocht	Aangewezen luchtsnelheid (IAS) 250 kt beneden 3050 m (10 000 voet) AMSL	Nee (**)	Nee (**)	Nee
G	IFR	Geen	Vluchtinformatiedienst indien daarom wordt verzocht	Aangewezen luchtsnelheid (IAS) 250 kt beneden 3050 m (10 000 voet) AMSL	Ja (**)	Nee (**)	Nee
	VFR	Geen	Vluchtinformatiedienst indien daarom wordt verzocht	Aangewezen luchtsnelheid (IAS) 250 kt beneden 3050 m (10 000 voet) AMSL	Nee (**)	Nee (**)	Nee

(*) Wanneer de overgangsvlieghoogte minder is dan 3050 m (10 000 voet) boven gemiddeld zeeniveau (AMSL), dient vliegniveau 100 te worden gebruikt in plaats van 10 000 voet.

(**) Piloten moeten zorgen voor permanente mondelinge lucht-grondcommunicatie en zo nodig tweewegcommunicatie tot stand brengen op het gepaste communicatiekanaal in RMZ.

(***) Mondelinge lucht-grondcommunicatie is verplicht voor vluchten die deelnemen aan de vluchtadviseringsdienst. Piloten moeten zorgen voor permanente mondelinge lucht-grondcommunicatie en zo nodig tweewegcommunicatie tot stand brengen op het gepaste communicatiekanaal in RMZ.

AANHANGSEL 5

EISEN INZAKE LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN TECHNISCHE SPECIFICATIES INZAKE WAARNEMINGEN VANUIT LUCHTVAARTUIGEN EN MELDINGEN VIA MONDELINGE COMMUNICATIE

1. INHOUD VAN VLUCHTRAPPORTEN

1.1 SPECIALE VLUCHTRAPPORTEN

1.1.1 De speciale vluchtrapporten (AIREP's) bevatten de volgende onderdelen:

Berichttypecode

Deel 1 (positie-informatie)

Identificatie van het luchtvaartuig

Positie of breedte- en lengtegraad

Tijd

Vliegniveau of bereik van vliegniveaus

Deel 3 (meteorologische informatie)

Omstandigheid die aanleiding geeft tot de afgifte van een speciaal vluchtrapport, te selecteren uit de lijst in deel B, hoofdstuk 5, punt 5.2.1.

2. SPECIFIEKE BEPALINGEN INZAKE DE MELDING VAN WINDSCHERING EN VULKANISCHE AS

2.1 Melding van windschering

2.1.1 Wanneer bij waarnemingen vanuit luchtvaartuigen windschering wordt gemeld tijdens de klim- en naderingsfase van de vlucht, moet het luchtvaartuigtype worden opgenomen.

2.1.2 Wanneer in de naderings- of klimfase van de vlucht windschering werd gemeld of voorspeld, maar die omstandigheden zich niet hebben voorgedaan, dient de gezagvoerder de bevoegde eenheid voor luchtverkeersdiensten zo snel mogelijk op de hoogte te stellen tenzij de gezagvoerder heeft kunnen constateren dat een vorig luchtvaartuig de bevoegde eenheid voor luchtverkeersdiensten daarvan al op de hoogte heeft gesteld.

2.2 Melding van vulkanische activiteit na de vlucht

2.2.1 Bij aankomst van een vlucht op een luchtvaartterrein moet de luchtvaartuigexploitant of een cockpitpersoneelslid onverwijld een volledig ingevuld verslag over vulkanische activiteit bezorgen aan de meteorologische dienst van het luchtvaartterrein. Wanneer deze dienst niet eenvoudig te bereiken is voor aankomende cockpitpersoneelsleden, moet het ingevulde formulier worden verwerkt zoals ter plaatse overeengekomen door de meteorologische autoriteit en de luchtvaartexploitant.

2.2.2 De meteorologische dienst moet het ingevulde verslag over vulkanische activiteit na ontvangst onverwijld doorgeven aan het luchtvaartmeteorologisch wachtcentrum (MWO)

dat verantwoordelijk is voor de meteorologische bewaking van het vluchtinformatiegebied waar de vulkanische activiteit werd waargenomen.

Aanvulling op de bijlage

Lijst van gemeenschappelijk overeengekomen afwijkingen, aan te melden bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) overeenkomstig artikel 5 van deze verordening:

DEEL B

Afwijkingen tussen deel B en de internationale normen in bijlage 11 (dertiende uitgave, tot en met wijziging 47-B) en bijlage 3 (zeventiende uitgave, tot en met wijziging 75) bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago).

Afwijking A11-01 ICAO-bijlage 11 Hoofdstuk 2	Nieuwe bepaling. Punt 1.5.1.1.2 van de verordening van de Unie berust op ICAO-bijlage 11, punt 2.24.1.1.1, Noot, en luidt als volgt: 1.5.1.1.2 De onder d) en e) bedoelde eisen gelden ook voor eenheden voor luchtverkeersdiensten die overeenkomstig het bepaalde onder c) op de hoogte werden gesteld.
Afwijking A11-02 ICAO-bijlage 11 Hoofdstuk 2	Nieuwe bepaling. Punt 1.5.1.1.3 van de verordening van de Unie berust op ICAO-bijlage 11, punt 2.24.1.1.2 en punt 2.24.1.1, Noot, en luidt als volgt: 1.5.1.1.3 Zodra de positie van het luchtvaartuig is bepaald, moet de eenheid voor luchtverkeersdiensten: a) het luchtvaartuig kennisgeven van zijn positie en van de te nemen corrigerende maatregelen. Deze kennisgeving dient onmiddellijk plaats te vinden wanneer er naar het oordeel van de luchtverkeersdienst een mogelijkheid bestaat van onderschepping of ander risico dat de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan brengen; en b) voor zover nodig, andere eenheden voor luchtverkeersdiensten en bevoegde militaire luchtverkeersleidingseenheden relevante informatie verschaffen over het verdwaalde luchtvaartuig en de kennisgevingen die aan dat luchtvaartuig werden gedaan.
Afwijking A11-03 ICAO-bijlage 11 Hoofdstuk 2	Nieuwe bepaling. Punt 1.5.1.3 van de verordening van de Unie berust op ICAO-bijlage 11, punt 2.23.3, Noot 1, en punt 2.24.1.3, en luidt als volgt: 1.5.1.3 In het geval van een verdwaald of niet-geïdentificeerd luchtvaartuig moet ermee rekening worden gehouden dat het luchtvaartuig het voorwerp

<p>Afwijking A11-04 ICAO-bijlage 11 Hoofdstuk 3</p>	<p>kan zijn van onwettige inmenging. Als de eenheid voor luchtverkeersdiensten van mening is dat een verdwaald of niet-geïdentificeerd luchtvaartuig het voorwerp kan zijn van onwettige inmenging, wordt de door de staat aangewezen bevoegde autoriteit onmiddellijk op de hoogte gesteld volgens ter plaatse overeengekomen procedures.</p> <p>Nieuwe bepaling. Punt 2.2.2 van de verordening van de Unie luidt als volgt:</p> <p>2.2.2 In door luchtverkeersleidingseenheden verleende klaringen moet voor een afdoende separatieafstand worden gezorgd:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) tussen alle vluchten in luchtruimklassen A en B; b) tussen IFR-vluchten in luchtruimklassen C, D en E; c) tussen IFR-vluchten en VFR-vluchten in luchtruimklasse C; d) tussen IFR-vluchten en speciale VFR-vluchten; e) tussen speciale VFR-vluchten tenzij de bevoegde autoriteit anders voorschrijft; <p>behalve dat, wanneer de piloot van een luchtvaartuig daarom verzoekt en de piloot van het andere luchtvaartuig daarmee instemt en voor zover de bevoegde autoriteit zulks voorschrijft voor de onder b) hierboven bedoelde gevallen in luchtruimklassen D en E, vliegklaring kan worden verleend mits de eigen separatie wordt aangehouden met betrekking tot een specifiek vluchtgedeelte beneden 3050 m (10 000 voet) in de klim- of dalingsfase, tijdens de dag in zichtweersomstandigheden (VMC).</p>
<p>Afwijking A11-05 ICAO-bijlage 11 Hoofdstuk 3</p>	<p>Punt 2.4.4.1 van de verordening van de Unie luidt als volgt (met toevoeging van de onderstreepte tekst aan de ICAO-norm in bijlage 11, punt 3.7.3.1):</p> <p>2.4.4 Terugmelding van klaringen en veiligheidsgerelateerde informatie</p> <p>2.4.4.1 Het cockpitpersoneel moet veiligheidsgerelateerde delen van verkeersklaringen en instructies die mondeling worden doorgegeven</p>

<p>Afwijking A11-06 ICAO-bijlage 11 Hoofdstuk 3</p>	<p>terugmelden aan de luchtverkeersleider. De volgende gegevens moeten altijd worden teruggemeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) verkeersklaringen voor vliegroutes; b) klaringen en instructies voor het oprijden van, landen op, opstijgen van, wegblijven van, kruisen van, <u>taxiën</u> en terugtaxiën op elke baan; en c) baan in gebruik, hoogtemeterinstellingen, SSR-codes, <u>nieuw toegewezen communicatiekanalen</u>, instructies met betrekking tot vliegniveau, koers en snelheid; en d) door de luchtverkeersleider opgegeven of in ATIS-uitzendingen opgenomen overgangsniveaus. <p>Punt 2.4.4.1.1 van de verordening van de Unie luidt als volgt (met toevoeging van de onderstreepte tekst aan de ICAO-norm in bijlage 11, punt 3.7.3.1.1):</p> <p>2.4.4.1.1 Andere klaringen of instructies, met inbegrip van voorwaardelijke klaringen <u>en taxi-instructies</u>, moeten zodanig worden teruggemeld of bevestigd dat duidelijk vast komt te staan dat ze werden begrepen en zullen worden nageleefd.</p>
<p>Afwijking A11-07 ICAO-bijlage 11 Hoofdstuk 3</p>	<p>Nieuwe bepaling. Punt 2.6 van de verordening van de Unie luidt als volgt:</p> <p>2.6 Speciale VFR-vluchten in plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden</p> <p>2.6.1 In een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied (CTR) mogen speciale VFR-vluchten worden uitgevoerd mits een verkeersklaring is verleend. Tenzij de bevoegde autoriteit daartoe toestemming heeft gegeven voor helikopters in bijzondere gevallen, zoals medische hulpvluchten, opsporings- en reddingsvluchten en brandbestrijdingsvluchten, moeten de volgende aanvullende voorwaarden worden nageleefd:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) door de piloot: <ul style="list-style-type: none"> i) buiten de wolken en met het aardoppervlak in zicht; ii) vliegzicht van ten minste 1500 m of, voor helikopters, van ten minste 800 m; iii) bij een aangewezen luchtsnelheid (IAS) van 140 kt of minder om voldoende gelegenheid te bieden ander verkeer en eventuele hindernissen tijdig op te merken ter voorkoming van een botsing; en b) door de luchtverkeersleider: <ul style="list-style-type: none"> i) alleen overdag, tenzij anders toegestaan door de bevoegde autoriteit;

<p>Afwijking A11-08 ICAO-bijlage 11 Hoofdstuk 4</p>	<p>ii) grondzicht van ten minste 1500 m of, voor helikopters, van ten minste 800 m;</p> <p>iii) wolkenbasis op ten minste 180 m (600 voet).</p> <p>Nieuwe bepaling. Punt 3.1.2 van de verordening van de Unie berust op ICAO-bijlage 11, punt 4.1.1, Noot, en luidt als volgt:</p> <p>3.1.2 De ontvangst van de vluchtinformatiedienst ontslaat de gezagvoerder van een luchtvaartuig niet van zijn verantwoordelijkheden. De eindbeslissing over voorgestelde wijzigingen in het vluchtplan komt toe aan de gezagvoerder.</p>
<p>Afwijking A3-01 ICAO-bijlage 3 Hoofdstuk 5</p>	<p>Nieuwe bepaling. Punt 5.2.2 van de verordening van de Unie luidt als volgt:</p> <p>5.2.2 De bevoegde autoriteiten schrijven zo nodig voor welke andere omstandigheden alle luchtvaartuigen moeten melden wanneer die zich voordoen of worden vastgesteld.</p>