

**GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2020/2148 VAN DE COMMISSIE**  
**van 8 oktober 2020**  
**tot wijziging van Verordening (EU) nr. 139/2014 wat betreft baanveiligheid en luchtvaartgegevens**  
**(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad <sup>(1)</sup>, en met name artikel 39, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie <sup>(2)</sup> zijn eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartterreinen vastgesteld, onder meer wat het beheer, de exploitatie, de certificering en het toezicht op die terreinen betreft.
- (2) Verordening (EU) nr. 139/2014 bevat algemene eisen voor exploitanten van luchtvaartterreinen met betrekking tot het beheer van luchtvaartgegevens en -informatie. Om de bestaande veiligheidsniveaus van de activiteiten op luchtvaartterreinen te handhaven of te verbeteren, moet aan exploitanten van luchtvaartterreinen de verplichting worden opgelegd om de hoge kwaliteit van luchtvaartgegevens en -informatie als onderdeel van de luchtvaartgegevensketen te waarborgen vanaf de bron tot de verstrekking van die gegevens aan de luchtvaartinlichtingendiensten. Daartoe moeten de eisen inzake de kwaliteit van de gegevens op operationeel niveau worden vervolledigd tot ze een niveau bereiken dat vergelijkbaar is met de eisen voor ATM/ANS-luchtnavigatiedienstverleners, met name inzake gegevensbescherming, gegevenscatalogus en gegevensuitwisseling.
- (3) Baanongevallen is een van de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO) vastgestelde categorieën van ongevallen met een hoog risico. Ongevallen die verband houden met de baanveiligheid vormen op wereldschaal de vaakst voorkomende ongevals categorie. Verordening (EU) nr. 139/2014 moet derhalve worden gewijzigd om het aantal ongevallen en ernstige incidenten door ongeoorloofde toegang tot de baan en andere voorvallen in verband met de baanveiligheid, zoals vergissingen van baan, botsingen op de grond en baanoverschrijdingen, terug te dringen.
- (4) De programma's voor de opleiding en het testen van de bekwaamheid van operationeel personeel, met inbegrip van de basisopleiding en periodieke opleiding, moeten in alle lidstaten worden geharmoniseerd door de vaststelling van gemeenschappelijke opleidingsvereisten waaraan exploitanten van luchtvaartterreinen moeten voldoen.
- (5) Exploitanten van luchtvaartterreinen moeten gegevens bijhouden in verband met de opleidingshistoriek, rijvergunningen, vergunningen en onderhoud van voertuigen en talenkennis.
- (6) Het huidige regelgevingskader bevat geen eisen inzake de verzending van Notam-berichten ("Notice to Air Men") door exploitanten van luchtvaartterreinen. Hierdoor is rechtsonzekerheid ontstaan over de vraag wanneer, om welke redenen en onder welke voorwaarden een exploitant van een luchtvaartterrein een Notam moet opstellen over een kwestie die de veiligheid in het gedrang kan brengen. De wijziging moet dan ook een aanvulling vormen op het regelgevingskader voor het opstellen en publiceren van Notams door exploitanten van luchtvaartterreinen, rekening houdend met de bepalingen van bijlage 15 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 ("het Verdrag van Chicago").

<sup>(1)</sup> PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1.

<sup>(2)</sup> Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartterreinen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 44 van 14.2.2014, blz. 1).

- (7) Uit onderzoeksrapporten van ongevallen is gebleken dat de normen voor de beoordeling van de toestand van het baanoppervlak en voor de rapportage daarover niet geharmoniseerd zijn en dat die factor aanzienlijk bijdraagt tot baanoverschrijdingen, met name wanneer de baan nat of verontreinigd is. De ICAO heeft derhalve een aantal normen en aanbevolen praktijken (SARP's) in verschillende bijlagen bij het Verdrag van Chicago gewijzigd en gedetailleerde richtsnoeren opgesteld om een wereldwijd gestandaardiseerd rapportageformaat voor de beoordeling en rapportage van de toestand van het baanoppervlak vast te stellen.
- (8) Verordening (EU) nr. 139/2014 moet dan ook worden gewijzigd met het oog op de tenuitvoerlegging van de toepasselijke SARP's van de ICAO betreffende de beoordeling en rapportage van de toestand van het baanoppervlak, met inbegrip van de toevoeging van definities van nieuwe termen.
- (9) Om het risico op een voorval ten gevolge van foute aannames bij de overdracht van operationele activiteiten te beperken, moet het personeel van het luchtvaartterrein op het moment van de overdracht actuele informatie krijgen over de operationele toestand.
- (10) Vreemde voorwerpen (Foreign Object Debris — FOD) op het manoeuvreerterrein en het platform vormen een aanzienlijk veiligheidsrisico voor de activiteiten op luchtvaartterreinen. De maatregelen om dit risico effectief te beperken, moeten gebaseerd zijn op de SARP's en richtsnoeren van de ICAO en op internationaal erkende praktijken.
- (11) De bestuurders van voertuigen, de staat en geschiktheid van voertuigen en hun communicatie- en bewakingsapparatuur spelen ook een rol in veiligheidsincidenten op banen en schade aan luchtvaartuigen. De voorwaarden voor het verlenen van een vergunning aan bestuurders en voertuigen moeten worden aangescherpt en er moeten nieuwe regels worden vastgesteld voor de exploitatie van voertuigen in het bewegingsgebied en andere operationele gebieden van het luchtvaartterrein.
- (12) Op basis van veiligheidsaanbevelingen en feedback van de lidstaten en belanghebbenden heeft de Commissie geconcludeerd dat het omgevingsbewustzijn van piloten, personeel van luchtverkeersdiensten en bestuurders van voertuigen die in het manoeuvreergebied actief zijn, moet worden aangescherpt om ongeoorloofde toegang tot de baan te voorkomen. Er moeten dan ook bepalingen worden vastgesteld om te waarborgen dat bestuurders van voertuigen die in het manoeuvreergebied van het luchtvaartterrein actief zijn, over een operationele kennis van het Engels beschikken. Op sommige luchtvaartterreinen bestaat evenwel de kans dat het gebruik van het Engels de veiligheid van de activiteiten niet ten goede komt. Daarom moeten de bevoegde autoriteiten, op basis van een veiligheidsbeoordeling van een of meerdere luchtvaartterreinen, het recht krijgen om af te wijken van de eis inzake kennis van de Engelse taal.
- (13) Het aantal voertuigen op een luchtvaartterrein moet beperkt worden tot voertuigen die relevant zijn om de veiligheid van de vluchtuitvoeringen te waarborgen. Om vergissingen bij het oproepen van voertuigen tegen te gaan, moeten voertuigen naar behoren worden uitgerust, onder meer met radioapparatuur en verlichting. Er moet in uitzonderingen worden voorzien voor voertuigen die niet aan de exploitatievoorwaarden voldoen maar die tijdelijk toegang moeten krijgen tot en worden ingezet op een luchtvaartterrein. Om ervoor te zorgen dat de EU-wetgeving in overeenstemming is met de ICAO-normen, moeten de rijvoorschriften op een luchtvaartterrein gebaseerd zijn op de bijlagen 2 en 14 bij het Verdrag van Chicago en de ICAO-richtsnoeren in Doc 4444 PANS-ATM.
- (14) Uit onderzoeken van ongevallen en ernstige incidenten tijdens het slepen van luchtvaartuigen blijkt dat het gebrek aan omgevingsbewustzijn, ontoereikende klaringen voor luchtvaartuigen en onvoldoende of onaangepaste verlichting van het getrokken luchtvaartuig tijdens de nacht factoren zijn die bijdragen tot schade aan luchtvaartuigen. Daarom moeten maatregelen worden ingevoerd om de veiligheid tijdens het slepen van luchtvaartuigen te verbeteren, wat routing, geleiding, verlichting, communicatieprocedures en coördinatie van de verschillende actoren betreft, en moeten specifieke maatregelen worden ingevoerd in geval van slechte weers- of meteorologische omstandigheden.
- (15) Er moeten regels worden vastgesteld om te verduidelijken welke andere mobiele voorwerpen dan voertuigen op luchtvaartterreinen moeten worden verlicht. Daartoe moet een inconsistentie worden weggewerkt met betrekking tot de zones van luchtvaartterreinen waarop de voorschriften voor de markering en verlichting van voertuigen van toepassing zijn.
- (16) Om de veiligheid, regelmaat en efficiëntie van de activiteiten te verbeteren, moeten op luchtvaartterreinen standaard-taxiroutes worden vastgesteld. Er moet rekening worden gehouden met de werking van transponders van luchtvaartuigen als die worden ondersteund door het systeem voor geleiding en controle van grondbewegingen op een luchtvaartterrein.

- (17) Onderzoeken van ongevallen en incidenten ten gevolge van ongeoorloofde toegang tot de baan wijzen op tekortkomingen in de procedures voor de communicatie tussen luchtverkeersdiensten en bestuurders van voertuigen en onoplettende voetgangers. Daarom moeten er gecoördineerde procedures worden vastgesteld voor de communicatie tussen de exploitant van het luchtvaartterrein en de luchtverkeersleiding om kwesties zoals gebruikte talen, frequenties, activiteiten van voetgangers op het manoeuvreerterrein, het gebruik van signalen en andere communicatiemiddelen bij communicatiestoringen te regelen. Die procedures moeten betrekking hebben op de verspreiding van relevante informatie over het luchtvaartterrein via radiocommunicatie.
- (18) Om nieuwe voorvallen door de aanwezigheid van voetgangers op het manoeuvreerterrein te voorkomen, moet de toegang van onbevoegd personeel tot het manoeuvreerterrein en andere verkeersgebieden worden verboden. Er moeten maatregelen worden genomen om de controle van voetgangersverkeer te waarborgen.
- (19) Verordening (EU) nr. 139/2014 voorziet niet uitdrukkelijk in verplichtingen van exploitanten van luchtvaartterreinen inzake de exploitatie in winterse omstandigheden. Om de wetgeving van de Unie in overeenstemming te brengen met de ICAO-normen van de bijlagen 14 en 15 bij het Verdrag van Chicago, moeten verplichtingen worden ingevoerd voor luchtvaartterreinen in gebieden met langere winterperioden waarin de baan bedekt is met samengedrukte sneeuw of ijs. Die verplichtingen moeten gebaseerd zijn op de bestaande praktijken in het licht van de feedback van de vliegtuigfabrikanten en de ICAO.
- (20) Om ervoor te zorgen dat de wetgeving van de Unie in overeenstemming is met de ICAO-normen, moet de exploitant van het luchtvaartterrein worden verplicht de toestand van het baanoppervlak te beoordelen en een baantoestandcode (RWYCC — Runway Condition Code) toe te kennen.
- (21) Het onderhoudsprogramma van een luchtvaartterrein moet waarborgen dat de voor de exploitatie van het luchtvaartterrein vereiste faciliteiten, systemen, voertuigen en apparatuur geen afbreuk doen aan de veiligheid, regelmaat en efficiëntie van de luchtvaartnavigatie. Het onderhoudsprogramma moet de beginselen met betrekking tot menselijke factoren in acht nemen overeenkomstig bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago en de exploitant van het luchtvaartterrein moet over middelen beschikken om het onderhoudsprogramma effectief uit te voeren.
- (22) De voorschriften van Verordening (EU) nr. 139/2014 met betrekking tot het onderhoud van het baanoppervlak, in het bijzonder wat betreft de rolweerstand van het baanoppervlak, moeten in overeenstemming worden gebracht met de ICAO-normen teneinde het risico op baanoverschrijding te beperken en ook de risico's in verband met de aanwezigheid van vreemde voorwerpen aan te pakken.
- (23) Op basis van de desbetreffende bepalingen van bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago moet Verordening (EU) nr. 139/2014 worden aangevuld met verbeterde voorschriften voor het onderhoud van de stroomvoorziening van het luchtvaartterrein en met nieuwe eisen inzake het onderhoud van de verlichting van het luchtvaartterrein. Voorts moeten specifieke eisen voor het onderhoud van de tekens en markeringen op luchtvaartterreinen worden toegevoegd.
- (24) Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart heeft ontwerpuitvoeringsvoorschriften opgesteld en ingediend als Adviezen nrs. 02/2018 en 03/2019 overeenkomstig artikel 75, lid 2, onder b) en c), en artikel 76, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139.
- (25) Verordening (EU) nr. 139/2014 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (26) Gezien de gevolgen van de uitbraak van COVID-19 voor de middelen van de bevoegde autoriteiten en de betrokken exploitanten, en teneinde hen onmiddellijk ademruimte te bieden en een adequate voorbereiding mogelijk te maken, moet de toepassing van de eisen inzake de rapportage van verontreiniging van het baanoppervlak, de toestand van het baanoppervlak en vluchtuitvoeringen in de winter worden uitgesteld tot 12 augustus 2021, en moet de toepassing van de regels inzake het kwaliteitsbeheersysteem worden uitgesteld tot 27 januari 2022,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

#### **Wijzigingen van Verordening (EU) nr. 139/2014**

De bijlagen I, III en IV bij Verordening (EU) nr. 139/2014 worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige verordening.

*Artikel 2***Datum van inwerkingtreding en toepassing**

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Punt 3, onder d), e), q) en r), van de bijlage bij deze verordening, en punt ADR.OPS.A.057(d)(4) van bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 139/2014 zijn van toepassing met ingang van 12 augustus 2021.

Punt 2, onder a), en punt 3, onder a) en b), van de bijlage zijn van toepassing met ingang van 27 januari 2022.

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

Gedaan te Brussel, 8 oktober 2020.

*Voor de Commissie*  
*De voorzitter*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## BIJLAGE

De bijlagen I, III en IV bij Verordening (EU) nr. 139/2014 worden als volgt gewijzigd:

1) Bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

a) de volgende punten 6 a), 6 b) en 6 c) worden ingevoegd:

“6 a) “bericht aan luchtvaardenden (Aeronautical Information Circular, AIC)”: een bericht met informatie die niet in aanmerking komt voor de uitgifte van een mededeling aan luchtvaardenden (Notice to Air Man, NOTAM) of opname in de AIP, maar dat betrekking heeft op de vliegveiligheid, de luchtvaartnavigatie of op technische, administratieve of wetgevingsaangelegenheden;

6 b) “luchtvaartinformatieproduct”: luchtvaartgegevens en -informatie die worden verstrekt als digitale gegevensreeksen of als gestandaardiseerde presentatie in gedrukte of elektronische vorm. Luchtvaartinformatieproducten omvatten onder meer:

— AIP, inclusief wijzigingen en aanvullingen,

— AIC,

— luchtvaartkaarten,

— NOTAM,

— digitale gegevensreeksen;

6 c) “luchtvaartgids (Aeronautical Information Publication, AIP)”: een publicatie die door of onder de autoriteit van een lidstaat is uitgegeven en luchtvaartinformatie met een blijvend karakter bevat die essentieel is voor de luchtvaart;”;

b) het volgende punt 15 a) wordt ingevoegd:

“15 a) “verontreinigde baan”: een baan waarvan een aanzienlijk deel van het oppervlak (al dan niet in geïsoleerde gebieden) binnen de gebruikte lengte en breedte is bedekt met rrrn of meer stoffen die vermeld zijn in de beschrijvingen van de toestand van het baanoppervlak;”;

c) het volgende punt 17 a) wordt ingevoegd:

“17 a) “gegevensreeks”: een identificeerbare gegevensverzameling;”;

d) het volgende punt 18 a) wordt ingevoegd:

“18 a) “droog”: met betrekking tot de toestand van de baan, een baan waarvan het oppervlak vrij is van zichtbaar vocht en waarvan het voor gebruik bestemde gebied niet verontreinigd is;”;

e) het volgende punt 19 a) wordt ingevoegd:

“19 a) “vreemd voorwerp (Foreign Object Debris, FOD)”: een levenloos voorwerp binnen het bewegingsgebied dat geen operationele of luchtvaartfunctie heeft en dat gevaar kan opleveren voor de exploitatie van luchtvaartuigen;”;

f) de volgende punten 24 a) en 24 b) worden ingevoegd:

“24 a) “betrouwbaarheid van het verlichtingssysteem”: de waarschijnlijkheid dat de volledige installatie binnen de gespecificeerde toleranties werkt en dat het systeem operationeel is;

24 b) “locatie-indicatoren”: de jongste vigerende editie van de “Location Indicators” (Doc. 7910), als goedgekeurd en gepubliceerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;”;

g) de volgende punten 34 a) en 34 b) worden ingevoegd:

“34 a) “mededeling aan luchtvaardenden (NOTAM)”: een mededeling die via telecommunicatiemiddelen wordt verspreid en die informatie bevat over de vaststelling, toestand of wijziging van een luchtvaartfaciliteit, -dienst, -procedure of -risico en waarvan tijdige kennisgeving door het bij de uitvoering van vluchten betrokken personeel van essentieel belang is;

34 b) “NOTAM-code”: de code die is opgenomen in de jongste vigerende editie van de “Procedures for Air Navigation Services — ICAO Abbreviations and Codes” (PANS ABC — Doc 8400), als goedgekeurd en gepubliceerd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;”;

h) de volgende punten 38 a) tot en met 38 h) worden ingevoegd:

- “38 a) “matrix voor de beoordeling van de baantoestand (RCAM)”: een matrix waarmee de baantoestandcode (RWYCC) kan worden beoordeeld aan de hand van bijbehorende procedures, op basis van de geobserveerde toestand van het baanoppervlak en rapporten van piloten over de remwerking;
- 38 b) “baantoestandcode (RWYCC)”: een nummer dat in het baantoestanderapport (RCR) moet worden gebruikt en dat het effect van de toestand van het baanoppervlak op de remprestaties en de laterale controle van het vliegtuig weergeeft;
- 38 c) “baantoestanderapport (RCR)”: een uitgebreid gestandaardiseerd rapport over de toestand van het baanoppervlak en de gevolgen daarvan voor de opstijg- en landingsprestaties van het vliegtuig, beschreven aan de hand van de voorschriften met betrekking tot de staat van de baan;
- 38 d) “veiligheidszone aan het einde van de baan (RESA)”: een gebied dat symmetrisch is ten opzichte van de middellijn van de baan en dat aan het einde van de strip grenst, met als hoofddoel het risico op schade aan te kort of te ver binnenkomende vliegtuigen te beperken;
- 38 e) “baanwachtpositie”: een aangewezen positie waarop taxiënde luchtvaartuigen en voertuigen moeten stoppen en wachten om een baan, een obstakelbeperkend vlak of een instrumentlandingsstelsel (ILS)/microgolflandingsstelsel (MLS) of een kritisch/gevoelig gebied te beschermen, tenzij de plaatselijke luchtverkeersleidingdienst andere instructies geeft;
- 38 f) “baanstrip”: een afgebakend gebied, met inbegrip van de baan en de eventuele baanuitloop, bestemd om:
- a) het risico op schade aan luchtvaartuigen die naast de baan terechtkomen, te beperken;
  - b) luchtvaartuigen die tijdens het opstijgen of landen boven de baan vliegen, te beschermen;
- 38 g) “toestand van het baanoppervlak”: een beschrijving van de toestand van het baanoppervlak die in het RCR wordt gebruikt als basis voor de vaststelling van de RWYCC voor de prestaties van vliegtuigen;
- 38 h) “indicatoren van de toestand van het baanoppervlak”: een van de volgende elementen op het baanoppervlak:
- a) samengedrukte sneeuw: sneeuw die is samengedrukt tot een solide massa, die slechts in beperkte mate verder wordt samengedrukt door vliegtuigbanden onder bedrijfsdruk en -belasting of waarin die banden geen diepe sporen veroorzaken;
  - b) droge sneeuw: sneeuw waarvan niet gemakkelijk een sneeuwbal kan worden gemaakt;
  - c) vorst: ijskristallen gevormd door het aanvriezen van vocht in de lucht op een oppervlak waarvan de temperatuur zich op of onder het vriespunt bevindt; vorst heeft een meer korrelige textuur dan ijs doordat de ijskristallen bij vorst, in tegenstelling tot ijs, onafhankelijk van elkaar ontstaan;
  - d) ijs: water dat is bevroren of samengedrukte sneeuw die zich in droge en koude omstandigheden tot ijs heeft omgevormd;
  - e) smeltende sneeuw: sneeuw die zo verzadigd is met water dat er water uit loopt wanneer een handvol sneeuw wordt opgeraapt of die wegspat wanneer er hard wordt op getrapt;
  - f) stilstaand water: water met een diepte van meer dan 3 mm;
  - g) nat ijs: ijs waarop water staat of dat aan het smelten is;
  - h) natte sneeuw: sneeuw die voldoende water bevat om een stevige, goed samengedrukte sneeuwbal te kunnen maken waar geen water uit loopt;”;

i) de volgende punten 41 a), 41 b) en 41 c) worden ingevoegd:

- „41 a) “gladde natte baan”: een natte baan waarvan is vastgesteld dat de rolweerstand op een aanzienlijk deel ervan is afgenomen;
- 41 b) “Snowtam”:
- a) met ingang van 7 januari 2021 tot en met 11 augustus 2021: een speciale reeks NOTAM in een specifiek formaat voor de melding van de aanwezigheid of het verdwijnen van gevaarlijke omstandigheden ten gevolge van sneeuw, ijs, smeltende sneeuw of stilstaand water in combinatie met sneeuw, smeltende sneeuw en ijs in het bewegingsgebied;

- b) met ingang van 12 augustus 2021: een speciale reeks NOTAM die worden gegeven in een standaardformaat, waarbij een baantoestandrapport wordt verstrekt dat melding maakt van de aanwezigheid of het verdwijnen van gevaarlijke omstandigheden ten gevolge van sneeuw, ijs, smeltende sneeuw, ijzel of water in combinatie met de aanwezigheid van sneeuw, smeltende sneeuw, ijs of ijzel in het bewegingsgebied;
- 41 c) “speciaal geprepareerde winterbaan”: een baan met een droog bevroren oppervlak van samengedrukte sneeuw en/of ijs dat behandeld is met zand of grind of mechanisch is behandeld om de rolweerstand te verhogen;”;
- j) punt 47 wordt vervangen door:
- “47) “bepalingen van het certificaat”:
- ICAO-locatie-indicatoren,
  - de vluchtuitvoeringsomstandigheden (VFR/IFR, dag/nacht),
  - vluchtuitvoeringen op speciaal geprepareerde winterbanen,
  - de baan,
  - verklaarde afstanden,
  - beschikbare baantypes en naderingen,
  - luchtvaartterreencode,
  - de reikwijdte van activiteiten van luchtvaartuigen op luchtvaartterreinen met een hogere code,
  - platformbeheersdiensten (ja/nee),
  - beschermingsniveau op het gebied van redding en brandbestrijding;”;
- k) punt 48) wordt vervangen door:
- “48) “visuele hulpmiddelen”: indicatoren en signaalinrichtingen, markeringen, lichten, tekens en merkbakens of combinaties daarvan;”;
- l) het volgende punt 49) wordt toegevoegd:
- “49) “natte baan”: een baan waarvan het voor gebruik bestemde deel van het oppervlak zichtbaar vochtig is of bedekt is met tot 3 mm diep water.”.
- 2) Bijlage III wordt als volgt gewijzigd:
- a) punt ADR.OR.D.007 wordt vervangen door:
- “ADR.OR.D.007 Beheer van luchtvaartgegevens en luchtvaartinformatie**
- a) Als onderdeel van zijn beheersysteem, zorgt de exploitant van het luchtvaartterrein voor de toepassing en actualisering van een kwaliteitsbeheersysteem met betrekking tot:
- 1) zijn activiteiten met betrekking tot luchtvaartgegevens;
  - 2) zijn activiteiten met betrekking tot het verstrekken van luchtvaartinformatie.
- b) In het kader van zijn beheersysteem dient de exploitant van het luchtvaartterrein een beveiligingsbeheersysteem op te zetten om de vluchtuitvoeringsgegevens die hij ontvangt, produceert of anderszins gebruikt te beveiligen en aldus te garanderen dat die gegevens uitsluitend toegankelijk zijn voor daartoe gemachtigde personen.
- c) In het beveiligingsbeheersysteem van de exploitant van het luchtvaartterrein worden de volgende elementen gedefinieerd:
- 1) de procedures voor de beoordeling en beperking van risico's op het gebied van de beveiliging van gegevens, het toezicht op en de verhoging van de beveiliging, de evaluatie van de beveiliging en de verspreiding van opgedane ervaringen;
  - 2) de methoden om lekken in de beveiliging op te sporen en het personeel op passende wijze te waarschuwen;
  - 3) de methoden om de gevolgen van schendingen van de beveiliging onder controle te houden en om herstel- en schadebeperkingsprocedures vast te stellen teneinde herhaling te voorkomen.
- d) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt ervoor dat zijn personeel over een veiligheidsmachtiging beschikt met betrekking tot de beveiliging van luchtvaartgegevens.
- e) De exploitant van het luchtvaartterrein neemt de nodige maatregelen om zijn luchtvaartgegevens te beschermen tegen cyberdreigingen.”;

b) punt ADR.OR.D.017 wordt vervangen door:

**“ADR.OR.D.017 Opleidingsprogramma's en programma's voor het testen van vaardigheden**

- a) De exploitant van het luchtvaartterrein ontwikkelt en organiseert een opleidingsprogramma voor personeelsleden die bij de exploitatie, het onderhoud en het beheer van het luchtvaartterrein zijn betrokken om hun permanente bekwaamheid te waarborgen en ervoor te zorgen dat zij op de hoogte zijn van de regels en procedures die relevant zijn voor de exploitatie van het luchtvaartterrein en van het verband tussen hun functies en taken en het luchtvaartterrein als geheel.
- b) De onder a) bedoelde opleiding:
- 1) omvat basisopleiding, periodieke opleiding, bijscholing en nascholing;
  - 2) is afgestemd op de functies en taken van het personeel;
  - 3) omvat de toepasselijke operationele procedures en -voorschriften van het luchtvaartterrein, alsmede het rijden.
- c) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt ervoor dat alle andere personeelsleden, met inbegrip van personeelsleden van andere organisaties die op het luchtvaartterrein werken of diensten verrichten en die zonder begeleiding toegang hebben tot het bewegingsgebied en andere operationele zones van het luchtvaartterrein, een passende opleiding krijgen en gekwalificeerd zijn voor ongebeide toegang.
- d) De onder c) bedoelde opleiding omvat:
- 1) basisopleiding, periodieke opleiding, bijscholing en nascholing;
  - 2) de toepasselijke operationele procedures en -voorschriften van het luchtvaartterrein, alsmede het rijden.
- e) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt ervoor dat het onder a) en c) bedoelde personeel de noodzakelijke basisopleiding met goed gevolg heeft doorlopen alvorens toestemming te krijgen voor:
- 1) het uitvoeren van taken zonder toezicht;
  - 2) ongebeide toegang tot het bewegingsgebied en andere operationele zones van het luchtvaartterrein.
- De basisopleiding omvat een voldoende lange theoretische en praktische opleiding en bekwaamheidsbeoordelingen van het personeel na die opleiding.
- f) Om hun taken zonder toezicht te blijven uitvoeren en zonder begeleiding toegang te krijgen tot het bewegingsgebied en andere operationele zones van het luchtvaartterrein en tenzij anders gespecificeerd in dit deel en in deel-ADR.OPS, zorgt de exploitant van het luchtvaartterrein ervoor dat het onder a) en c) bedoelde personeel met goed gevolg de volgende opleiding heeft genoten over de regels en procedures die relevant zijn voor de exploitatie van het luchtvaartterrein:
- 1) periodieke opleiding, met intervallen van maximaal 24 maanden na de voltooiing van de basisopleiding. Indien de periodieke opleiding plaatsvindt in de laatste drie kalendermaanden van dat interval, begint het nieuwe interval te lopen na het verstrijken van het oorspronkelijke interval;
  - 2) bijscholing, voorafgaand aan het uitvoeren van hun werkzaamheden zonder toezicht of het verkrijgen van toestemming voor ongebeide toegang tot het bewegingsgebied of een andere operationele zone van het luchtvaartterrein, na een afwezigheid op het werk van minstens drie en maximaal twaalf opeenvolgende maanden. Personeelsleden die meer dan twaalf opeenvolgende maanden afwezig zijn, moeten een basisopleiding volgen overeenkomstig punt c);
  - 3) nascholing vanwege wijzigingen van hun operationele omgeving of toegewezen taken, voor zover nodig.
- g) De exploitant van het luchtvaartterrein ontwikkelt en organiseert een programma voor het testen van de vaardigheden van personeelsleden als bedoeld onder a), en ziet erop toe dat de onder c) bedoelde personeelsleden hebben aangetoond dat zij voor de uitvoering van hun taken over de nodige bekwaamheden beschikken, overeenkomstig een programma voor het testen van de vaardigheden, teneinde het volgende te waarborgen:
- 1) de blijvende bekwaamheid van het personeel;
  - 2) kennis van het personeel van de voor zijn functies en taken relevante regels en procedures.



Tenzij anders gespecificeerd in dit deel en deel ADR.OPS, dient de exploitant van het luchtvaartterrein ervoor te zorgen dat de onder a) en c) bedoelde personen na het voltooiën van hun basisopleiding met intervallen van maximaal 24 maanden aan een vaardigheidstest worden onderworpen.

- h) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt ervoor dat:
- 1) voor het geven van opleidingen en de organisatie van beoordeling en vaardigheidstesten een beroep wordt gedaan op gekwalificeerde en ervaren instructeurs;
  - 2) passende faciliteiten, middelen en uitrusting beschikbaar zijn voor de organisatie van opleiding en, desgevallend, vaardigheidstesten.
- i) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt voor de vaststelling en uitvoering van procedures voor de organisatie van de opleidingen en programma's voor het testen van vaardigheden en:
- 1) houdt passende gegevens bij over de kwalificaties, opleiding en vaardigheidstests, teneinde de naleving van deze eis aan te tonen;
  - 2) stelt die gegevens op verzoek ter beschikking van het betrokken personeel;
  - 3) stelt, als een persoon in dienst treedt bij een andere werkgever, de gegevens van die persoon op verzoek ter beschikking van die nieuwe werkgever.”;
- c) punt ADR.OR.D.035, onder d), wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt 6 wordt vervangen door:  
“6) de actuele versie van het gevarenregister.”;
  - ii) de volgende punten 7 en 8 worden toegevoegd:  
“7) gegevens over de afgifte van vergunningen voor het besturen van een voertuig en, in voorkomend geval, certificaten van talenkennis, tot ten minste vier jaar nadat een persoon uit dienst is getreden, of over de intrekking of annulering van een vergunning voor het besturen van een voertuig, tot de bevoegde autoriteit een audit van die activiteit heeft uitgevoerd;
  - 8) gegevens over voertuigvergunningen en onderhoudsgegevens van de exploitant van het luchtvaartterrein tot ten minste vier jaar nadat een voertuig uit dienst is genomen, of tot de bevoegde autoriteit een audit van die activiteit heeft uitgevoerd.”.
- 3) Bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:
- a) punt ADR.OPS.A.010 wordt vervangen door:  
**“ADR.OPS.A.010 Eisen inzake gegevenskwaliteit**  
De exploitant van het luchtvaartterrein treft formele regelingen met de organisaties waarmee hij luchtvaartgegevens en/of luchtvaartinformatie uitwisselt en zorgt ervoor dat:  
    - a) alle gegevens met betrekking tot het luchtvaartterrein en de beschikbare diensten worden verstrekt in de vereiste kwaliteit; de eisen inzake gegevenskwaliteit worden nageleefd bij het aanmaken van de gegevens en gedurende de verzending ervan;
    - b) de nauwkeurigheid van de luchtvaartgegevens beantwoordt aan de voorschriften van de catalogus van luchtvaartgegevens;
    - c) de integriteit van de luchtvaartgegevens wordt gehandhaafd gedurende het volledige gegevensproces, van ontstaan tot verzending, op basis van de integriteitsclassificatie die gespecificeerd is in de catalogus van luchtvaartgegevens. Bovendien moeten procedures worden vastgesteld om te garanderen dat:  
      - 1) voor routinegegevens, datacorruptie wordt vermeden gedurende het volledige verwerkingsproces van de gegevens;
      - 2) voor essentiële gegevens, datacorruptie zich in geen enkel stadium van het volledige proces voordoet en er wordt voorzien in aanvullende processen om, indien nodig, potentiële risico's in de algemene systeemarchitectuur aan te pakken, teneinde de gegevensintegriteit op dat niveau te waarborgen;
      - 3) voor kritieke gegevens, er zich in geen enkel stadium van het proces datacorruptie voordoet en er wordt voorzien in aanvullende processen voor het waarborgen van de integriteit, teneinde de gevolgen te beperken van fouten die worden vastgesteld aan de hand van een grondige analyse van de algemene systeemarchitectuur en die risico's voor de gegevensintegriteit kunnen inhouden;
    - d) de resolutie van de luchtvaartgegevens in verhouding staat tot de werkelijke nauwkeurigheid van de gegevens;
    - e) de luchtvaartgegevens traceerbaar zijn;
    - f) de luchtvaartgegevens actueel zijn, met vermelding van eventuele beperkingen op de periode waarin ze effectief zijn;

- g) de luchtvaartgegevens volledig zijn;
- h) het formaat van de aangeleverde gegevens beantwoordt aan de gespecificeerde eisen.”;
- b) de volgende punten ADR.OPS.A.020 tot en met ADR.OPS.A.055 worden toegevoegd:

**“ADR.OPS.A.020 Gemeenschappelijke referentiesystemen**

Voor luchtvaartnavigatietoepassingen gebruikt de exploitant van het luchtvaartterrein:

- a) het wereldgeodesiesysteem — 1984 (WGS-84) als horizontaal referentiesysteem;
- b) het gemiddelde zeeniveau (MSL) als verticaal referentiesysteem;
- c) de Gregoriaanse kalender en gecoördineerde universele tijd (UTC) als tijdsreferentiesystemen.

**ADR.OPS.A.025 Opsporing van gegevensfouten en authenticatie**

Wanneer de exploitant van het luchtvaartterrein gegevens genereert, verwerkt of verzendt naar de verlener van luchtvaartinlichtingendiensten (AIS), zorgt hij ervoor dat:

- a) digitale foutendetectietechnieken worden gebruikt tijdens de verzending en opslag van luchtvaartgegevens teneinde de toepasselijke niveaus van gegevensintegriteit te ondersteunen;
- b) een geschikt authenticatieproces wordt toegepast op de overdracht van luchtvaartgegevens, zodat de ontvangers kunnen bevestigen dat de gegevens of informatie door een gemachtigde bron werd(en) verzonden.

**ADR.OPS.A.030 Catalogus van luchtvaartgegevens**

Bij het opstellen, verwerken of verzenden van gegevens naar de AIS-aanbieder zorgt de exploitant van het luchtvaartterrein ervoor dat de in aanhangsel 1 van bijlage III (Deel-ATM/ANS.OR) bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie (\*) vermelde gegevens beantwoorden aan de specificaties van de gegevenscatalogus.

**ADR.OPS.A.035 Validering en verificatie van gegevens**

Bij het genereren, verwerken of verzenden van gegevens naar de AIS-aanbieder zorgt de exploitant van het luchtvaartterrein ervoor dat validerings- en verificatietechnieken worden toegepast, zodat de luchtvaartgegevens beantwoorden aan de bijbehorende eisen inzake gegevenskwaliteit. Daarnaast:

- a) moet de verificatie garanderen dat de luchtvaartgegevens zonder datacorruptie worden ontvangen en dat het luchtvaartgegevensproces niet tot datacorruptie leidt;
- b) worden handmatig ingevoerde luchtvaartgegevens en -informatie afzonderlijk geverifieerd om eventuele fouten bij het invoeren op te sporen;
- c) worden de oorspronkelijke gegevens bij het gebruik van luchtvaartgegevens om nieuwe luchtvaartgegevens te verkrijgen of te berekenen, geverifieerd en gevalideerd, behalve als ze afkomstig zijn van een gezaghebbende bron.

**ADR.OPS.A.040 Eisen inzake de behandeling van fouten**

De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt ervoor dat:

- a) tijdens het opstellen en na de overdracht van de gegevens vastgestelde fouten worden aangepakt, gecorrigeerd of rechtgezet;
- b) prioriteit wordt gegeven aan het beheren van fouten in kritieke en essentiële luchtvaartgegevens.

**ADR.OPS.A.045 Metagegevens**

De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt ervoor dat de metagegevens ten minste het volgende omvatten:

- a) de identificatie van de organisaties of entiteiten die luchtvaartgegevens genereren, verzenden en bewerken;
- b) de uitgevoerde handeling;
- c) de datum en het tijdstip waarop de handeling is uitgevoerd.

**ADR.OPS.A.050 Verzending van gegevens**

De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt ervoor dat luchtvaartgegevens langs elektronische weg worden verzonden.

#### **ADR.OPS.A.055 Instrumenten en software**

Bij het genereren, verwerken of verzenden van luchtvaartgegevens naar de AIS-aanbieder zorgt de exploitant van het luchtvaartterrein ervoor dat de instrumenten en software die worden gebruikt om luchtvaartgegevensprocessen te ondersteunen of te automatiseren, hun functie vervullen zonder de kwaliteit van de luchtvaartgegevens aan te tasten.

(\*) Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en het toezicht daarop, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 482/2008, Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1034/2011, (EU) nr. 1035/2011 en (EU) 2016/1377 en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 677/2011 (PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1).";

c) het volgende punt ADR.OPS.A.057 wordt toegevoegd:

#### **"ADR.OPS.A.057 Uitgifte van NOTAM**

a) De exploitant van het luchtvaartterrein dient:

- 1) procedures vast te stellen en uit te voeren voor de uitgifte van NOTAM door de desbetreffende verlener van luchtvaartinlichtingendiensten:
  - i) die informatie bevatten over de vaststelling, toestand of wijziging van een luchtvaartfaciliteit, -dienst, -procedure of -risico, waarvan tijdige kennisgeving van essentieel belang is voor personeel dat bij de vluchtuitvoering is betrokken;
  - ii) die informatie van tijdelijke en kortstondige aard bevatten, of die betrekking hebben op significante permanente operationele veranderingen of tijdelijke veranderingen van lange duur die op korte termijn worden ingevoerd, behalve uitvoerige tekst en/of grafieken;
- 2) het personeel van het luchtvaartterrein aan te wijzen, dat met goed gevolg een relevante opleiding heeft gevolgd en zijn bekwaamheid heeft aangetoond om NOTAM uit te geven en relevante informatie te verstrekken aan de verleners van luchtvaartinformatiediensten waarmee de exploitant regelingen heeft getroffen;
- 3) ervoor te zorgen dat alle andere personeelsleden van luchtvaartterreinen die in het kader van hun takenpakket NOTAM gebruiken met goed gevolg een relevante opleiding hebben gevolgd en hebben aangetoond dat zij daarvoor over de nodige bekwaamheden beschikken.

b) De exploitant van het luchtvaartterrein geeft een NOTAM uit als de volgende informatie moet worden verstrekt:

- 1) de vaststelling van, sluiting van of significante wijzigingen in de werking van luchtvaartterreinen, heliavens of banen;
- 2) de vaststelling van, opheffing van of significante wijzigingen in de werking van diensten op het luchtvaartterrein;
- 3) de vaststelling van, intrekking van of significante wijzigingen in de operationele capaciteit van radionavigatie- en lucht-grondcommunicatiediensten die onder de verantwoordelijkheid van de exploitant van het luchtvaartterrein vallen;
- 4) de onbeschikbaarheid van backup- en secundaire systemen, met directe operationele gevolgen;
- 5) de invoering van, verwijdering van of significante wijzigingen van visuele hulpmiddelen;
- 6) de onderbreking of hervatting van de werking van belangrijke componenten van het verlichtingssysteem van het luchtvaartterrein;
- 7) de vaststelling, intrekking of significante wijziging van de procedures voor luchtvaartnavigatiediensten die onder de verantwoordelijkheid van de exploitant van het luchtvaartterrein vallen;
- 8) de aanwezigheid of de correctie van belangrijke defecten of hindernissen in het manoeuvreergebied;
- 9) wijzigingen of beperkingen van de beschikbaarheid van brandstof, olie en zuurstof;

- 10) de vaststelling, intrekking of hervatting van de werking van waarschuwingsbakens die obstakels voor de luchtvaart aangeven;
  - 11) geplande laserremissies, lasershows en zoeklichten in de omgeving van het luchtvaartterrein, als deze het nachtzicht van piloten waarschijnlijk zullen schaden;
  - 12) de oprichting, verwijdering of wijziging van obstakels voor de luchtvaartnavigatie in de naderings-/wegklimzone, zone voor gemiste nadering en naderingszone en op de baan;
  - 13) wijzigingen in de categorie redding en brandbestrijding op luchtvaartterreinen of helihavens;
  - 14) de aanwezigheid, opheffing of significante wijzigingen van gevaarlijke omstandigheden wegens sneeuw, smeltende sneeuw, ijs, radioactief materiaal, giftige chemicaliën, afzetting van vulkanische as of water in het bewegingsgebied;
  - 15) gladheid van een natte baan of een deel daarvan;
  - 16) de onbeschikbaarheid van een baan door werkzaamheden aan de baanmarkering; of informatie over de tijd die nodig is om de start- en landingsbaan beschikbaar te stellen, indien de voor die werkzaamheden gebruikte apparatuur kan worden verwijderd;
  - 17) de aanwezigheid van gevaren die een impact hebben op de luchtvaartnavigatie, waaronder de aanwezigheid van wilde dieren, obstakels, tentoonstellingen en belangrijke gebeurtenissen.
- c) Met het oog op punt b) zorgt de exploitant van het luchtvaartterrein ervoor dat:
- 1) NOTAM voldoende lang vooraf worden uitgegeven, zodat de betrokken partijen tijd hebben om de nodige maatregelen te nemen, behalve in het geval van defecten, het vrijkomen van radioactieve stoffen, giftige chemische stoffen en andere onvoorzienbare gebeurtenissen;
  - 2) in NOTAM waarin de onbeschikbaarheid van bepaalde faciliteiten, diensten en hulpmiddelen voor luchtvaartnavigatie van het luchtvaartterrein wordt gemeld, een raming wordt gegeven van de duur van die onbeschikbaarheid of van het tijdstip waarop de dienst naar verwachting zal worden hersteld;
  - 3) de informatie in de NOTAM binnen drie maanden na de uitgifte van een permanente NOTAM in de betrokken luchtvaartinformatieproducten wordt opgenomen;
  - 4) de informatie in de NOTAM binnen drie maanden na de uitgifte van een tijdelijke NOTAM van lange duur in een AIP-supplement wordt opgenomen;
  - 5) wanneer een NOTAM met een vermoedelijke einddatum onverwacht langer dan drie maanden geldig blijft, een vervangende NOTAM wordt uitgegeven, tenzij verwacht wordt dat de gemelde situatie nogmaals langer dan drie maanden zal duren; in dat geval zorgt de exploitant van het luchtvaartterrein ervoor dat de informatie in een AIP-supplement wordt gepubliceerd.
- d) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt er bovendien voor dat:
- 1) met uitzondering van de onder d), punt 4, bedoelde gevallen, elke NOTAM die hij uitgeeft de toepasselijke informatie bevat als weergegeven in het NOTAM-model in aanhangsel 1 van deze bijlage;
  - 2) de tekst van een NOTAM is samengesteld uit de betekenissen of uniforme afgekorte zinnen van de NOTAM-code van de ICAO, aangevuld met ICAO-afkortingen, indicatoren, identificatoren, aanduidingen, roepnamen, frequenties, cijfers en gewone taal;
  - 3) een NOTAM wordt uitgegeven in het Engels of in de nationale taal, zoals overeengekomen met de relevante verlener van luchtvaartinformatiediensten;
  - 4) informatie over sneeuw, smeltende sneeuw, ijs, vorst, stilstaand water of water ten gevolge van sneeuw, smeltende sneeuw, ijs of vorst in het bewegingsgebied, wordt verspreid aan de hand van Snowtams waarin de informatie wordt weergegeven in de volgorde van het Snowtam-model in aanhangsel 2 van deze bijlage;
  - 5) wanneer een NOTAM fouten bevat, een NOTAM met een nieuw nummer wordt uitgegeven ter vervanging van de onjuiste NOTAM, of de onjuiste NOTAM geannuleerd wordt en een nieuwe NOTAM wordt uitgegeven;
  - 6) wanneer een NOTAM wordt aangemaakt die een vorige NOTAM annuleert of vervangt:
    - a) de serie en het nummer/jaar van de vorige NOTAM worden vermeld;
    - b) de locatie-indicatoren en het onderwerp van beide NOTAMs identiek zijn;

- 7) slechts één NOTAM wordt geannuleerd of vervangen door een nieuwe NOTAM;
  - 8) elke NOTAM slechts betrekking heeft op één onderwerp en één toestand van dat onderwerp;
  - 9) elke NOTAM zo kort mogelijk is en zo is opgesteld dat de betekenis ervan duidelijk is zonder een ander document te moeten raadplegen;
  - 10) een NOTAM die permanente of tijdelijke informatie van lange duur bevat, passende verwijzingen naar de AIP of het AIP-supplement bevat;
  - 11) de in de tekst van een uitgegeven NOTAM opgenomen ICAO-locatie-indicator voor het luchtvaartterrein overeenstemt met die in de locatie-indicatoren. Er mag geen verkorte vorm van die indicatoren worden gebruikt.
- e) De exploitant van het luchtvaartterrein beoordeelt na de publicatie van een door hem aangemaakte NOTAM de inhoud van dat bericht om de nauwkeurigheid ervan te waarborgen en zorgt voor de verspreiding van de informatie onder alle relevante personeelsleden en organisaties op het luchtvaartterrein.
- f) De exploitant van het luchtvaartterrein houdt gegevens bij over:
- 1) de NOTAMs die hij heeft aangemaakt en de NOTAMs die zijn gepubliceerd;
  - 2) de toepassing van het bepaalde onder a), punten 2 en 3).”;
- d) het volgende punt ADR.OPS.A.060 wordt toegevoegd:

**“ADR.OPS.A.060 Rapportage van verontreiniging van het baanoppervlak**

De exploitant van het luchtvaartterrein stelt de luchtvaartinlichtingendiensten en de luchtverkeersdiensten in kennis van operationele aspecten die een significante impact hebben op de exploitatie van luchtvaartuigen en het luchtvaartterrein in het bewegingsgebied en met name van de aanwezigheid van:

- a) water,
  - b) sneeuw,
  - c) smeltende sneeuw,
  - d) ijs,
  - e) vorst,
  - f) vloeibare chemicaliën voor het verwijderen of bestrijden van ijs of andere verontreinigingen,
  - g) sneeuwbanken of driftsneeuw.”;
- e) het volgende punt ADR.OPS.065 wordt toegevoegd:

**“ADR.OPS.A.065 Rapportage van de toestand van het baanoppervlak**

- a) De exploitant rapporteert voor elk baanderde de toestand van het baanoppervlak aan de hand van een baantoestandrapport (RCR). Het rapport bevat een code baantoestand (RWYCC), uitgedrukt in cijfers van 0 tot en met 6, de dekking en diepte van de contaminatie, en een beschrijving aan de hand van de volgende termen:
- (1) SAMENGEDRUKTE SNEEUW;
  - (2) DROOG;
  - (3) DROGE SNEEUW;
  - (4) DROGE SNEEUW BOVEN OP SAMENGEDRUKTE SNEEUW;
  - (5) DROGE SNEEUW BOVEN OP IJS;
  - (6) VORST;
  - (7) IJS;
  - (8) GLAD NAT;
  - (9) SMELTENDE SNEEUW;
  - (10) SPECIAAL GEPREPAREERDE WINTERBAAN;
  - (11) STILSTAAND WATER;
  - (12) WATER BOVEN OP SAMENGEDRUKTE SNEEUW;

- (13) NAT;
  - (14) NAT IJS;
  - (15) NATTE SNEEUW;
  - (16) NATTE SNEEUW BOVEN OP SAMENGEDRUKTE SNEEUW;
  - (17) NATTE SNEEUW BOVEN OP IJS;
  - (18) CHEMISCH BEHANDELD;
  - (19) LOS ZAND.
- b) De rapportage begint wanneer er een belangrijke verandering in de toestand van het baanoppervlak plaatsvindt als gevolg van water, sneeuw, smeltende sneeuw, ijs of vorst.
  - c) De rapportage van de toestand van het baanoppervlak moet belangrijke veranderingen blijven weergeven tot de baan niet langer verontreinigd is. Wanneer die situatie zich voordoet, geeft de exploitant van het luchtvaartterrein een RCR uit waarin vermeld wordt of de baan nat dan wel droog is.
  - d) Rolweerstandsmetingen worden niet gerapporteerd.
  - e) Wanneer een verharde baan of een deel daarvan glad is door natheid, stelt de exploitant van het luchtvaartterrein die informatie ter beschikking van de relevante gebruikers van het luchtvaartterrein. Dit gebeurt door de uitgifte van een NOTAM, met vermelding van de locatie van het betrokken deel.”;

f) het volgende aanhangsel 1 wordt toegevoegd:

“Aanhangsel 1

**NOTAM-FORMULIER**

Prioriteitsindicator												→	
Adres													
													≪≡
Datum en tijdstip van indiening												→	
Aanduiding van de uitgever												≪≡	
Reeks, nummer en identicator van het bericht													
NOTAM met nieuwe informatie	.....NOTAMN (reeks en nummer/jaar) NOTAMN												
NOTAM die een vorige NOTAM vervangt	.....NOTAMR..... (reeks en nummer/jaar) NOTAMR (reeks en nummer/jaar van de te vervangen NOTAM)												
NOTAM die een vorige NOTAM annuleert	.....NOTAMC..... (reeks en nummer/jaar) NOTAMC (reeks en nummer/jaar van de te annuleren NOTAM)												≪≡
Kwalificerende elementen													
	FIR	NOTAM-code	Vervoer	Doel	Toepassingsgebied	Onderste grenswaarde	Bovenste grenswaarde	Coördinaten, straal					
Q)		Q											≪≡
Identificatie van de ICAO-locatie-indicatoren van de faciliteit, het luchtruim of de toestand waarover wordt gerapporteerd							A) →						
Geldigheidsperiode													
Van (datum-tijdgroep)				B)									→
tot (PERM of datum-tijdgroep)				C)								EST* PERM*	≪≡
Termijn (indien van toepassing)				D)								→	
												≪≡	
Tekst van de NOTAM; vermelding in gewone taal (met gebruik van ICAO-afkortingen)													
E)													
													≪≡
Benedengrens	F) →												
Bovengrens	G)												) ≪≡
Handtekening													

\*Doorhalen wat niet van toepassing is

g) het volgende aanhangsel 2 wordt toegevoegd:

“Aanhangsel 2

**SNOWTAM-FORMULIER**

(COM hoofding)	(Prioriteitsindicator)	(Adressen)		<E
	(Datum en tijdstip van uitgifte)	(Indicator van de uitgever)		<E
(Afkorte hoofding)	(SWAAI* VOLGNUMMER)	(LOCATIE-INDICATOREN)	DATUM EN TIJDSTIP VAN BEOORDELING	(FACULTATIEVE GROEP)
S	W			A
SNOWTAM →	(Volgnummer)	<E		
Deel betreffende de berekening van de prestaties van het luchtvaartuig				
(LOCATIE-INDICATOREN VAN HET LUCHTVAARTTERREIN)	M	A)		<E
(DATUM/TIJDSTIP VAN BEOORDELING (Tijdstip waarop de beoordeling werd ingevuld, in UTC))	M	B)		→
(LAAGSTE NUMMER BAANAANDUIDING)	M	C)		→
(CODE BAANTOESTAND (RWYCC) OP ELK BAANDERDE) (Op basis van de matrix voor het beoordelen van de baantoeestand (RCAM): 0, 1, 2, 3, 4, 5 of 6)	M	D)	//	→
(PERCENTAGE VAN HET OPPERVLAK DAT VERCONTREINIGD IS, VOOR ELK BAANDERDE)	C	E)	//	→
DIEPTE (mm) VAN DE LOSSE CONTAMINATIE VOOR ELK BAANDERDE)	C	F)	//	→
(BESCHRIJVING VAN DE TOESTAND OVER DE VOLLEDIGE LENGTE VAN DE BAAN (Waargenomen op elk baanderde, beginnende vanaf de drempel met het laagste identificatienummer) SAMENGEDRUKTE SNEEUW DROOG DROGE SNEEUW DROGE SNEEUW BOVEN OP SAMENGEDRUKTE SNEEUW DROGE SNEEUW BOVEN OP IJS VORST IJS GLAD NAT SMELTENDE SNEEUW SPECIAAL GEPREPAREERDE WINTERBAAN STILSTAAND WATER WATER BOVEN OP SAMENGEDRUKTE SNEEUW NAT NAT IJS NATTE SNEEUW NATTE SNEEUW BOVEN OP SAMENGEDRUKTE SNEEUW NATTE SNEEUW BOVEN OP IJS	M	G)	//	→
(BREEDTE VAN DE BAAN WAARVOOR DE BAANTOESTANDCODES GELDEN, INDIEN MINDER DAN DE GEPUBLICEEERDE BREEDTE)	O	H)		<E
Deel situationeel bewustzijn				
(BEPERKTE BAANLENGTE, INDIEN MINDER DAN DE GEPUBLICEEERDE LENGTE (m))	O	I)		→
(DRIFTSNEEUW OP DE BAAN)	O	J)		→
(LOS ZAND OP DE BAAN)	O	K)		→
(CHEMISCHE BEHANDELING VAN DE BAAN)	O	L)		→
(SNEEUWBANKEN OP DE BAAN) (Indien aanwezig, afstand van de middellijn van de baan (m), gevolgd door "L", "R" of "LR", al naargelang van toepassing))	O	M)		→
(SNEEUWBANKEN OP EEN TAXIBAAN)	O	N)		→
(SNEEUWBANKEN NAAST DE BAAN)	O	O)		→
(TOESTAND VAN DE TAXIBAAN)	O	P)		→
(TOESTAND VAN HET PLATFORM)	O	R)		→
(GEMETEN WRIJVINGSCOEFFICIENT)	O	S)		→
(OPMERKINGEN IN GEWONE TAAL)	O	T)		><E
OPMERKINGEN: 1. *Gebruik de ICAO-nationaliteitsletters die vermeld zijn in ICAO Doc 7910, deel 2, of andere indicatoren van het luchtvaartterrein. 2. Voor informatie over andere banen: herhaal B tot en met H. 3. Informatie in het situationeel bewustzijn wordt herhaald voor alle banen, taxibanen en platformen. Desgevallend herhalen indien gerapporteerd. 4. Woorden tussen haakjes ( ) moeten niet worden verzonden. 5. Voor letters A) tot T), zie de instructies voor het invullen van het SNOWTAM-formulier, lid 1, onder b).				

HANDTEKENING VAN DE UITGEVER (niet voor doorzending)

h) ADR.OPS.B.003 wordt ingevoegd:

**“ADR.OPS.B.003 Overdracht van activiteiten — verstrekken van operationele informatie**

a) Door de exploitant van het luchtvaartterrein worden procedures vastgesteld en toegepast voor de overdracht van operationele activiteiten tussen personeel dat betrokken is bij de exploitatie en het onderhoud van het luchtvaartterrein om ervoor te zorgen dat alle binnenkomende personeelsleden operationele informatie krijgen over hun taken.



- b) Door de exploitant van het luchtvaartterrein worden procedures vastgesteld en toegepast om organisaties die op het luchtvaartterrein activiteiten uitvoeren of diensten verrichten, in kennis te stellen van operationele informatie in verband met het luchtvaartterrein die een impact kan hebben op de uitvoering van de taken door personeel van die organisaties.”;
- i) ADR.OPS.B.010 wordt als volgt gewijzigd:
- i) de punten c), d) en e) komen als volgt te luiden:
- “c) Het opleidingsprogramma wordt uitgevoerd overeenkomstig ADR.OR.D.017, met de volgende uitzonderingen:
- 1) periodieke opleiding omvat theoretische en doorlopende praktijkopleiding;
  - 2) vaardigheidstesten worden uitgevoerd met tussenpozen van maximaal twaalf maanden na de voltooiing van de basisopleiding.
- d) Bij de ontwikkeling van de opleiding van reddings- en brandbestrijdingspersoneel wordt ervoor gezorgd dat die personeelsleden de voor de uitvoering van hun taken vereiste basiskennis en praktische vaardigheden verwerven.
- e) Voor een tijdelijke beperking wegens onvoorziene omstandigheden van het door de reddings- en brandbestrijdingsdiensten op het luchtvaartterrein geboden niveau van bescherming is geen voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit nodig.”;
- ii) punt f) wordt geschrapt;
- j) ADR.OPS.B.016 wordt ingevoegd:

**“ADR.OPS.B.016 Programma voor de afhandeling van vreemde voorwerpen**

- a) Door de exploitant van het luchtvaartterrein wordt een programma voor het beheer van vreemde voorwerpen (FOD) opgesteld en uitgerold; organisaties die op het luchtvaartterrein actief zijn of diensten verlenen, dienen daaraan deel te nemen.
- b) Als onderdeel van het programma voor het beheer van vreemde voorwerpen, dient de exploitant van het luchtvaartterrein:
- 1) te zorgen voor bewustmaking en participatie van het personeel en ervoor te zorgen dat het personeel met goed gevolg relevante opleiding heeft gevolgd en zijn bekwaamheid heeft aangetoond;
  - 2) maatregelen vast te stellen en uit te voeren om de aanwezigheid van FOD te voorkomen;
  - 3) procedures vast te stellen en toe te passen om:
    - i) de aanwezigheid van FOD te detecteren, met inbegrip van een monitoring en inspectie van het bewegingsgebied of aangrenzende zones overeenkomstig een inspectieschema en telkens wanneer een dergelijke inspectie vereist is ten gevolge van activiteiten, weersomstandigheden of voorvallen waardoor FOD aanwezig zouden kunnen zijn;
    - ii) FOD onmiddellijk weg te halen, op te bergen en te verwijderen en daartoe alle nodige middelen te verstrekken;
    - iii) luchtvaartuigexploitanten zo spoedig mogelijk in kennis te stellen van eventuele geïdentificeerde luchtvaartuigonderdelen;
- c) gegevens en informatie te verzamelen en te analyseren over FOD-bronnen en -trends en corrigerende en/of preventieve maatregelen te treffen om de doeltreffendheid van het programma te verbeteren.”;
- k) ADR.OPS.B.024 wordt ingevoegd:

**“ADR.OPS.B.024 Vergunning van bestuurders van voertuigen**

- a) Behalve zoals bepaald onder d), moeten bestuurders voor het besturen van een voertuig in het bewegingsgebied of in andere operationele zones van een luchtvaartterrein over een door de exploitant van het luchtvaartterrein afgegeven vergunning beschikken. De rijvergunning wordt afgegeven aan personen die:
- 1) belast zijn met taken waarvoor zij in die zones moeten rijden;
  - 2) houder zijn van een geldig rijbewijs en elke andere voor de exploitatie van gespecialiseerde voertuigen vereiste vergunning;
  - 3) met goed gevolg een relevant rijopleidingsprogramma hebben voltooid en hun bekwaamheid hebben aangetoond overeenkomstig punt b);

- 4) hun talenkennis hebben aangetoond overeenkomstig punt ADR.OPS.B.029 indien zij voornemens zijn een voertuig in het manoeuvreergebied te besturen;
  - 5) van hun werkgever een opleiding hebben gekregen over het gebruik van het voertuig dat bestemd om op het luchtvaartterrein te worden ingezet.
- b) Door de exploitant van het luchtvaartterrein wordt een rijopleidingsprogramma opgesteld en uitgerold voor bestuurders die actief zijn op het platform of in andere operationele zones, met uitzondering van het manoeuvreergebied, en voor bestuurders die in het manoeuvreergebied actief zijn. Dat opleidingsprogramma:
- 1) is afgestemd op de kenmerken en werking van het luchtvaartterrein, de functies en taken van de bestuurder en de zones van het luchtvaartterrein waarvoor bestuurders toestemming kunnen krijgen om er te werken;
  - 2) omvat:
    - i) een voldoende lange theoretische en praktische opleiding die betrekking heeft op ten minste de volgende gebieden:
      - A) het regelgevingskader en de persoonlijke verantwoordelijkheden;
      - B) voertuignormen, operationele eisen en procedures voor het luchtvaartterrein;
      - C) communicatie;
      - D) radiotelefonie, voor bestuurders die in het manoeuvreergebied actief zijn;
      - E) menselijke prestaties;
      - F) kennis van de operationele omgeving;
    - ii) een beoordeling van de vaardigheden van bestuurders.
- c) In een overeenkomstig het bepaalde onder a) afgegeven rijvergunning is gespecificeerd in welke delen van het bewegingsgebied of andere operationele zones de bestuurder mag rijden; deze vergunning blijft geldig voor zover:
- 1) voldaan is aan het bepaalde onder a), punten 1 en 2;
  - 2) de houder van de rijvergunning:
    - i) met goed gevolg een opleiding afrondt en vaardigheidstesten aflegt overeenkomstig ADR.OR.D.017, onder f) en g);
    - ii) indien van toepassing, blijkt blijft geven van de vereiste talenkennis overeenkomstig punt ADR.OPS.B.029.
- d) Niettegenstaande punt a) kan de exploitant van het luchtvaartterrein een persoon toestaan tijdelijk een voertuig te besturen in het bewegingsgebied of in andere operationele zones indien:
- 1) die persoon houder is van een geldig rijbewijs en elke andere voor de exploitatie van gespecialiseerde voertuigen vereiste vergunning;
  - 2) het voertuig wordt begeleid door een voertuig dat wordt bestuurd door een bestuurder die over een overeenkomstig punt a) afgegeven vergunning beschikt.
- e) De exploitant van het luchtvaartterrein:
- 1) stelt een systeem vast en voert procedures in:
    - i) voor het afgeven van rijvergunningen en tijdelijke toestemmingen voor het besturen van voertuigen;
    - ii) om ervoor te zorgen dat bestuurders aan wie een rijvergunning is afgegeven, voldoen aan het bepaalde onder c), punten 1 en 2;
    - iii) om toe te zien op de naleving door bestuurders van alle op het luchtvaartterrein toepasselijke rijvoorschriften en om passende maatregelen te nemen, met inbegrip van de schorsing en intrekking van rijvergunningen of van toestemmingen om tijdelijk een voertuig te besturen;
  - 2) houdt relevante registers bij.”;
- l) ADR.OPS.B.025 wordt geschrapt;
- m) de volgende punten ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 en ADR.OPS.B.029 worden toegevoegd:

**“ADR.OPS.B.026 Vergunning voor de exploitatie van voertuigen**

- a) Voor de exploitatie van een voertuig in het bewegingsgebied of andere operationele zones is een door de exploitant van het luchtvaartterrein afgegeven vergunning vereist. De vergunning kan worden afgegeven als het voertuig wordt gebruikt voor activiteiten die verband houden met de exploitatie van het luchtvaartterrein en:
- 1) operationeel is en geschikt is voor het beoogde gebruik;
  - 2) voldoet aan de voorschriften inzake markering en verlichting van punt ADR.OPS.B.080;
  - 3) is uitgerust met een radio die tweewegcommunicatie mogelijk maakt op de passende frequentie van de luchtverkeersdiensten en alle andere vereiste frequenties, als het voertuig bedoeld is voor gebruik in:
    - i) het manoeuvreergebied;
    - ii) andere operationele zones waar communicatie met de luchtverkeersdiensten of andere operationele eenheden van het luchtvaartterrein noodzakelijk is;
  - 4) is uitgerust met een transponder of andere apparatuur ter ondersteuning van het toezicht, als het voertuig bedoeld is voor gebruik in het manoeuvreergebied en als het luchtvaartterrein is uitgerust met een begeleidings- en controlesysteem voor grondbewegingen waarvan de werking het gebruik vereist van een transponder of andere apparatuur die de bewaking van de voertuigen ondersteunt.
- b) De exploitant van het luchtvaartterrein beperkt het aantal voertuigen dat in het bewegingsgebied en andere operationele zones mag rijden tot het minimumaantal dat noodzakelijk is voor de veilige en efficiënte exploitatie van het luchtvaartterrein.
- c) Een overeenkomstig punt a) afgegeven vergunning:
- 1) specificeert in welke delen van het bewegingsgebied of andere operationele zones een voertuig mag worden gebruikt;
  - 2) blijft geldig zolang aan de vereisten van punt a) wordt voldaan.
- d) De exploitant van het luchtvaartterrein kent een oproepnummer toe aan een voertuig waarvoor overeenkomstig punt a) een vergunning is afgegeven voor gebruik op het luchtvaartterrein, als dat voertuig over een radio moet beschikken. Het oproepnummer van het voertuig moet:
- 1) eenduidigheid verschaffen over de identiteit van het voertuig;
  - 2) geschikt zijn voor de functie van het voertuig;
  - 3) voor voertuigen die in het manoeuvreergebied actief zijn, worden gecoördineerd met de eenheid voor luchtverkeersdiensten en worden meegedeeld aan de relevante organisaties op het luchtvaartterrein.
- e) In afwijking van punt a) kan de exploitant van het luchtvaartterrein toestaan dat:
- 1) een voertuig dat niet met een onder a), punt 3, voorgeschreven radio en een transponder of andere toezichtsapparatuur als bedoeld onder a), punt 4, is uitgerust en waarvoor overeenkomstig het bepaalde onder a), punten 1 en 2, een goedkeuring is verleend, occasioneel wordt gebruikt in de onder a), punten 3 en 4, bedoelde gebieden, op voorwaarde dat:
    - i) het voertuig te allen tijde wordt begeleid door een vergund voertuig dat voldoet aan de eisen onder a), punt 3, en desgevallend onder a), punt 4;
    - ii) het begeleidende voertuig voldoet aan de voorschriften inzake markering en verlichting van punt ADR.OPS.B.080;
    - iii) slechtzichtsprocedures niet van kracht zijn als het begeleide voertuig in het manoeuvreergebied moet worden gebruikt;
  - 2) een voertuig tijdelijk tot het luchtvaartterrein wordt toegelaten en in het bewegingsgebied of in andere operationele zones wordt gebruikt, met inachtneming van de volgende voorwaarden:
    - a) uit een visuele inspectie van dat voertuig blijkt dat de toestand van het voertuig de veiligheid niet in gevaar brengt;
    - b) dat voertuig wordt te allen tijde begeleid door een vergund voertuig dat:
      - i) voldoet aan de eisen onder a), punt 3 en, zo nodig, onder a), punt 4, wanneer het in de onder a), punten 3 en 4, bedoelde gebieden wordt ingezet;
      - ii) voldoet aan de voorschriften inzake markering en verlichting van punt ADR.OPS.B.080;

- c) er zijn geen slechtzichtsprocedures van kracht als het voertuig in het manoeuvreergebied wordt gebruikt.
- f) De exploitant van het luchtvaartterrein:
  - 1) stelt procedures vast en past deze toe voor:
    - i) de afgifte van voertuigvergunningen, tijdelijke toelatingen tot het luchtvaartterrein en de exploitatie van voertuigen;
    - ii) de toekenning van oproepnummers aan voertuigen;
    - iii) het toezicht op de conformiteit van de voertuigen met punt ADR.OPS.B.026 en het nemen van passende maatregelen, met inbegrip van de schorsing en intrekking van rijvergunningen of toestemmingen om tijdelijk een voertuig te gebruiken;
  - 2) houdt relevante gegevens bij.

**ADR.OPS.B.027 Het gebruik van voertuigen**

- a) De bestuurder van een voertuig in het manoeuvreergebied bestuurt het voertuig:
  - 1) alleen zoals toegestaan door de eenheid voor luchtverkeersdiensten en de door haar gegeven instructies;
  - 2) overeenkomstig alle door markeringen en tekens aangeduide verplichte instructies, tenzij anders is toegestaan door de eenheid voor luchtverkeersdiensten;
  - 3) overeenkomstig alle door lichten aangeduide verplichte instructies.
- b) De bestuurder van een voertuig in het manoeuvreergebied bestuurt het voertuig overeenkomstig de volgende regels:
  - 1) hulpverleningsvoertuigen die op weg zijn om assistentie te verlenen aan luchtvaartuigen in nood krijgen voorrang op alle andere grondbewegingen;
  - 2) behoudens punt 1:
    - i) verlenen voertuigen en voertuigen die een luchtvaartuig slepen voorrang aan landende, opstijgende of taxiënde luchtvaartuigen;
    - ii) verlenen voertuigen die geen luchtvaartuig slepen voorrang aan voertuigen die een luchtvaartuig slepen;
    - iii) verlenen voertuigen die geen luchtvaartuig slepen voorrang aan andere voertuigen die geen luchtvaartuig slepen overeenkomstig de instructies van de eenheid voor luchtverkeersdiensten;
    - iv) onverminderd de punten i), ii) en iii) volgen voertuigen en voertuigen die een luchtvaartuig slepen de instructies van de eenheid voor luchtverkeersdiensten.
- c) De bestuurder van een met een radio uitgerust voertuig die in het manoeuvreergebied rijdt of voornemens is dat te doen:
  - 1) brengt vóór het binnenrijden van het manoeuvreergebied een tweezijdige radiocommunicatieverbinding met de eenheid voor luchtverkeersdiensten tot stand op de passende frequentie van de luchtverkeersdiensten, en blijft permanent naar de toegewezen frequentie luisteren;
  - 2) wacht op toestemming van de eenheid voor luchtverkeersdiensten alvorens het manoeuvreergebied binnen te rijden en verricht alleen handelingen waarvoor die eenheid toestemming heeft verleend. Niettegenstaande een dergelijke toestemming, vereist de toegang tot een start- of landingsbaan of strip of een wijziging van de toegestane handelingen een aanvullende toestemming van de eenheid voor luchtverkeersdiensten;
  - 3) herhaalt tegenover het personeel van de luchtverkeersdiensten de veiligheidsgelateerde delen van de via spraakcommunicatie meegedeelde instructies. Instructies om een taxibaan of start- of landingsbaan op te rijden of te kruisen, voor een dergelijke baan te stoppen of op een baan handelingen uit te voeren, worden steeds herhaald;
  - 4) herhaalt of bevestigt andere dan de in punt 3 bedoelde instructies tegenover het personeel van de luchtverkeersdiensten teneinde duidelijk te maken dat hun instructies zijn begrepen en zullen worden nageleefd.
- d) Bij twijfel over de positie van het voertuig ten opzichte van het manoeuvreergebied, dient een bestuurder van een voertuig dat in het manoeuvreergebied wordt gebruikt:

- 1) de eenheid voor luchtverkeersdiensten in kennis te stellen van de situatie, met inbegrip van de laatste bekende positie;
  - 2) zich, tenzij de eenheid voor luchtverkeersdiensten andere instructies geeft, gelijktijdig en zo snel mogelijk terug te trekken tot op een veilige afstand van de taxibaan of start- of landingsbaan of een andere zone van het manoeuvreergebied;
  - 3) na de in de punten 1 en 2 bedoelde handelingen het voertuig tot stilstand te brengen.
- e) De bestuurder van een voertuig in het manoeuvreergebied:
- 1) komt bij gebruik van zijn voertuig op een strip van een landingsbaan die op dat moment wordt gebruikt om te landen of op te stijgen, niet dichterbij de baan dan de voor die baan bepaalde baanwachtpositie of wachtpositie voor het wegverkeer;
  - 2) rijdt, wanneer een start- of landingsbaan wordt gebruikt om te landen of op te stijgen, met zijn voertuig niet op:
    - i) het gedeelte van de baanstrip voorbij het baaneinde van die start- of landingsbaan;
    - ii) de veiligheidszones aan het baaneinde van die baan;
    - iii) een eventuele vrijstrook op een afstand die een luchtvaartuig in de lucht in gevaar zou brengen.
- f) De bestuurder van een met een radio uitgerust voertuig:
- 1) brengt, indien dit op het luchtvaartterrein vereist is, een tweezijdige radioverbinding tot stand met de door de exploitant van het luchtvaartterrein aangewezen verantwoordelijke eenheid alvorens het platform op te rijden;
  - 2) zorgt ervoor dat hij de toegewezen frequentie te allen tijde hoort.
- g) De bestuurder van een voertuig op het platform bestuurt het voertuig overeenkomstig de volgende regels:
- 1) alleen zoals toegestaan door de eenheid die door de exploitant van het luchtvaartterrein is aangewezen en overeenkomstig de door die eenheid gegeven instructies;
  - 2) overeenkomstig alle bindende markeringen en tekens, tenzij anders is toegestaan door de eenheid die door de exploitant van het luchtvaartterrein is aangewezen;
  - 3) overeenkomstig alle door lichten aangeduide verplichte instructies;
  - 4) hij verleent voorrang aan een hulpverleningsvoertuig, een luchtvaartuig dat aan het taxiën is, daar aanstalten toe maakt of dat wordt geduwd of gesleept;
  - 5) hij verleent voorrang aan andere voertuigen overeenkomstig de plaatselijke regelgeving;
  - 6) hij verleent altijd voorrang aan hulpverleningsvoertuigen die reageren op een noodsituatie.
- h) De bestuurder van een voertuig in het bewegingsgebied en in andere operationele zones:
- 1) neemt met zijn voertuig de vastgestelde snelheidsbeperkingen en de rijroutes in acht;
  - 2) verricht tijdens het rijden geen storende of afleidende handelingen;
  - 3) leeft de communicatievoorschriften en de operationele procedures na die in het handboek van het luchtvaartterrein zijn opgenomen.
- i) De bestuurder van een voertuig dat een ander voertuig begeleidt, ziet erop toe dat de bestuurder van het begeleide voertuig zijn voertuig volgens de verstrekte instructies gebruikt.
- j) De bestuurder van een voertuig parkeert zijn voertuig alleen op de door de exploitant van het luchtvaartterrein aangewezen plaatsen.
- k) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt voor de vaststelling en toepassing van procedures om te waarborgen dat bestuurders die in het bewegingsgebied en in andere operationele zones actief zijn, de punten a) tot en met j) naleven.

**ADR.OPS.B.028 Slepen van luchtvaartuigen**

De exploitant van het luchtvaartterrein:

- a) stelt procedures voor het manoeuvreren van luchtvaartuigen vast en wijst de routes aan die tijdens het slepen van luchtvaartuigen in het bewegingsgebied moeten worden gebruikt om de veiligheid te waarborgen;
- b) zorgt voor adequate en passende begeleiding bij het slepen;
- c) zorgt ervoor dat gesleepte luchtvaartuigen tijdens het slepen verlicht worden overeenkomstig punt SERA.3215 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie (\*);
- d) stelt procedures vast en past deze toe om een adequate communicatie en coördinatie te waarborgen tussen de organisatie die de sleepwerkzaamheden uitvoert, de platformbeheerdienst en de eenheid voor luchtverkeersdiensten, naargelang het geval;
- e) stelt procedures vast en past deze toe om de veiligheid van sleepwerkzaamheden bij slechte weers- of meteorologische omstandigheden te waarborgen, onder meer door dergelijke werkzaamheden te beperken of niet toe te staan.

**ADR.OPS.B.029 Talenkennis**

- a) Een persoon die op grond van punt ADR.OPS.B.024 verplicht is zijn talenkennis aan te tonen, moet ten minste een operationeel niveau van aantonen voor zowel het gebruik van fraseologie als gewone taal overeenkomstig punt b), in:
  - 1) de Engelse taal, en
  - 2) alle andere talen die op het luchtvaartterrein worden gebruikt voor radiocommunicatie met de eenheid voor luchtverkeersdiensten van het luchtvaartterrein.
- b) De kandidaat dient blijk te geven van de vaardigheid om:
  - 1) effectief te communiceren met alleen maar de stem en in situaties van persoon tot persoon;
  - 2) over algemene en werkgerelateerde onderwerpen nauwgezet en duidelijk te kunnen communiceren;
  - 3) geschikte communicatiestrategieën te gebruiken voor het uitwisselen van berichten en voor het herkennen en oplossen van misverstanden in een algemene of werkgerelateerde context;
  - 4) om te gaan met de taalkundige uitdagingen die ontstaan door een complicatie of onverwachte wending van gebeurtenissen die voorkomen binnen de context van een routinematige werksituatie of communicatitaak, waarmee hij voor het overige vertrouwd is;
  - 5) een dialect of accent te gebruiken dat voor de luchtvaartgemeenschap begrijpelijk is.
- c) De talenkennis wordt aangetoond aan de hand van een certificaat van de organisatie die de beoordeling heeft uitgevoerd, waarin de talen, de vaardigheidsniveaus en de datum van de beoordeling worden vermeld.
- d) Behalve voor personen die blijk hebben gegeven van vaardigheden op het niveau van deskundige, wordt de talenkennis opnieuw beoordeeld om de:
  - 1) vier jaar, indien het aangetoonde niveau gelijk is aan niveau “operationeel”;
  - 2) zes jaar, indien het aangetoonde niveau gelijk is aan niveau “zeer goed”.
- e) De talenkennis wordt aangetoond aan de hand van een beoordelingsmethode, die het volgende omvat:
  - 1) het proces van beoordeling;
  - 2) de kwalificaties van de beoordelaars die de talenkennis beoordelen;
  - 3) de beroepsprocedure.

- f) De exploitant van het luchtvaartterrein biedt een taalopleiding aan om het vereiste niveau van talenkennis van zijn personeel in stand te houden.
- g) In afwijking van punt a) kan de lidstaat besluiten dat de kennis van het Engels niet vereist is voor personeel als bedoeld in ADR.OPS.B.024 voor radiocommunicatie met de eenheid voor luchtverkeersdiensten van het luchtvaartterrein. In dat geval voert hij een veiligheidsbeoordeling uit die één of meer luchtvaartterreinen bestrijkt.
- h) De exploitant van het luchtvaartterrein mag een vergunning verlenen aan een persoon die niet heeft aangetoond dat hij aan de punten a) en b) voldoet, tot:
  - 1) 7 januari 2026 voor het Engels;
  - 2) 7 januari 2023 voor alle andere talen dan het Engels.

(\*) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PB L 281 van 13.10.2012, blz. 1).”;

n) punt ADR.OPS.B.030 wordt vervangen door:

**“ADR.OPS.B.030 Begeleidings- en controlesysteem voor grondbewegingen**

- a) De exploitant van het luchtvaartterrein ziet erop toe dat het luchtvaartterrein beschikt over een begeleidings- en controlesysteem voor grondbewegingen.
- b) Als onderdeel van het begeleidings- en controlesysteem voor grondbewegingen beoordeelt de exploitant van het luchtvaartterrein, in overleg met de verlener van luchtverkeersdiensten, of standaardroutes voor het taxiën van luchtvaartuigen op het luchtvaartterrein moeten worden vastgesteld. Wanneer standaardroutes worden vastgesteld, dient de exploitant van het luchtvaartterrein:
  - 1) ervoor te zorgen dat zij passend zijn en zijn afgestemd op het verkeer op het luchtvaartterrein, op de inrichting en de geplande activiteiten daarvan, en dat ze naar behoren worden geïdentificeerd;
  - 2) relevante informatie te verstrekken aan de verlener van luchtvaartinformatiediensten voor publicatie in de luchtvaartgids (AIP).
- c) Wanneer het begeleidings- en controlesysteem voor grondbewegingen vereist dat luchtvaartuigen in het bewegingsgebied een transponder gebruiken, zorgt de exploitant van het luchtvaartterrein voor de coördinatie met de verlener van luchtvaartnavigatiediensten met betrekking tot:
  - 1) de relevante procedures voor het gebruik van transponders die exploitanten van luchtvaartuigen moeten naleven;
  - 2) het verstrekken van relevante informatie aan de verlener van luchtvaartinformatiediensten voor publicatie in de luchtvaartgids (AIP).”;

o) ADR.OPS.B.031 wordt ingevoegd:

**“ADR.OPS.B.031 Communicatie**

- a) Voertuigen en de luchtverkeersdiensten communiceren overeenkomstig de toepasselijke voorschriften van deel 14 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012.
- b) De exploitant van het luchtvaartterrein stelt in overleg met de verlener van luchtverkeersdiensten communicatieprocedures op, met inbegrip van:
  - 1) de frequenties en de taal of talen die moeten worden gebruikt voor de communicatie tussen de eenheid voor luchtverkeersdiensten en voertuigen die in het manoeuvreergebied actief zijn of zich in dat gebied willen begeven;
  - 2) communicatie tussen de eenheid voor luchtverkeersdiensten en voetgangers die in het manoeuvreergebied actief zijn of dat gebied willen betreden;
  - 3) de verspreiding via radioverbindingen van belangrijke informatie over het luchtvaartterrein die een impact kan hebben op de veiligheid van de activiteiten in het manoeuvreergebied;
  - 4) de signalen en andere communicatiemiddelen die in alle zichtomstandigheden moeten worden gebruikt in het geval van een storing in de radiocommunicatie tussen de eenheid voor luchtverkeersdiensten en voertuigen of voetgangers in het manoeuvreergebied.”;

p) ADR.OPS.B.033 wordt ingevoegd:

**“ADR.OPS.B.033 Controle van voetgangers**

a) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt voor de vaststelling en toepassing van procedures om:

- 1) uitsluitend toegang tot het bewegingsgebied en andere operationele zones te verlenen aan personen die voor de uitvoering van hun taken toegang tot die zones moeten hebben;
- 2) ervoor te zorgen dat die personen alleen zonder begeleiding toegang krijgen tot die zones als zij een relevante opleiding hebben gekregen en hun bekwaamheid hebben aangetoond;
- 3) het verkeer van personen op het platform te controleren en ervoor te zorgen dat de passagiers die aan of van boord van een luchtvaartuig gaan of die van, naar of over het platform dienen te lopen:
  - i) worden begeleid door opgeleid en bekwaam personeel;
  - ii) geen belemmering vormen voor stationaire luchtvaartuigen en grondafhandelingsdiensten;
  - iii) worden beschermd tegen werkende luchtvaartuigen, met inbegrip van de effecten van hun motoren, en tegen voertuigen of andere activiteiten.

b) De exploitant van het luchtvaartterrein waarborgt door de vaststelling en toepassing van procedures:

- 1) de ordelijke en veilige toegang tot en uitvoering van werkzaamheden in het manoeuvreergebied door personeelsleden die voor de uitvoering van hun taken zonder voertuig toegang moeten krijgen tot die zone;
- 2) dat dit personeel:
  - i) goed is uitgerust, onder meer met reflecterende kleding, oriëntatiemiddelen en middelen voor tweerichtingscommunicatie met de eenheid voor luchtverkeersdiensten en de respectieve eenheid van de exploitant van het luchtvaartterrein tijdens die werkzaamheden;
  - ii) het manoeuvreergebied pas betreedt nadat het daar van de eenheid voor luchtverkeersdiensten toestemming voor heeft gekregen. Ongeacht die toestemming is voor de toegang tot een start- of landingsbaan of strip of een wijziging van de toegestane handelingen een aanvullende toestemming van de eenheid voor luchtverkeersdiensten vereist;
  - iii) het manoeuvreergebied niet betreedt als de slechtzichtsprocedures van kracht zijn.”;

q) punt ADR.OPS.B.035 wordt vervangen door:

**“ADR.OPS.B.035 Activiteiten in winterse omstandigheden**

a) Wanneer het luchtvaartterrein wordt geacht te functioneren wanneer er zich sneeuw, smeltende sneeuw of ijs in het bewegingsgebied heeft verzameld, wordt door de exploitant van het luchtvaartterrein een sneeuwplan opgesteld en uitgevoerd. Als onderdeel van het sneeuwplan, dient de exploitant van het luchtvaartterrein:

- 1) regelingen te treffen voor het gebruik van materialen om ijs en vorst te verwijderen, de vorming daarvan te voorkomen of de rolweerstand van het baanoppervlak te verbeteren;
- 2) voor zover redelijkerwijs uitvoerbaar, ervoor te zorgen dat sneeuw, smeltende sneeuw of ijs wordt verwijderd van gebruikte start- en landingsbanen en van andere delen van het bewegingsgebied die bestemd zijn om te worden gebruikt voor de exploitatie van luchtvaartuigen.

b) De exploitant van het luchtvaartterrein publiceert in de AIP informatie met betrekking tot:

- 1) de beschikbaarheid van apparatuur om sneeuw en ijs te verwijderen en te beheersen;
- 2) de goedkeuringsstatus, indien van toepassing, met betrekking tot het gebruik van speciaal geprepareerde winterbanen;
- 3) het type materialen dat wordt gebruikt voor de oppervlaktebehandeling van het bewegingsgebied.”;

r) de volgende punten ADR.OPS.B.036 en ADR.OPS.B.037 worden ingevoegd:

**“ADR.OPS.B.036 Gebruik van speciaal geprepareerde winterbanen**

a) Een exploitant van een luchtvaartterrein kan, onder voorbehoud van de voorafgaande goedkeuring door de bevoegde autoriteit, procedures vaststellen en toepassen voor de exploitatie van vliegtuigen op speciaal geprepareerde winterbanen waarop zich samengedrukte sneeuw of ijs bevindt. Speciaal geprepareerde winterbanen kunnen worden geassocieerd met primaire code RWYCC 4; indien de behandeling echter geen RWYCC 4 rechtvaardigt, is de normale procedure overeenkomstig punt ADR.OPS.B.037 van toepassing.



- b) Om de voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit te verkrijgen, moet de exploitant van het luchtvaartterrein:
- 1) procedures vaststellen die het volgende omvatten:
    - i) het type uitrusting of het type, de kwaliteit en de hoeveelheid materiaal, of beide, die worden gebruikt om de toestand van het baanoppervlak te verbeteren en de te gebruiken methode;
    - ii) het monitoren van de meteorologische parameters;
    - iii) het beheer van losse verontreinigende stoffen;
    - iv) de beoordeling van de bereikte resultaten;
  - 2) gegevens van ten minste één vliegtuigexploitant betreffende de remprestaties op de speciaal behandelde baan verkrijgen;
  - 3) de in het kader van punt 2 verkregen gegevens verwerken en analyseren om aan te tonen dat baanomstandigheden kunnen worden gecreëerd die voldoen aan RWYCC;
  - 4) een onderhoudsprogramma opstellen dat voorziet in zowel preventief als correctief onderhoud van de gebruikte apparatuur om consistente prestaties te waarborgen.
- c) De exploitant van het luchtvaartterrein ontwikkelt en implementeert een programma om erop toe te zien dat de procedure te allen tijde effectief is. Het programma maakt gebruik van remwerkingsrapporten van vliegtuiggegevens die worden vergeleken met de gerapporteerde baantoestand.
- d) De exploitant van het luchtvaartterrein evalueert de prestaties van de winterexploitatie na het einde van de winterperiode om na te gaan of er behoefte is aan:
- 1) aanvullende opleiding;
  - 2) een actualisering van de procedures;
  - 3) extra of andere apparatuur en materialen.

#### **ADR.OPS.B.037 Beoordeling van de toestand van baanoppervlak en toekenning van de baantoestandscade**

Telkens er contaminanten als genoemd in de ADR.OPS.A.060, onder a) t.e.m. e), op het baanoppervlak aanwezig zijn, moet de exploitant van het luchtvaartterrein:

- a) een RWYCC toekennen op basis van het type en de diepte van de verontreiniging en de temperatuur;
  - b) de baan inspecteren wanneer de kans bestaat dat de toestand van het baanoppervlak veranderd is als gevolg van weersomstandigheden, de oppervlaktetoestand van de baan beoordelen en een nieuwe RWYCC toekennen;
  - c) middels speciale vluchtrapporten een herbeoordeling van de RWYCC laten verrichten.”;
- s) punt ADR.OPS.B.080 wordt vervangen door:

#### **“ADR.OPS.B.080 Markering en verlichting van voertuigen en andere mobiele objecten**

- a) De exploitant van het luchtvaartterrein ziet erop toe dat voertuigen en andere mobiele objecten, met uitzondering van luchtvaartuigen, in het bewegingsgebied van het luchtvaartterrein:
- 1) voorzien zijn van opvallende kleuren of, op geschikte plaatsen, van voldoende grote vlaggen, een ruitvormig patroon en contrasterende kleuren;
  - 2) verlicht zijn met hindernislichten met een lage intensiteit, waarvan het type en de kenmerken zijn afgestemd op hun functie, als de voertuigen en het luchtvaartterrein ‘s nachts of bij slecht zicht worden gebruikt. Die lichten moeten de volgende kleur hebben:
    - i) blauwe zwaailichten voor voertuigen die met een noodsituatie of beveiliging worden geassocieerd;
    - ii) gele zwaailichten voor andere voertuigen, met inbegrip van begeleidingsvoertuigen;
    - iii) vaste rode lichten voor objecten die slechts in beperkte mate verplaatsbaar zijn.
- b) De exploitant van het luchtvaartterrein kan vrijstelling van punt a) verlenen voor uitrusting voor het onderhoud van luchtvaartuigen en voertuigen die alleen op platforms wordt gebruikt.”;

- t) punt ADR.OPS.C.005 wordt vervangen door:

**“ADR.OPS.C.005 Onderhoud — Algemeen**

- a) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt voor de opstelling en uitvoering van een programma, met inbegrip van het nodige preventieve onderhoud, om de faciliteiten van het luchtvaartterrein en de systemen en apparatuur voor de exploitatie van het luchtvaartterrein in een toestand te houden die geen afbreuk doet aan de veiligheid, de regelmaat of de efficiëntie van de luchtvaartnavigatie. Bij het ontwerp en de uitvoering van het onderhoudsprogramma wordt rekening gehouden met menselijke factoren.
- b) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt ervoor dat passende en toereikende middelen beschikbaar zijn voor de effectieve uitvoering van het onderhoudsprogramma.”;

- u) ADR.OPS.C.007 wordt ingevoegd:

**“ADR.OPS.C.007 Onderhoud van voertuigen**

- a) De exploitant van het luchtvaartterrein:
- 1) zorgt voor de opstelling en uitvoering van een onderhoudsprogramma, dat ook in preventief onderhoud voorziet en rekening houdt met menselijke factoren, om de doeltreffendheid van reddings- en brandbestrijdingsvoertuigen en hun uitrusting en de naleving van de specifieke responsietijd gedurende de gehele levensduur van het voertuig te waarborgen;
  - 2) zorgt voor de uitvoering van een onderhoudsprogramma voor zijn andere voertuigen die in het bewegingsgebied of in andere operationele zones actief zijn.
- b) De exploitant van het luchtvaartterrein:
- 1) stelt procedures vast om de uitvoering van het onder a) bedoelde onderhoudsprogramma te ondersteunen;
  - 2) zorgt ervoor dat passende en toereikende middelen en faciliteiten beschikbaar zijn voor de effectieve uitvoering van dat programma;
  - 3) houdt voor elk voertuig onderhoudsgegevens bij.
- c) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt ervoor dat organisaties die op het luchtvaartterrein werkzaamheden uitvoeren of diensten verrichten:
- 1) hun voertuigen in het bewegingsgebied of in een ander operationele zone onderhouden overeenkomstig een vastgesteld onderhoudsprogramma, met inbegrip van preventief onderhoud;
  - 2) relevante onderhoudsgegevens bijhouden.
- d) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt ervoor dat defecte voertuigen niet worden geëxploiteerd.”;

- v) de punten ADR.OPS.C.010 en ADR.OPS.C.015 worden vervangen door:

**“ADR.OPS.C.010 Onderhoud van verharde oppervlakken, andere grondoppervlakken en drainage**

- a) De exploitant van het luchtvaartterrein inspecteert de oppervlakken van alle bewegingsgebieden, inclusief de verharde oppervlakken (startbanen, taxibanen en platformen), de aangrenzende zones en de drainage teneinde regelmatig te kunnen beoordelen in welke staat zij zich bevinden, als onderdeel van een preventief en correctief onderhoudsprogramma van het luchtvaartterrein.
- b) De exploitant van het luchtvaartterrein:
- 1) onderhoudt het oppervlak van alle bewegingsgebieden met het oog op het voorkomen en verwijderen van vreemde voorwerpen die schade kunnen veroorzaken aan luchtvaartuigen of de activiteiten van luchtvaartuigsystemen kunnen hinderen;
  - 2) onderhoudt het oppervlak van startbanen, taxibanen en luchtvaartterreinen teneinde te voorkomen dat schadelijke onregelmatigheden ontstaan;
  - 3) houdt de baan in een zodanige toestand dat de rolweerstand van de baan minstens aan de minimumnormen beantwoordt;
  - 4) voert periodieke inspecties uit van de rolweerstand van de baan en documenteert de rolweerstand voor onderhoudsdoeleinden. De frequentie van die inspecties moet volstaan om de evolutie van de rolweerstand van de baan vast te stellen;

- 5) neemt corrigerende maatregelen om te voorkomen dat de rolweerstand van de volledige baan of een deel daarvan, in niet-verontreinigde toestand, onder de minimumnormen zakt.

#### **ADR.OPS.C.015 Onderhoud van visuele hulpmiddelen en elektrische systemen**

- a) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt voor de opstelling en uitvoering van een preventief en correctief onderhoudsprogramma om de goede werking van de elektrische systemen en de beschikbaarheid van de stroomvoorziening voor alle noodzakelijke installaties van het luchtvaartterrein te waarborgen op een manier die de veiligheid, regelmaat en efficiëntie van de luchtvaartnavigatie verzekert.
- b) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt voor de opstelling en uitvoering van een preventief en correctief onderhoudsprogramma om de goede werking van de afzonderlijke lichten en de betrouwbaarheid van de verlichtingssystemen van het luchtvaartterrein te waarborgen, op dusdanige wijze dat de continuïteit van de geleiding en controle van luchtvaartuigen en voertuigen als volgt wordt gewaarborgd:
- 1) voor een precisienaderingsbaan van categorie II of III heeft het systeem van preventief onderhoud tot doel ervoor te zorgen dat alle naderings- en baanlichten operationeel zijn gedurende elke periode van categorie II- of categorie III-vluchten en ervoor te zorgen dat steeds ten minste:
    - i) 95 % van de lichten van elk van de volgende onderdelen operationeel zijn:
      - A) het verlichtingssysteem voor precisienadering van categorieën II en III, de binnenste 450 m;
      - B) de middellijnlichten van de baan;
      - C) de baandrempellichten;
      - D) de baanrandlichten.
    - ii) 90 % van de lichten in de landingszone operationeel zijn;
    - iii) 85 % van de naderingsverlichting in de zone vanaf meer dan 450 m operationeel zijn;
    - iv) 75 % van de baaneindelichten operationeel zijn;
  - 2) de lichten die onbruikbaar zijn overeenkomstig punt 1, mogen het basispatroon van het verlichtingssysteem niet wijzigen;
  - 3) er mogen geen twee lichten naast elkaar defect zijn, behalve als onderdeel van een lichtstreep of dwarslichtenrij, waar twee aangrenzende onbruikbare lichten wel zijn toegestaan;
  - 4) voor een stopstreep op een wachtpositie op een baan, die wordt gebruikt in combinatie met een baan die bestemd is voor exploitatie in omstandigheden met een zichtbare baanlengte van minder dan 550 m, heeft het systeem van preventief onderhoud de volgende doelstellingen:
    - i) er mogen niet meer dan twee lichten defect zijn;
    - ii) twee aan elkaar grenzende lichten mogen niet defect blijven, tenzij de afstand tussen beide aanzienlijk kleiner is dan vereist;
  - 5) voor een taxibaan die bestemd is voor gebruik wanneer de waarde van de zichtbare baanlengte minder dan 550 m bedraagt, heeft het systeem van preventief onderhoud tot doel ervoor te zorgen dat er geen twee aan elkaar grenzende taxibaanhartlijnlichten defect zijn;
  - 6) voor een precisienaderingsbaan van categorie I heeft het systeem van preventief onderhoud tot doel ervoor te zorgen dat alle naderings- en baanlichten operationeel zijn gedurende elke periode van categorie I-activiteiten en ervoor te zorgen dat steeds ten minste:
    - i) 85 % van de lichten in elk van de volgende onderdelen operationeel zijn:
      - A) het verlichtingssysteem voor precisienaderingen van categorie I;
      - B) de baandrempellichten;
      - C) de baanrandlichten;
      - D) de baaneindelichten;
    - ii) twee aangrenzende defecte lichten zijn niet toegestaan tenzij de afstand tussen beide aanzienlijk kleiner is dan vereist;

- 7) voor een startbaan die bestemd is voor opstijgen wanneer de zichtbare baanlengte minder dan 550 m bedraagt, heeft het systeem van preventief onderhoud tot doel ervoor te zorgen dat alle baanlichten tijdens de exploitatie te allen tijde operationeel zijn en dat in elk geval:
    - i) ten minste:
      - A) 95 % van de baanhartlijnlichten (indien aanwezig) en baanrandlichten operationeel zijn;
      - B) 75 % van de baaneindlichten operationeel zijn;
    - ii) er zich geen twee defecte lichten naast elkaar bevinden;
  - 8) voor een startbaan die bestemd is voor opstijgen bij een zichtbare baanlengte van minstens 550 m, heeft het systeem van preventief onderhoud tot doel ervoor te zorgen dat alle baanlichten tijdens de exploitatie te allen tijde operationeel zijn en dat in elk geval:
    - i) ten minste 85 % van de baanrandlichten en baaneindlichten operationeel zijn;
    - ii) er zich geen twee defecte lichten naast elkaar bevinden;
  - 9) voor een baan die met een visueel glijpadindicatorsysteem is uitgerust, moet het systeem van preventief onderhoud tot doel hebben ervoor te zorgen dat alle eenheden tijdens de exploitatie te allen tijde operationeel zijn. Een eenheid wordt geacht buiten werking te zijn als er zoveel lichten defect zijn dat de eenheid het luchtvaartuig niet meer de beoogde geleiding biedt.
- c) Voor de toepassing van punt b) wordt een licht buiten werking geacht als:
- 1) de gemiddelde lichtintensiteit van de hoofdbundel minder dan 50 % van de waarde in de door het Agentschap vastgestelde certificeringsspecificaties bedraagt. Voor lichteenheden waarvan de gemiddelde lichtintensiteit van de hoofdbundel hoger is dan de waarde in de door het Agentschap vastgestelde certificeringsspecificaties, heeft het percentage van 50 % betrekking op die ontwerpwaarde;
  - 2) de bij het licht horende filter ontbreekt of is beschadigd, of het licht geen correcte kleurenlichtstraal produceert.
- d) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt voor de opstelling en uitvoering van een preventief en correctief onderhoudsprogramma om de goede werking en de betrouwbaarheid van het systeem van markeringen en tekens op het luchtvaartterrein op dusdanige wijze te waarborgen dat de continuïteit van de geleiding en controle van luchtvaartuigen en voertuigen wordt verzekerd.
- e) Er worden geen bouw- of onderhoudsactiviteiten uitgevoerd in de nabijheid van elektrische systemen van het luchtvaartterrein als de slechtzichtprocedures op dat terrein van kracht zijn.
- f) De exploitant van het luchtvaartterrein zorgt ervoor dat:
- 1) de onder a), b) en d) bedoelde programma's voor preventief onderhoud passende inspecties en controles van de afzonderlijke onderdelen van elk systeem en van het systeem zelf omvatten, die worden uitgevoerd volgens vastgestelde procedures en op gezette tijden en die zijn afgestemd op de beoogde activiteiten en systemen;
  - 2) er passende corrigerende maatregelen worden genomen om geconstateerde gebreken weg te werken.
- g) De exploitant van het luchtvaartterrein houdt gegevens bij over de relevante onderhoudswerkzaamheden.”.
-