

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2020/469 VAN DE COMMISSIE

van 14 februari 2020

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 923/2012, Verordening (EU) nr. 139/2014 en Verordening (EU) 2017/373, voor wat betreft de voorschriften voor luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten, het ontwerp van luchtruimstructuren en de gegevenskwaliteit, en de veiligheid van start- en landingsbanen, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 73/2010

(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 ⁽¹⁾, met name artikel 36, lid 1, onder c) en g), artikel 43, lid 1, onder a) en f), en artikel 44, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In Verordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie ⁽²⁾ zijn de gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures voor het algemene luchtverkeer vastgesteld (de zogenaamde “luchtverkeersregels”).
- (2) In Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie ⁽³⁾ zijn de eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchthavens vastgesteld, met inbegrip van het beheer, de exploitatie, de certificering en het toezicht.
- (3) In Verordening (EU) 2017/373 van de Commissie ⁽⁴⁾ zijn de gemeenschappelijke eisen voor verleners van luchtverkeersbeheers-/luchtvaartnavigatiediensten (“ATM/ANS”) en andere netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer (“ATM-netwerkfuncties”) ten behoeve van het algemene luchtverkeer, en voor het toezicht daarop, vastgesteld.

⁽¹⁾ PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchthavens overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, PB L 44 van 14.2.2014, blz. 1.

⁽⁴⁾ 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.

- (4) Om een hoog niveau van veiligheid van de burgerluchtvaart in de Unie te garanderen, moeten cockpitbemanningen verplicht worden om verslag uit te brengen aan de luchtverkeersdiensten wanneer de remwerking op de baan minder goed is dan aan hen was gemeld. Die rapporteringsverplichting moet worden opgenomen in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012.
- (5) Op 31 maart 2016 heeft de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ("de ICAO") Amendement 77-A van bijlage 3 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 in Chicago (het "Verdrag van Chicago"), vastgesteld, dat tot doel heeft de verstrekking van informatie over gevaarlijke weersomstandigheden te verbeteren, het situationeel bewustzijn te verbeteren en bij te dragen tot efficiëntere routes, met inbegrip van het omzeilen van gevaarlijke weersomstandigheden. Dat amendement is sinds 10 november 2016 van toepassing in de ICAO-verdragsstaten en moet ook worden weerspiegeld in Verordening (EU) 2017/373, met name in de bepalingen inzake meteorologische diensten (bijlage V — Deel-MET).
- (6) Verordening (EU) 2017/373 moet een weergave zijn van de stand van de techniek op het gebied van luchtvaartveiligheid, en van de beste praktijken en de wetenschappelijke en technische vooruitgang op het gebied van luchtvaartinlichtingendiensten ("AIS"). De wijzigingen van Verordening (EU) 2017/373 moeten dan ook gebaseerd zijn op de toepasselijke ICAO-normen en aanbevolen praktijken ("SARPs"), met name de zestiende uitgave van bijlage 15 "Luchtvaartinlichtingendiensten" bij het Verdrag van Chicago, en op de ervaring die de Unie heeft opgedaan op met het verstrekken van AIS en met het waarborgen van de evenredigheid volgens de grootte, het type en de complexiteit van de AIS-aanbieder ("AISP").
- (7) Op 31 maart 2016 heeft de ICAO ook Amendement 77-B van bijlage 3 bij het Verdrag van Chicago goedgekeurd, dat tot doel heeft incidenten en ongevallen ten gevolge van runway excursions terug te dringen. Dat Amendement 77-B van bijlage 3 wordt met ingang van 5 november 2020 van toepassing in de ICAO-verdragsstaten. Dat amendement moet ook worden weerspiegeld in Verordening (EU) 2017/373, met name in de eisen van bijlage V met betrekking tot het verlenen van meteorologische diensten en in bijlage VI met betrekking tot het verlenen van luchtvaartinlichtingendiensten.
- (8) Piloten moeten via berichten aan luchtvaardenden op de hoogte worden gebracht wanneer een baan tijdelijk onbeschikbaar is wegens markeringswerkzaamheden. Om de baanveiligheid te verbeteren, moeten piloten die voornemens zijn vluchten uit te voeren op een speciaal voorbereide winterbaan of op een natte en gladde baan passend worden geïnformeerd. De resultaten van wrijvingsmetingen mogen niet aan piloten worden meegedeeld, omdat dergelijke metingen geen verband houden met de prestaties van het vliegtuig.
- (9) In Verordening (EU) 2017/373 moeten gemeenschappelijke technische voorschriften voor het ontwerp van luchttruimstructuren en gemeenschappelijke eisen voor dienstverleners voor het ontwerp van vliegprocedures (FPD) worden vastgesteld, teneinde te garanderen dat de luchttruimstructuren en vliegprocedures goed worden ontworpen, gemonitord en gevalideerd alvorens ze worden uitgerold en door luchtvaartuigen worden gebruikt.
- (10) Vliegprocedures en wijzigingen daarvan kunnen gevolgen hebben voor de veiligheid van vluchttuitvoeringen op het luchtvaartterrein. Derhalve moet een duidelijk verband worden gelegd tussen de bestaande Verordening (EU) nr. 139/2014 en Verordening (EU) 2017/373.
- (11) Met de goedkeuring van de zevende uitgave van bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago inzake "Telecommunicatie in de luchtvaart" (volume II), gepubliceerd in juli 2016, de vijftiende uitgave van bijlage 11 bij het Verdrag van Chicago inzake "Luchtverkeersdiensten", en de zestiende uitgave van Doc 4444 "Procedures voor luchtvaartnavigatiediensten — Luchtverkeersbeheer (PANS ATM)", heeft de ICAO nieuwe ICAO-SARPs inzake luchtvaartveiligheid bij het verlenen van luchtverkeersdiensten (ATS) vastgesteld.
- (12) Om die redenen, en om te zorgen voor de uniforme uitvoering en naleving van de essentiële eisen van punt 2.3 van bijlage VIII bij Verordening (EU) 2018/1139, moet Verordening (EU) 2017/373 dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (13) In Verordening (EU) nr. 923/2012 en Verordening (EU) 2017/373 moeten ook gedetailleerde bepalingen worden opgenomen met betrekking tot de beschikbaarheid en de voorwaarden voor het gebruik van het noodkanaal op zeer hoge frequentie (VHF-noodkanaal).

- (14) Rekening houdend met het effect van ATM/ANS op proefprojecten en vluchtuitvoeringen op luchtvaartterreinen, moeten deze nieuwe maatregelen ook tot uiting komen in de relevante bepalingen van Verordening (EU) nr. 923/2012.
- (15) Aangezien die nieuwe maatregelen ook gedetailleerde bepalingen omvatten inzake de kwaliteit van luchtvaartgegevens en -informatie, moet Verordening (EU) nr. 73/2010 ⁽⁵⁾ worden ingetrokken.
- (16) De luchtvaartsector en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten moeten voldoende tijd krijgen om zich aan te passen aan de maatregelen die bij deze verordening worden ingevoerd.
- (17) De maatregelen in deze verordening zijn gebaseerd op de adviezen 2/2018, 03/2018 en 03/2019 van het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, overeenkomstig artikel 75, lid 2, onder b) en c), en artikel 76, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139.
- (18) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 127 van Verordening (EU) 2018/1139 opgerichte comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. 923/2012 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 57 wordt vervangen door:

“57. “gecontroleerd luchtvaartterrein”: een luchtvaartterrein waarop luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend aan het luchtvaartterreinverkeer”;

b) de volgende punten 144 en 145 worden toegevoegd:

“144. “kritieke zone”: een gebied met vastgestelde afmetingen dat zich uitstrekt rond de grondapparatuur voor precisie-instrumentnadering en waarin de aanwezigheid van voertuigen of luchtvaartuigen een onaanvaardbare verstoring van de geleidingssignalen zou veroorzaken;

145. “gevoelige zone”: een gebied dat zich verder uitstrekt dan de kritieke zone en waarin geparkeerde en/of bewegende luchtvaartuigen of voertuigen het geleidingssignaal in die mate beïnvloeden dat dit een onaanvaardbare verstoring veroorzaakt voor luchtvaartuigen die gebruikmaken van het signaal.”.

2) Het volgende artikel 4 bis wordt ingevoegd:

“Artikel 4 bis

Noodfrequentie op zeer hoge frequentie (VHF)

1. Onverminderd lid 2 zorgen de lidstaten ervoor dat de VHF-noodfrequentie (121.500 MHz) alleen wordt gebruikt voor noodsituaties als gespecificeerd in SERA.14095, onder d), van de bijlage.

2. Bij wijze van uitzondering mogen de lidstaten toestaan dat de in lid 1 bedoelde VHF-noodfrequentie wordt gebruikt voor andere dan de in SERA.14095, onder d), van de bijlage bedoelde doeleinden, als deze beperkt blijven tot hetgeen noodzakelijk is om hun doel te bereiken en om de gevolgen te beperken voor luchtvaartuigen in noodsituaties en voor de werking van eenheden van luchtverkeersdiensten.”.

3) De bijlage wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening.

Artikel 2

Bijlage III bij Verordening (EU) nr. 139/2014 wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.

⁽⁵⁾ Verordening (EU) nr. 73/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van de kwaliteitseisen voor luchtvaartgegevens en -informatie voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim, PB L 23 van 27.1.2010, blz. 6.

Artikel 3

Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 1 wordt vervangen door:

“Artikel 1

Voorwerp

In deze verordening worden de gemeenschappelijke eisen vastgesteld voor:

- a) het verlenen van luchtverkeersbeheersdiensten en luchtvaartnavigatiediensten (“ATM/ANS”) voor het algemene luchtverkeer, met name voor de natuurlijke of rechtspersonen die deze taken en functies vervullen;
- b) voor de bevoegde autoriteiten en de namens hen optredende gekwalificeerde instanties die certificerings-, toezichts- en handhavingstaken uitvoeren met betrekking tot de onder a) bedoelde functies;
- c) de regels en procedures voor het ontwerp van luchtruimstructuren.”.

2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 2) wordt vervangen door:

“2) “ATM/ANS-verlener”: elke rechtspersoon of natuurlijke persoon die de in artikel 3, lid 5, van Verordening (EU) 2018/1139 omschreven ATM/ANS-diensten verleent, hetzij afzonderlijk, hetzij gebundeld, voor het algemene luchtverkeer”;

b) de volgende punten 6), 7) en 8) worden toegevoegd:

“6) “ontwerp van luchtruimstructuren”: een proces dat garandeert dat luchtruimstructuren goed worden ontworpen, gemonitord en gevalideerd alvorens ze worden uitgerold en gebruikt door luchtvaartuigen;

7) “systeem voor het vermijden van botsingen in de lucht (Airborne Collision Avoidance System, ACAS)”: een systeem aan boord van een luchtvaartuig, werkend met transpondersignalen van de secundaire surveillanceradar (SSR) en onafhankelijk van installaties op de grond, dat de piloot advies geeft over mogelijk conflicterende luchtvaartuigen die zijn uitgerust met SSR-transponders;

8) “entiteit die luchtvaartgegevens en -informatie voortbrengt”: elke openbare of particuliere entiteit die verantwoordelijk is voor het voortbrengen van luchtvaartgegevens en -informatie die gebruikt worden als bron voor luchtvaartinformatieproducten en -diensten. Deze entiteiten omvatten niet de ATM/ANS-verleners als bedoeld in artikel 2, punt (2), van deze verordening en de luchtvaarterreinen als bedoeld in artikel 2, punt 1, onder e), van Verordening (EU) 2018/1139.”.

3) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) de titel wordt vervangen door:

“Verlening van ATM/ANS en ontwerp van luchtruimstructuren”;

b) lid 1 wordt vervangen door:

“1) De lidstaten dragen er zorg voor dat passende ATM/ANS worden verstrekt en dat luchtruimstructuren worden ontworpen in overeenstemming met deze verordening, op een wijze die bevorderlijk is voor het algemene luchtverkeer en waarbij rekening wordt gehouden met veiligheidsoverwegingen, verkeersvereisten en gevolgen voor het milieu.”;

c) de volgende leden 5) tot en met 9) worden toegevoegd:

“5) De lidstaten zien er op toe dat:

a) entiteiten die luchtvaartgegevens en -informatie voortbrengen, voldoen aan de eisen die zijn vastgesteld in:

- i) ATM/ANS.OR.A.085 van bijlage III, met uitzondering van de eisen in de punten c), d), f), onder 1), en i);
- ii) ATM/ANS.OR.A.090 van bijlage III;

- b) luchtvaartgegevens en -informatie worden voortgebracht, verwerkt en verzonden door passend opgeleid, bekwaam en gemachtigd personeel.

Wanneer luchtvaartgegevens of -informatie bestemd zijn om te worden gebruikt voor IFR- of speciale VFR-vluchten, zijn de eisen van de eerste alinea, onder a) en b), van toepassing op alle entiteiten die dergelijke luchtvaartgegevens en -informatie voortbrengen.

- 6) Indien bepaald is dat luchtverkeersdiensten in bepaalde delen van het luchtruim of op bepaalde luchtvaartterreinen moeten worden verleend, zien de lidstaten erop toe dat gespecificeerd wordt welke luchtverkeersdiensten moeten worden verleend in welke delen van het luchtruim en op welke luchtvaartterreinen.

- 7) De lidstaten zorgen ervoor dat tussen de desbetreffende ATM/ANS-verleners en luchtvaartuigexploitanten passende regelingen worden vastgesteld voor de coördinatie van de activiteiten en verleende diensten, en voor de uitwisseling van relevante gegevens en informatie.

- 8) De lidstaten wijzen de personen of organisaties aan die verantwoordelijk zijn voor het ontwerp van luchtruimstructuren en zorgen ervoor dat die personen of organisaties de in bijlage XI, aanhangsel 1 (Deel-FPD), vastgestelde eisen toepassen.

- 9) De lidstaten zien erop toe dat de vluchtprocedures voor de luchtvaartterreinen en het luchtruim onder hun verantwoordelijkheid worden onderhouden en regelmatig worden beoordeeld. Daartoe duiden de lidstaten de personen of organisaties aan die verantwoordelijk zijn voor die taken en zien zij erop toe dat die personen of organisaties voldoen aan de eisen van artikel 6, onder (a) en (k).".

- 4) De volgende artikelen 3 bis, 3 ter, 3 quater en 3 quinquies worden ingevoegd:

"Artikel 3 bis

Bepaling van de noodzaak van het verlenen van luchtverkeersdiensten

1. De lidstaten bepalen op basis van alle onderstaande factoren of het noodzakelijk is luchtverkeersdiensten te verlenen:

- a) de types luchtverkeer;
- b) de dichtheid van het luchtverkeer;
- c) de meteorologische omstandigheden;
- d) andere relevante factoren in verband met de doelstellingen van de luchtverkeersdiensten, zoals gedefinieerd in ATS. TR.100 van bijlage IV.

2. Wanneer de lidstaten bepalen of het noodzakelijk is luchtverkeersdiensten te verlenen, houden zij geen rekening met het feit of de luchtvaartuigen systemen voor het vermijden van botsingen in de lucht aan boord hebben.

Artikel 3 ter

Coördinatie tussen militaire eenheden en verleners van luchtverkeersdiensten

Onverminderd artikel 6 van Verordening (EG) nr. 2150/2005 stellen de lidstaten speciale procedures vast om ervoor te zorgen dat:

- a) verleners van luchtverkeersdiensten in kennis worden gesteld wanneer een militaire eenheid constateert dat een luchtvaartuig, dat een burgerluchtvaartuig is of zou kunnen zijn, een gebied is binnengevlogen waarin onderschepping noodzakelijk kan zijn;
- b) de verlener van luchtverkeersdiensten, in nauw overleg met de militaire eenheid, de identiteit van het luchtvaartuig bevestigt en de nodige navigatiebegeleiding verstrekt om onderschepping te voorkomen.

Artikel 3 quater

Coördinatie van vluchtuitvoeringen die potentieel gevaarlijk zijn voor de burgerluchtvaart

1. De lidstaten zorgen ervoor dat vluchtuitvoeringen die potentieel gevaarlijk zijn voor burgerluchtvaartuigen boven hun grondgebied worden gecoördineerd, ook boven volle zee, in geval de bevoegde autoriteit, overeenkomstig een Regionale Luchtvaartnavigatieovereenkomst van de ICAO, de verantwoordelijkheid heeft aanvaard om luchtverkeersdiensten te verlenen in het desbetreffende luchtruim. De coördinatie gebeurt vroeg genoeg om tijdige verspreiding van informatie over die vluchtuitvoeringen mogelijk te maken.

2. De lidstaten stellen regelingen vast voor de verspreiding van informatie over de in lid 1 bedoelde vluchttuivoeringen.

Artikel 3 quinquies

Noodfrequentie op zeer hoge frequentie (VHF)

1. Onverminderd lid 2 zorgen de lidstaten ervoor dat de VHF-noodfrequentie (121.500 MHz) alleen wordt gebruikt voor echte noodsituaties als gespecificeerd in ATS.OR.405, onder a), van bijlage IV.

2. Bij wijze van uitzondering mogen de lidstaten toestaan dat de in lid 1 bedoelde VHF-noodfrequentie wordt gebruikt voor andere dan de in ATS.OR.405, onder a), van bijlage IV bedoelde doeleinden, als deze beperkt blijven tot hetgeen noodzakelijk is om hun doel te bereiken en om de gevolgen te beperken voor luchtvaartuigen in noodsituaties en voor de werking van eenheden van luchtverkeersdiensten.”.

5) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt d) wordt vervangen door:

“d) voor verleners van luchtverkeersdiensten, in aanvulling op de eisen onder a) en c), de eisen die zijn vastgesteld in bijlage IV (Deel-ATS) en in Verordening (EU) nr. 923/2012;”;

b) punt k) wordt vervangen door:

“k) voor verleners van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures, in aanvulling op de eisen van de punten a) en b), de eisen die zijn vastgesteld in bijlage XI (Deel-FPD);”.

6) De bijlagen I, II, III, IV, V, VI en XI worden gewijzigd overeenkomstig bijlage III bij deze verordening.

Artikel 4

Verordening (EU) nr. 73/2010 wordt ingetrokken met ingang van 27 januari 2022.

Artikel 5

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

Zij is van toepassing met ingang van 27 januari 2022.

De volgende punten van deze verordening zijn van toepassing met ingang van 5 november 2020:

— in bijlage I: punt 10, onder b);

— in bijlage III:

— punt 5;

— in punt 6: Aanhangsel 3 “SNOWTAM-FORMAAT”.

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

Gedaan te Brussel, 14 februari 2020.

Voor de Commissie

De voorzitter

Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE I

Wijzigingen van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012

De bijlage wordt als volgt gewijzigd:

- (1) in SERA.3210, punt d), onder 4), punt ii), worden A) en B) vervangen door:

- „A) het verplaatsen van personen en voertuigen in het manoeuvreergebied van een luchtvaartterrein moet tot het strikte minimum beperkt blijven; daarbij moet bijzondere aandacht worden geschonken aan de eisen ter bescherming van de kritieke en gevoelige gebieden van radionavigatiehulpmiddelen;
- B) behoudens het bepaalde in punt iii) wordt (worden) de methode(n) voor het scheiden van voertuigen en taxiënde luchtvaartuigen gespecificeerd door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten (ANSP) en goedgekeurd door de bevoegde autoriteit, rekening houdend met de beschikbare hulpmiddelen;”;

- (2) SERA.3210, onder d), punt 4), iv), (A), wordt vervangen door:

“(A) voertuigen en voertuigen die een luchtvaartuig slepen moeten voorrang verlenen aan landende, opstijgende of taxiënde luchtvaartuigen”;

- (3) SERA.8005 wordt als volgt gewijzigd:

- (a) punt a), onder 3), wordt vervangen door:

„3) een of meer van de volgende uitgeven: klaringen, instructies of informatie om botsingen tussen door haar gecontroleerde luchtvaartuigen te voorkomen en om een ordelijke doorstroming van het luchtverkeer tot stand te brengen en in stand te houden;”;

- (b) punt c) wordt als volgt gewijzigd:

- a) de inleidende zin wordt vervangen door:

„Uitgezonderd vluchtuitvoeringen op parallelle of bijna parallelle banen, zoals bedoeld in ATS.TR.255 van bijlage IV bij Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 (*) van de Commissie, of wanneer een beperking van de separatieminima in de nabijheid van luchtvaartterreinen kan worden toegepast, moet separatie door een ATC-eenheid worden bereikt door minstens een van de volgende:

(*) Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie van 1 maart 2017 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor verlener 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).”;

- b) punt 1) wordt vervangen door:

„1) verticale separatie door verschillende vliegniveaus toe te wijzen die werden geselecteerd uit de tabel met kruisniveaus in aanhangsel 3, met dien verstande dat de daarin voorgeschreven correlatie tussen vliegniveaus en grondkoers niet geldt wanneer anders is aangegeven in toepasselijke Luchtvaartgidsen (AIP's) of ATC-klaringen. Als verticaal separatieminimum geldt een nominale afstand van 300 m (1000 ft) tot en met vliegniveau (FL) 410 en een nominale afstand van 600 m (2000 ft) daarboven; Er wordt geen gebruik gemaakt van geografische hoogte-informatie om verticale separatie tot stand te brengen;”;

- (4) SERA.8012 wordt vervangen door:

„a) In een van de volgende omstandigheden passen luchtverkeersleidingseenheden separatieminima wegens zogturbulentie toe op luchtvaartuigen tijdens de naderings- en vertrekfasen van vluchten:

- 1) een luchtvaartuig bevindt zich recht achter een ander luchtvaartuig op dezelfde altitude of minder dan 300 m (1000 ft) lager;
- 2) beide luchtvaartuigen maken gebruik van dezelfde baan of parallelle banen met een separatie van minder dan 760 m (2500 ft);
- 3) een luchtvaartuig kruist een ander luchtvaartuig op dezelfde altitude of minder dan 300 m (1000 voet) lager.

- b) Punt a) geldt niet voor aankomende VFR-vluchten en aankomende IFR-vluchten met visuele nadering wanneer het luchtvaartuig heeft gemeld het voorgaande luchtvaartuig in zicht te hebben en instructies heeft gekregen om de eigen separatie met dat luchtvaartuig te volgen en te behouden. In die gevallen waarschuwt de luchtverkeersleidingseenheid voor zogturbulentie.”;
- (5) SERA.8015 wordt als volgt gewijzigd:
- (a) aan punt b) wordt het volgende punt 6) toegevoegd:
- „6) Bij de berekening of toewijzing van een directe route die niet in het vluchtplan is opgenomen en waarbij een IFR-vlucht niet langer de bekendgemaakte ATS-route of instrumentprocedure volgt, geeft een luchtverkeersleider die ATS-surveillancediensten verleent klaringen af die van die aard zijn dat de voorgeschreven obstakelvrije ruimte te allen tijde behouden blijft tot het luchtvaartuig het punt bereikt waarop de piloot opnieuw het vluchtplan of een bekendgemaakte ATS-route of instrumentprocedure volgt.”;
- (b) onder d) wordt punt 5) vervangen door:
- „5) alle vereiste instructies of informatie over andere kwesties, zoals het ATFM-vertrekslot, indien van toepassing, naderings- of vertrekmoeuvres, communicatie en het tijdstip waarop de klaring vervalt.”;
- (c) onder e) wordt de titel vervangen door:
- Terugmelding van klaringen, instructies en veiligheidsgerelateerde informatie”;
- (d) punt e ter) wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt 3) wordt vervangen door:
- „3) Behalve wanneer geweten is dat het luchtvaartuig de informatie al in een gerichte uitzending heeft ontvangen, wordt een QNH-hoogtemeterinstelling opgenomen in:
- i) de dalingsklaring wanneer de eerste klaring wordt gegeven op een hoogte onder het overgangsniveau;
- ii) de naderingsklaring of klaring om zich in het verkeerscircuit te begeven;
- iii) de taxiklaring voor vertrekkende luchtvaartuigen.”;
- ii) in punt 5 wordt de inleidende zin vervangen door:
- „Wanneer een luchtvaartuig klaring heeft gekregen om te landen of ervan in kennis is gesteld dat de baan beschikbaar is voor landing op AFIS-luchtvaartterreinen en dat het luchtvaartuig zijn nadering voltooit bij atmosferische druk op de hoogteligging van het luchtvaartterrein (QFE), dan wordt de verticale positie van dat luchtvaartuig uitgedrukt in hoogte boven de hoogteligging van het luchtvaartterrein tijdens dat gedeelte van de vlucht waarvoor QFE mag worden gebruikt, tenzij die positie wordt uitgedrukt in hoogte boven de hoogteligging van de baandrempel.”;
- (6) SERA.9005 wordt als volgt gewijzigd:
- (a) punt a) wordt als volgt gewijzigd:
- i) de volgende punten 7) en 8) worden toegevoegd:
- „7) informatie over abnormale configuratie en toestand van het luchtvaartuig;
- 8) alle andere informatie die van belang kan zijn voor de veiligheid.”;
- ii) de tweede alinea wordt geschrapt;
- (b) punt b) wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt 3) wordt vervangen door:
- „3) voor vluchten boven water, voor zover uitvoerbaar en op verzoek van de piloot, alle beschikbare informatie zoals radioroepnaam, positie, ware grondkoers, snelheid enz. van oppervlaktevaartuigen in dit gebied; en”;
- ii) Het volgende punt 4) wordt toegevoegd:
- „4) van andere eenheden voor luchtverkeersdiensten ontvangen berichten, met inbegrip van klaringen, die aan luchtvaartuigen moeten worden doorgegeven.”;

- (c) het volgende punt d) wordt toegevoegd:
- „d) AFIS aan vluchten omvat, naast de onder a) en b) beschreven relevante punten, de verstrekking van de informatie over:
- (1) het gevaar op botsingen met luchtvaartuigen, voertuigen en personen die in het manoeuvreergebied actief zijn;
 - (2) de baan die in gebruik is.”;
- (7) in SERA.9010, onder a), wordt punt 4) vervangen door:
- „4) Wanneer een luchtvaartuig de ontvangst bevestigt van een ATIS-bericht dat niet langer actueel is, neemt de ATS-eenheid onverwijld een van de volgende maatregelen:
- i) zij deelt elk element van de te actualiseren informatie mee aan het luchtvaartuig;
 - ii) zij geeft het luchtvaartuig de instructie om de actuele ATIS-informatie te verkrijgen.”;
- (8) in SERA.13010 wordt punt b) vervangen door:
- „b) Tenzij anders voorgeschreven door de bevoegde autoriteit, wordt de getoonde uit drukhoogte afgeleide informatie over het vliegniveau minstens één keer geverifieerd door elke passend uitgeruste ATS-eenheid bij het eerste contact met het desbetreffende luchtvaartuig of, als dit niet mogelijk is, zo snel mogelijk daarna.”;
- (9) Aan SERA.14095 wordt het volgende punt d) toegevoegd:
- „d) Zoals bepaald in artikel 4 bis wordt de VHF-noodfrequentie (121,500 MHz) gebruikt voor toepassingen in echte noodsituaties, met inbegrip van:
- (1) het ter beschikking stellen van een duidelijk kanaal tussen luchtvaartuigen in nood en een grondstation wanneer de normale kanalen worden gebruikt voor andere luchtvaartuigen;
 - (2) het ter beschikking stellen van een VHF-communicatiekanaal tussen luchtvaartuigen en luchtvaartterreinen dat normaal niet wordt gebruikt door internationale luchtdiensten, in geval zich een noodsituatie voordoet;
 - (3) het ter beschikking stellen van een gemeenschappelijk VHF-communicatiekanaal tussen civiele of militaire luchtvaartuigen en tussen dergelijke luchtvaartuigen en diensten op de grond die betrokken zijn bij gemeenschappelijke opsporings- en reddingsoperaties, alvorens — indien nodig — wordt overgeschakeld naar de passende frequentie;
 - (4) het aanbieden van luchtgrondcommunicatie met luchtvaartuigen wanneer de gewone kanalen niet kunnen worden gebruikt wegens het uitvallen van boordapparatuur;
 - (5) het ter beschikking stellen van een kanaal voor plaatsaanduidende noodzenders en voor communicatie tussen reddingstuigen en luchtvaartuigen die betrokken zijn bij opsporings- en reddingsoperaties;
 - (6) het ter beschikking stellen van een VHF-kanaal voor communicatie tussen civiele luchtvaartuigen en onderscheppende luchtvaartuigen of luchtverkeersleidingseenheden, en tussen civiele of onderscheppende luchtvaartuigen en eenheden van luchtverkeersdiensten, in geval van onderschepping van het civiel luchtvaartuig.”.
- (10) SERA.12005, onder a), wordt als volgt gewijzigd:
- (a) punt 8) wordt vervangen door:
- „8) pre-eruptieve vulkanische activiteit of vulkaanuitbarsting; of”;
- (b) het volgende punt 9) wordt toegevoegd:
- „9) de remwerking op de baan is minder goed dan gerapporteerd.”.
-

BIJLAGE II

Wijzigingen van Verordening (EU) nr. 139/2014

Bijlage III wordt als volgt gewijzigd:

- (a) ADR.OR.B.015, onder b), punt 2), onder ii), wordt vervangen door:
 - „ii) het type activiteiten op het luchtvaartterrein en in het bijbehorende luchtruim, en”;
- (b) ADR.OR.B.025, onder a), punt 1), onder iii), wordt vervangen door:
 - „iii) de vliegprocedures van het luchtvaartterrein en de bijbehorende wijzigingen daarvan zijn vastgesteld in overeenstemming met Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie (*).

(*) 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).”;

BIJLAGE III

Wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373

De bijlagen I, II, III, IV, V, VI, en XI worden als volgt gewijzigd:

1) bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

- a) De volgende inhoudsopgave wordt ingevoegd vóór de titel “DEFINITIES VAN DE TERMEN DIE GEBRUIKT ZIJN IN BIJLAGEN II TOT EN MET XIII”:

“INHOUDSOPGAVE

BIJLAGE I	DEFINITIES VAN DE TERMEN DIE GEBRUIKT ZIJN IN BIJLAGEN II TOT EN MET XIII (Deel-DEFINITIES)
BIJLAGE II	VOORSCHRIFTEN VOOR BEVOEGDE AUTORITEITEN — TOEZICHT OP DIENSTEN EN ANDERE ATM-NETWERKFUNCTIES (Deel-ATM/ANS.AR)
	SUBDEEL A — ALGEMENE EISEN (ATM/ANS.AR.A)
	SUBDEEL B — BEHEER (ATM/ANS.AR.B)
	SUBDEEL C — TOEZICHT, CERTIFICERING EN HANDHAVING (ATM/ANS.AR.C)
	Aanhangsel 1 — CERTIFICAAT VOOR DIENSTVERLENER
BIJLAGE III	GEMEENSCHAPPELIJKE EISEN VOOR DIENSTVERLENERS (Deel-ATM/ANS.OR)
	SUBDEEL A — ALGEMENE EISEN (ATM/ANS.OR.A)
	SUBDEEL B — BEHEER (ATM/ANS.OR.B)
	SUBDEEL C — SPECIFIEKE ORGANISATORISCHE EISEN VOOR ANDERE DIENSTVERLENERS DAN VERLENERS VAN LUCHTVERKEERSDIENSTEN (ATM/ANS.OR.C)
	SUBDEEL D — SPECIFIEKE ORGANISATORISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN ANS EN ATFM EN DE NETWERKBEHEERDER (ATM/ANS.OR.D)
	Aanhangsel 1 — CATALOGUS VAN LUCHTVAARTGEGEVENS
BIJLAGE IV —	SPECIFIEKE EISEN VOOR VERLENERS VAN LUCHTVERKEERSDIENSTEN (Deel-ATS)
	SUBDEEL A — AANVULLENDE ORGANISATORISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN LUCHTVERKEERSDIENSTEN (ATS.OR)
	DEEL 1 — ALGEMENE EISEN
	DEEL 2 — VEILIGHEID VAN DIENSTEN
	DEEL 3 — SPECIFIEKE EISEN INZAKE MENSELIJKE FACTOREN VOOR VERLENERS VAN LUCHTVERKEERSLEIDINGSDIENSTEN
	DEEL 4 — COMMUNICATIEVEREISTEN
	DEEL 5 — INFORMATIEVEREISTEN
	SUBDEEL B — TECHNISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN LUCHTVERKEERSDIENSTEN (ATS.TR)
	DEEL 1 — ALGEMENE EISEN
	DEEL 2 — LUCHTVERKEERSLEIDINGSDIENST

DEEL 3 — VLUCHTINFORMATIEDIENSTEN

DEEL 4 — ALARMERINGSDIENST

BIJLAGE V — SPECIFIEKE EISEN VOOR VERLENERS VAN METEOROLOGISCHE DIENSTEN (Deel-MET)

SUBDEEL A — AANVULLENDE ORGANISATORISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN METEOROLOGISCHE DIENSTEN (MET.OR)

DEEL 1 — ALGEMENE EISEN

DEEL 2 — SPECIFIEKE EISEN

Hoofdstuk 1 — Eisen voor luchtvaartmeteorologische stations

Hoofdstuk 2 — Eisen voor meteorologische diensten van een luchthaven

Hoofdstuk 3 — Eisen voor luchtvaartmeteorologische waarnemingscentra

Hoofdstuk 4 — Eisen voor adviescentra voor vulkanische aswolken (VAAC)

Hoofdstuk 5 — Eisen voor het adviescentra voor tropische cyclonen (TCAC)

Hoofdstuk 6 — Eisen voor World Area Forecast Centres (WAFC)

SUBDEEL B — TECHNISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN METEOROLOGISCHE DIENSTEN (MET.TR)

DEEL 1 — ALGEMENE EISEN

DEEL 2 — SPECIFIEKE EISEN

Hoofdstuk 1 — Technische eisen voor luchtvaartmeteorologische stations

Hoofdstuk 2 — Technische eisen voor meteorologische diensten van een luchthaven

Hoofdstuk 3 — Technische eisen voor luchtvaartmeteorologische waarnemingscentra

Hoofdstuk 4 — Technische eisen voor adviescentra voor vulkanische aswolken (VAAC)

Hoofdstuk 5 — Technische eisen voor adviescentra voor tropische cyclonen (TCAC)

Hoofdstuk 6 — Technische eisen voor World Area Forecast Centres (WAFC)

Aanhangsel 1 — Model voor METAR

Aanhangsel 2 — Vaste dekkingengebieden voor voorspellingen van het World Area Forecast System in grafiekvorm

Aanhangsel 3 — Model voor TAF

Aanhangsel 4 — Model voor windscheringswaarschuwingen

Aanhangsel 5A — Model voor SIGMET en AIRMET

Aanhangsel 5B — Model voor special speciale vluchtrapporten (uplink)

- Aanhangsel 6 — Model voor advies voor vulkanische aswolken
- Aanhangsel 7 — Model voor advies voor tropische cyclonen
- Aanhangsel 8 — Waarden en resoluties voor de numerieke elementen in advies voor vulkanische aswolken, tropische cyclonen, SIGMET, AIRMET, luchtvaartterreinwaarschuwingen en windscheringswaarschuwingen
- BIJLAGE VI — SPECIFIEKE EISEN VOOR VERLENERS VAN LUCHTVAARTINLICHTINGENDIENSTEN (Deel-AIS)
- SUBDEEL A — AANVULLENDE ORGANISATORISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN LUCHTVAARTINLICHTINGENDIENSTEN (AIS.OR)
- DEEL 1 — ALGEMENE EISEN
- DEEL 2 — BEHEER VAN DE GEGEVENSKWALITEIT
- DEEL 3 — LUCHTVAARTINFORMATIEPRODUCTEN
- Hoofdstuk 1 — Luchtvaartinformatie in een gestandaardiseerde presentatie
- Hoofdstuk 2 — Digitale gegevensreeksen
- DEEL 4 — VERSPREIDING EN AAN DE VLUCHT VOORAFGAANDE INFORMATIEDIENSTEN
- DEEL 5 — UPDATES VAN LUCHTVAARTINFORMATIEPRODUCTEN
- DEEL 6 — PERSONEELSEISEN
- SUBDEEL B — TECHNISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN LUCHTVAARTINLICHTINGENDIENSTEN (AIS.TR)
- DEEL 1 — ALGEMENE EISEN
- DEEL 2 — BEHEER VAN DE GEGEVENSKWALITEIT
- DEEL 3 — LUCHTVAARTINFORMATIEPRODUCTEN
- Hoofdstuk 1 — Luchtvaartinformatie in een gestandaardiseerde presentatie
- Hoofdstuk 2 — Digitale gegevensreeksen
- DEEL 4 — VERSPREIDING EN AAN DE VLUCHT VOORAFGAANDE INFORMATIEDIENSTEN
- DEEL 5 — UPDATES VAN LUCHTVAARTINFORMATIEPRODUCTEN
- Aanhangsel 1 — INHOUD VAN DE LUCHTVAARTGIDS (AIP)
- Aanhangsel 2 — NOTAM-FORMAAT
- Aanhangsel 3 — SNOTAM-FORMAAT
- Aanhangsel 4 — ASHTAM-FORMAAT
- BIJLAGE VII — SPECIFIEKE EISEN VOOR VERLENERS VAN GEGEVENSDIENSTEN (Deel-DAT)
- SUBDEEL A — AANVULLENDE ORGANISATORISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN GEGEVENSDIENSTEN (DAT.OR)
- DEEL 1 — ALGEMENE EISEN
- DEEL 2 — SPECIFIEKE EISEN

- SUBDEEL B — TECHNISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN DATADIENSTEN (DAT.TR)
- DEEL 1 — ALGEMENE EISEN
- BIJLAGE VIII — SPECIFIEKE EISEN VOOR VERLENERS VAN COMMUNICATIE-, NAVIGATIE- OF SURVEILLANCEDIENSTEN (Part-CNS)
- SUBDEEL A — AANVULLENDE ORGANISATORISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN COMMUNICATIE-, NAVIGATIE- OF SURVEILLANCEDIENSTEN (CNS.OR)
- DEEL 1 — ALGEMENE EISEN
- SUBDEEL B — TECHNISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN COMMUNICATIE-, NAVIGATIE- OF SURVEILLANCEDIENSTEN (CNS.TR)
- DEEL 1 — ALGEMENE EISEN
- BIJLAGE IX — SPECIFIEKE EISEN VOOR VERLENERS VAN DIENSTEN VOOR HET BEHEER VAN DE LUCHTVERKEERSSTROMEN (Deel-ATFM)
- TECHNISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN DIENSTEN VOOR HET BEHEER VAN DE LUCHTVERKEERSSTROMEN (ATFM.TR)
- BIJLAGE X — SPECIFIEKE EISEN VOOR VERLENERS VAN DIENSTEN VOOR LUCHTRUIMBEHEER (Deel-ASM)
- TECHNISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN DIENSTEN VOOR LUCHTRUIMBEHEER (ASM.TR)
- DEEL 1 — ALGEMENE EISEN
- BIJLAGE XI — SPECIFIEKE EISEN VOOR VERLENERS VAN DIENSTEN MET BETREKKING TOT HET ONTWERP VAN VliegPROCEDURES (Deel-FPD)
- SUBDEEL A — AANVULLENDE ORGANISATORISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN DIENSTEN MET BETREKKING TOT HET ONTWERP VAN VliegPROCEDURES (FPD.OR)
- DEEL 1 — ALGEMENE EISEN
- SUBDEEL B — TECHNISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN DIENSTEN MET BETREKKING TOT HET ONTWERP VAN VliegPROCEDURES (FPD.TR)
- DEEL 1 — ALGEMENE EISEN
- Aanhangsel 1 — EISEN VOOR LUCHTRUIMSTRUCTUREN EN DAARIN VERVATTE VliegPROCEDURES
- BIJLAGE XII — SPECIFIEKE EISEN VOOR DE NETWERKBEHEERDER (Deel-NM)
- TECHNISCHE EISEN VOOR DE NETWERKBEHEERDER (NM.TR)
- DEEL 1 — ALGEMENE EISEN
- BIJLAGE XIII — EISEN VOOR DIENSTVERLENERS MET BETREKKING TOT DE OPLEIDING VAN PERSONEEL EN DE BEOORDELING VAN BEKWAAMHEDEN (Deel-PERS)
- SUBDEEL A — PERSONEEL VOOR DE LUCHTVERKEERSVEILIGHEIDSELEKTRONICA
- DEEL 1 — ALGEMENE EISEN
- DEEL 2 — OPLEIDINGSEISEN
- DEEL 3 — EISEN VOOR DE BEOORDELING VAN BEKWAAMHEDEN
- DEEL 4 — EISEN VOOR INSTRUCTEURS EN BEOORDELAARS
- Aanhangsel 1 — Basisopleiding — Gedeeld
- Aanhangsel 2 — Basisopleiding — Stroom
- Aanhangsel 3 — Kwalificatieopleiding — Gedeeld
- Aanhangsel 4 — Kwalificatieopleiding — Stroom”;

b) punt 6) wordt vervangen door:

“6. “vluchtinformatiedienst voor de luchthaven (AFIS): vluchtinformatiedienst voor het verkeer op een luchtvaartterrein, verleend door een aangewezen verlener van luchtverkeersdiensten;”;

c) punt 19 wordt vervangen door:

“19. “AIRMET”: informatie uitgegeven door een luchtvaartmeteorologisch waarnemingscentrum betreffende (verwachte) specifieke weersomstandigheden langs de vliegroute die van invloed kunnen zijn op de veiligheid van vluchtuitvoeringen op lage hoogte, en betreffende de evolutie van die verschijnselen in de tijd en de ruimte, en welke nog niet was opgenomen in de weersvoorspelling voor vluchten op lage hoogte in het betrokken vluchtinformatiegebied of een deel daarvan;”;

d) punt 71 wordt vervangen door:

“71) “luchtvaartmeteorologisch waarnemingscentrum (MWO): een centrum dat meteorologische omstandigheden observeert die gevolgen hebben voor vluchtuitvoeringen, en dat informatie verstrekt over (verwachte) weersomstandigheden en andere atmosferische verschijnselen tijdens de vlucht die gevolgen kunnen hebben voor de veiligheid van vluchtuitvoeringen in het gebied waarvoor het centrum bevoegd is;”;

e) punt 91 wordt geschrapt;

f) punt 93 wordt vervangen door:

“93) “SIGMET”: informatie uitgegeven door een luchtvaartmeteorologisch waarnemingscentrum betreffende (verwachte) specifieke weersomstandigheden en andere atmosferische verschijnselen langs de vliegroute die van invloed kunnen zijn op de veiligheid van vluchtuitvoeringen, en betreffende de evolutie van die omstandigheden in de tijd en de ruimte;”;

g) punt 94 wordt geschrapt;

h) punt 99 wordt vervangen door:

“99. “Start-uitwijkvluchtvaartterrein” een uitwijkvluchtvaartterrein waar een luchtvaartuig in staat is te landen indien dit kort na het opstijgen noodzakelijk is en een landing niet mogelijk is op het vluchtvaartterrein van vertrek;”;

i) punt 108 wordt vervangen door:

“108) “World Area Forecast Centre”: een meteorologisch centrum dat belangrijke weersvoorspellingen (SIGWX) en voorspellingen voor het hogere luchtruim opstelt in digitaal formaat en op mondiale schaal rechtstreeks doorgeeft aan de lidstaten, als onderdeel van de op internet gebaseerde vaste luchtvaartradiodienst (AFS);”;

j) de volgende punten 110 tot en met 259 worden toegevoegd:

“110. “plaatselijke luchtverkeersleidingdienst”: een eenheid belast met het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten aan vluchtvaartterreinverkeer;

111. “vluchtvaartterreinverkeer” alle verkeer in het manoeuvreergebied van een vluchtvaartterrein en alle vluchtvaartuigen die in de nabijheid van een vluchtvaartterrein vliegen. Met “vluchtvaartuigen die in de nabijheid van een vluchtvaartterrein vliegen” worden, zij het niet uitsluitend, vluchtvaartuigen bedoeld die een vluchtverkeerscircuit binnenvliegen of verlaten;

112. “vluchtverkeerscircuit” het specifieke vliegp pad dat moet worden gevolgd door een vluchtvaartuig dat actief is in de nabijheid van een vluchtvaartterrein;

113. “vast vluchtverkeersstation”: een station in de vaste vluchtvaartradiodienst;

114. “vluchtvaartgrondlicht”: een licht dat speciaal bedoeld is als hulp voor de vluchtvaarnavigatie, met uitzondering van de lichten op vluchtvaartuigen;

115. “bericht aan vluchtvaardenden (Aeronautical Information Circular, AIC)”: een bekendmaking met informatie die niet in aanmerking komt voor de creatie van een NOTAM of voor opname in de vluchtvaargids, maar die betrekking heeft op vliegveiligheid, vluchtvaarnavigatie of technische, administratieve of wetgevingsaangelegenheden;

116. “beheer van luchtvaartinformatie (Aeronautical Information Management, AIM)”: het dynamische, geïntegreerde beheer van luchtvaartinformatie via de verstrekking en uitwisseling van digitale gegevens van gewaarborgde kwaliteit, in samenwerking met alle partijen;
117. “luchtvaartinformatieproduct”: luchtvaartgegevens en -informatie die worden verstrekt als digitale gegevensreeksen of als eens gestandaardiseerde presentatie in gedrukte of elektronische vorm. Onder luchtvaartinformatieproducten wordt onder meer verstaan:
- luchtvaartgidsen, met inbegrip van wijzigingen en aanvullingen;
 - AIC;
 - luchtvaartkaarten;
 - NOTAM;
 - digitale gegevensreeksen;
118. “luchtvaartgids (Aeronautical Information Publication, AIP)”: een publicatie die door of onder de autoriteit van een staat is uitgegeven en luchtvaartinformatie met een blijvend karakter bevat die essentieel is voor de luchtvaart;
119. “AIP-wijziging”: een permanente wijziging van de informatie in de AIP;
120. “AIP-aanvulling”: een tijdelijke wijziging van de informatie in de AIP, die wordt verstrekt door middel van speciale bladzijden;
121. “regulering en controle van luchtvaartinformatie (Aeronautical Information Regulation And Control, AIRAC)”: een systeem dat tot doel heeft om, op basis van gemeenschappelijke effectieve data, voorafgaande kennisgeving te doen van omstandigheden die aanzienlijke wijzigingen in de vluchtuitvoeringspraktijken vergen;
122. “mobiele luchtvaartdienst”: een mobiele dienst tussen luchtvaartstations en luchtvaartuigstations, of tussen luchtvaartuigstations, waaraan stations voor reddingstuigen kunnen deelnemen; radionoodbakenstations met positie-informatie kunnen eveneens aan deze dienst deelnemen op aangewezen spoed- en noodfrequenties;
123. “luchtvaartstation”: een landstation van de mobiele luchtvaartdienst. In bepaalde gevallen kan een luchtvaartstation zich bijvoorbeeld aan boord van een schip of een platform op zee bevinden;
124. “luchtvaarttelecommunicatiestation”: een station in een telecommunicatiedienst, ongeacht het doel waarvoor deze dienst in de luchtvaart wordt verleend;
125. “AFIS-luchtvaartterrein”: een luchtvaartterrein waar AFIS wordt verleend binnen het luchtruim dat bij dat luchtvaartterrein hoort;
126. “AFIS-eenheid”: een eenheid die is opgericht om AFIS en alarmeringsdiensten te verlenen;
127. “luchtvaartuigidentificatie”: een groep letters, cijfers of een combinatie daarvan die identiek is aan, of het gecodeerde equivalent vormt van, de voor de grond-luchtcommunicatie gebruikte roepnaam van het luchtvaartuig, en die wordt gebruikt om het luchtvaartuig te identificeren in de grond-grondcommunicatie tussen luchtverkeersdiensten;
128. “luchtgrondcommunicatie” tweezijdige communicatie tussen luchtvaartuigen en stations of locaties op het aardoppervlak;
129. “luchtverkeersadvisering” een dienst die wordt verleend in een luchtruim met bepaalde afmetingen, of op een aangewezen route (luchtruimgedeelte waarin luchtverkeersadvisering wordt verleend), teneinde, voor zover praktisch uitvoerbaar, de separatie te garanderen tussen luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren volgens IFR-vluchtplannen;
130. “verkeersklaring” of “ATC-klaring”: een aan een luchtvaartuig verleende vergunning om zijn vlucht uit te voeren overeenkomstig de door een luchtverkeersleidingseenheid vastgestelde voorwaarden;

131. “luchtverkeersleidingsinstructie” of “ATC-instructie”: aanwijzing(en) van de luchtverkeersleiding aan een piloot om een specifieke actie te ondernemen;
132. “luchtverkeersleidingseenheid” of “ATC-eenheid”: een algemene term waarmee zowel een luchtverkeersleidingscentrum, een eenheid voor naderingsverkeersleiding als een plaatselijke verkeersstoren kan worden bedoeld;
133. “ALERFA”: het codewoord dat wordt gebruikt om een alarmfase aan te duiden;
134. “alarmeringsdienst”: een dienst die bij de verantwoordelijke organisaties melding maakt van luchtvaartuigen die opsporings- en reddingshulp nodig hebben, en die, indien nodig, bijstand verleent aan dergelijke organisaties;
135. “alarmfase”: een situatie waarin bezorgdheid heerst over de veiligheid van een luchtvaartuig en de inzittenden;
136. “naderingsluchtverkeersleidingseenheid” een eenheid die is opgericht om luchtverkeersleidingsdiensten te verlenen aan gecontroleerde vluchten die aankomen op of vertrekken van een of meer luchtvaartterreinen;
137. “gebiedsnavigatieroute”: een ATS-route die is vastgesteld voor gebruik door luchtvaartuigen die gebiedsnavigatie kunnen toepassen;
138. “verzamelen”: een proces waarbij gegevens uit verschillende bronnen worden samengevoegd in een gegevensbank, zodat zij de basis vormen voor verdere verwerking;
139. “ATS-route” een gespecificeerde route die ontworpen is om de verkeersstroom te kanaliseren waar dat noodzakelijk is voor het verlenen van ATS;
140. “ATS-surveillancedienst”: een dienst die rechtstreeks wordt verleend door middel van een ATS-surveillancestelsel;
141. “ATS-surveillancestelsel”: een algemene term waarmee ADS-B, PSR, SSR of elk vergelijkbaar grondstelsel voor de identificatie van luchtvaartuigen kan worden bedoeld;
142. “automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B)” een middel waarmee luchtvaartuigen, voertuigen op luchtvaartterreinen en andere objecten automatisch gegevens kunnen versturen of ontvangen, of kunnen versturen en ontvangen, zoals identificatie-, positie- en aanvullende gegevens, voor zover van toepassing, in zendmodus via een datalink;
143. “automatic dependent surveillance — contract (ADS-C)” een middel waarmee de voorwaarden van een ADS-C-overeenkomst via een datalink worden uitgewisseld tussen het grondstelsel en het luchtvaartuig, waarbij wordt vermeld onder welke voorwaarden ADS-C-rapporten worden geïnitieerd en welke gegevens in de rapporten worden opgenomen;
144. “automatic terminal information service (ATIS)”: de automatische verstrekking van actuele routine-informatie aan aankomende en vertrekkende luchtvaartuigen tijdens een periode van 24 uur per dag of een bepaald gedeelte daarvan;
145. “Data link-automatic terminal information service (D-ATIS)”: de verstrekking van ATIS via een datalink;
146. “Voiceautomatic terminal information service (Voice-ATIS)”: de verstrekking van ATIS via een continu en herhalend proces van gesproken uitzendingen;
147. “uitzending”: een transmissie van informatie met betrekking tot de luchtvaartnavigatie die niet tot een specifiek station of specifieke stations is gericht;
148. “wolkenbasis”: de hoogte gemeten vanaf de grond of het water tot de onderzijde van de laagste wolkenlaag onder 6000 m (20000 ft) die meer dan de helft van de lucht bedekt;

149. “klaringslimiet”: het punt tot waar de ATC-klaring aan het luchtvaartuig is verleend;
150. “Wolkenbasis”: de hoogte van de basis van het laagste geobserveerde of voorspelde wolkelement in de nabijheid van een luchtvaartterrein of exploitatiegebied of binnen een specifiek exploitatiegebied, normaal gemeten boven de hoogteligging van het luchtvaartterrein of, in het geval van offshore-vluchten, boven het gemiddelde zeeniveau;
151. “volledigheid”: met betrekking tot gegevens, de mate van betrouwbaarheid die uitgaat van alle gegevens die nodig zijn om het beoogde gebruik te ondersteunen;
152. “betrouwbaarheidsniveau”: de waarschijnlijkheid dat de werkelijke waarde van een parameter zich binnen een bepaald interval rond de geraamde waarde bevindt;
153. “conferentiecommunicatie”: communicatiefaciliteiten waarbij gelijktijdig rechtstreekse gesprekken kunnen worden gevoerd tussen drie of meer locaties;
154. “luchtverkeersleidingsgebied”: gecontroleerd luchtruim dat zich vanaf het aardoppervlak verticaal uitstrekt tot aan een vastgestelde bovengrens;
155. “gecontroleerd luchtvaartterrein”: een luchtvaartterrein waarop luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend aan het luchtvaartterreinverkeer;
156. “gecontroleerd luchtruim”: luchtruim met vastgestelde afmetingen waarbinnen luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend overeenkomstig de luchtruimclassificatie;
157. “gecontroleerde vlucht”: een vlucht waarvoor een ATC-klaring is vereist;
158. “controller-pilot data link communications (CPDLC)”: een communicatiemiddel tussen de luchtverkeersleider en de piloot waarbij gebruik wordt gemaakt van een datalink voor ATC-communicatie;
159. “kritieke zone”: een gebied met vastgestelde afmetingen dat zich uitstrekt rond de grondapparatuur voor precisie-instrumentnadering en waarin de aanwezigheid van voertuigen of luchtvaartuigen een onaanvaardbare verstoring van de geleidingssignalen zou veroorzaken;
160. “kruisniveau”: een niveau dat gedurende een significant gedeelte van een vlucht wordt aangehouden;
161. “cyclische redundantiecontrole (CRC)”: een wiskundig algoritme dat wordt toegepast op de digitale expressie van gegevens en dat een mate van garantie biedt tegen verlies of wijziging van gegevens;
162. “danger area”: een deel van het luchtruim met bepaalde afmetingen waarin op vastgestelde tijdstippen activiteiten kunnen plaatsvinden die gevaarlijk zijn voor de vlucht van luchtvaartuigen;
163. “nauwkeurigheid”: de graad van overeenstemming tussen de geraamde of gemeten waarde en de werkelijke waarde;
164. “gegevensverzamelingsoppervlak”: een gedefinieerd oppervlak dat bestemd is om gegevens over obstakels of over het terrein te verzamelen;
165. “gegevensintegriteit”: de graad van zekerheid dat luchtvaartgegevens en de waarde ervan niet zijn verloren of gewijzigd sinds de creatie of de geautoriseerde wijziging van die gegevens;
166. “gegevensitem”: een afzonderlijk kenmerk van een volledige gegevensreeks, waaraan een waarde wordt toegekend die zijn huidige status definieert;
167. “datalinkcommunicatie”: een vorm van communicatie waarbij berichten worden uitgewisseld via een datalink;
168. “datalink-VOLMET (D-VOLMET)”: de verstrekking, via datalink, van actuele meteorologische routinerapporten van het luchtvaartterrein (METAR) en speciale meteorologische rapporten van het luchtvaartterrein (SPECI), luchthavenverwachtingen (TAF), SIGMET, speciale vluchtrapporten die niet onder een SIGMET vallen en, indien beschikbaar, AIRMET;

169. “creatie van gegevens”: het creëren van een nieuw gegevenssysteem met de bijbehorende waarde, het wijzigen van de waarde van een bestaand gegevenssysteem of het verwijderen van een bestaand gegevenssysteem;
170. “specificatie van een gegevensproduct”: een gedetailleerde beschrijving van een gegevensreeks of een verzameling van gegevensreeksen, samen met aanvullende informatie die de creatie en levering ervan aan een andere partij en het gebruik ervan door die andere partij mogelijk maken;
171. “gegevensreeks”: een identificeerbare gegevensverzameling;
172. “gegeven”: een grootheid of een reeks grootheden die dienst doen als referentie of basis voor de berekening van andere grootheden;
173. “DETRESFA”: het codewoord dat wordt gebruikt om een noodfase aan te duiden;
174. “noodfase”: een situatie waarin er een redelijke zekerheid bestaat dat een luchtvaartuig en zijn inzittenden worden bedreigd door een ernstig en naderend gevaar of onmiddellijke bijstand nodig hebben;
175. “downstream clearance”: een klaring die aan een luchtvaartuig wordt gegeven door een andere luchtverkeersleidingseenheid dan de huidige controlerende instantie van dat luchtvaartuig;
176. “essentieel verkeer”: gecontroleerd verkeer waarop de door de luchtverkeersleiding verstrekte separatie van toepassing is, maar dat, voor wat een bepaalde gecontroleerde vlucht betreft, niet door de passende separatieminima wordt of zal worden gescheiden van ander gecontroleerd verkeer;
177. “essentieel lokaal verkeer”: alle luchtvaartuigen, voertuigen of personeel in of in de nabijheid van het manoeuvreergebied of verkeer in het gebied voor opstijgen en wegklimmen of in het eindnaderingsgebied, die een gevaar kunnen vormen voor de desbetreffende luchtvaartuigen;
178. “geschat tijdstip van aankomst”:
- a) voor IFR-vluchten, het tijdstip waarop het luchtvaartuig naar schatting zal aankomen boven een in relatie tot navigatiehulpmiddelen gedefinieerd punt, van waaraf een instrumentnaderingsprocedure zal worden ingezet of, indien het luchtvaartterrein niet over navigatiehulpmiddelen beschikt, het tijdstip waarop het luchtvaartuig boven het luchtvaartterrein zal aankomen;
 - b) voor vluchten volgens zichtvliegvoorschriften (VFR), het tijdstip waarop het luchtvaartuig naar verwachting boven het luchtvaartterrein zal aankomen;
179. “kenmerk”: een abstractie van reële fenomenen;
180. “kenmerkattribuut”: een eigenschap van een kenmerk dat een naam, gegevenstype en bijbehorende domeinwaarde heeft;
181. “kenmerktype”: een klasse van reële fenomenen met gemeenschappelijke eigenschappen, die het basisniveau van indeling in een kenmerkencatalogus vormen;
182. “eindnadering”: het gedeelte van een instrumentnaderingsprocedure dat:
- a) begint op de gespecificeerde vaste positie of het punt of, indien geen vaste positie of punt is gedefinieerd, op een van de volgende plaatsen:
 - i) aan het einde van de laatste procedure turn, base turn of inbound turn van een racetrackprocedure, indien gespecificeerd;
 - ii) op het punt van interceptie van de laatste in de naderingsprocedure gespecificeerde grondkoers;
 - b) eindigt op een punt in de nabijheid van een luchtvaartterrein van waarop een landing kan worden gemaakt of een procedure voor gemiste nadering kan worden ingeleid;
183. “vluchtinformatiegebied” een deel van het luchtruim met vastgestelde afmetingen waarbinnen vluchtinformatiediensten en alarmeringsdiensten worden verleend;

184. “diensten voor het ontwerpen van vliegprocedures”: de voor de veiligheid, regelmaat en efficiëntie van de luchtvaart benodigde diensten voor het ontwerp, de documentatie, de validering, het onderhoud en de periodieke evaluatie van vliegprocedures;
185. “ontwerper van vliegprocedures”: een gekwalificeerd persoon die zorgt voor het ontwerp, de documentatie, de validering, het permanente onderhoud en de periodieke evaluatie van vliegprocedures;
186. “vliegprocedure”: een reeks vooraf vastgestelde vliegmanoeuvres die een piloot moet volgen, bekendgemaakt in gedrukte of digitale vorm, of beide. Vliegprocedures kunnen worden uitgevoerd volgens instrumentvliegvoorschriften (IFR) of zichtvliegvoorschriften (VFR);
187. “vluchtplan”: aan eenheden voor luchtverkeersdiensten verstrekte specifieke informatie over een voorgenomen vlucht of deel van een vlucht van een luchtvaartuig;
188. “vliegzicht”: het zicht in voorwaartse richting vanuit de cockpit van een luchtvaartuig tijdens de vlucht;
189. “formaat”: met betrekking tot gegevens, een structuur van gegevensitems, registers en bestanden die is opgezet om te voldoen aan normen, specificaties of eisen inzake gegevenskwaliteit;
190. “geo-id”: is het equipotentiale oppervlak in het zwaarteveld van de aarde, dat precies samenvalt met het onverstoorde gemiddelde zeeniveau (MSL), als de oceanen zich over de continenten zouden uitstrekken;
191. “golving van het geo-id”: de afstand van het geo-id boven (positief) of onder (negatief) de wiskundige referentie-ellipsoïde;
192. “glijpad”: een dalingsprofiel dat is vastgesteld voor verticale geleiding tijdens een eindnadering;
193. “grondzicht”: het zicht op een luchtvaartterrein, zoals meegedeeld door een geaccrediteerde waarnemer of door automatische systemen;
194. “koers”: de richting waarin de lengteas van het luchtvaartuig wijst, meestal uitgedrukt in graden ten opzichte van het noorden (ware, magnetische, kompas of grid);
195. “helihaven”: een luchtvaartterrein of een gedefinieerd gebied van een structuur die bestemd is om geheel of gedeeltelijk te worden gebruikt voor aankomst, vertrek of grondbewegingen van helikopters;
196. “integriteitsindeling”: met betrekking tot luchtvaartgegevens, een indeling op basis van het potentiële risico van het gebruik van corrupte gegevens, waarbij routine-, essentiële en kritieke gegevens worden gedefinieerd;
197. “internationaal NOTAM-kantoor (NOF)”: een door een lidstaat aangewezen kantoor voor de internationale uitwisseling van NOTAM;
198. “wachtpositie”: een geografische locatie die dient als referentie voor een wachtprocedure;
199. “wachtprocedure”: een vooraf vastgesteld manoeuvre waarbij een luchtvaartuig, in afwachting van verdere klaring, binnen een gespecificeerd luchtruimgedeelte blijft;
200. “identificatie”: de situatie waarin de positie-indicatie van een bepaald luchtvaartuig wordt gezien op een situatiedisplay en positief wordt geïdentificeerd;
201. “instrumentvliegvoorschriften”: regels die het mogelijk maken dat een luchtvaartuig dat is uitgerust met geschikte navigatieapparatuur, die is aangepast aan de te vliegen route, vliegt volgens de toepasselijke vluchtuivoeringsvoorschriften;
202. “INCERFA”: het codewoord dat wordt gebruikt om een onzekerheidsfase aan te duiden;
203. “instrumentnadering”: een nadering en landing waarbij gebruik wordt gemaakt van instrumenten voor navigatiegeleiding, op basis van een instrumentnaderingsprocedure. Er zijn twee methoden voor het uitvoeren van instrumentnaderingen:
 - (a) een tweedimensionale (2D) instrumentnadering met alleen laterale navigatiegeleiding;
 - (b) een driedimensionale (3D) instrumentnadering, met zowel laterale als verticale navigatiegeleiding;

204. “instrumentnaderingsprocedure (Instrument Approach Procedure, IAP)”: een serie van vooraf bepaalde manoeuvres met behulp van navigatie-installaties waarbij precies beschreven bescherming wordt geboden tegen obstakels vanaf een vaste positie waar de nadering begint of vanaf het begin van een gedefinieerde aankomstroute, naar een punt waarvandaan de landing kan worden afgerond en daarna, wanneer een landing niet is afgerond, naar een positie waar obstakelvrije ruimte wordt geboden aan luchtvaartuigen in een wachtprocedure of kruisvlucht. Instrumentnaderingsprocedures worden als volgt ingedeeld:
- (a) “niet-precisienaderingsprocedure (NPA)”: een instrumentnaderingsprocedure die ontworpen is voor 2D-instrumentnaderingen van type A;
 - (b) “naderingsprocedure met verticale begeleiding (APV)”: een instrumentnaderingsprocedure met prestatiegebaseerde navigatie (PBN), ontworpen voor 3D-instrumentnaderingen van type A;
 - (c) “precisienaderingsprocedure”: een instrumentnaderingsprocedure op basis van navigatiesystemen (ILS, MLS, GLS and SBAS Cat I), ontworpen voor 3D-instrumentnaderingen van type A of B;]
205. “instrumentweersomstandigheden (IMC)”: meteorologische omstandigheden, uitgedrukt in termen van zicht, afstand tot wolken en wolkenbasis, die lager zijn dan de minima welke voor zichtweersomstandigheden zijn vastgesteld;
206. “vluchtuitvoeringen bij slecht zicht (LVO)”: naderingen of starts op een baan met een RVR van minder dan 550 m of taxi-activiteiten op een luchtvaartterrein met een RVR van minder dan 550 m;
207. “manoeuvreegebied”: het deel van een luchtvaartterrein dat wordt gebruikt voor opstijgen, landen en taxiën van luchtvaartuigen, met uitzondering van platforms;
208. “metagegevens”: gegevens over gegevens;
209. “bewegingsgebied”: het deel van een luchtvaartterrein dat wordt gebruikt voor het opstijgen, landen en taxiën van luchtvaartuigen, en dat bestaat uit het manoeuvreegebied en het platform;
210. “navigatiehulpmiddel”: een faciliteit of systeem, los van het luchtvaartuig, die/dat elektromagnetische signalen opwekt die door de navigatiesystemen van luchtvaartuigen worden gebruikt voor positiebepaling of vliegpadgeleiding;
211. “modus secundaire surveillanceradar (SSR)”: de conventionele identificator voor specifieke functies van de ondervragingssignalen die door een SSR-interrogator worden verstuurd. In ICAO-bijlage 10 zijn vier modi vermeld: A, C, S en intermodus;
212. “bijna-parallele banen”: niet-kruisende banen waarvan de uitgebreide hartlijn een convergentie-/divergentiehoek van 15 graden of minder hebben;
213. “gezagvoerder”: de piloot die door de exploitant of, in het geval van de general aviation, de eigenaar, is aangewezen als degene die het gezag voert en belast is met de veilige vluchtuitvoering;
214. “positie”: in geografische context, en reeks coördinaten (lengte- en breedtegraad) gerelateerd aan de wiskundige referentie-ellipsoïde, die de positie van een punt op het aardoppervlak bepalen;
215. “positieaanduiding”: de visuele indicatie op een situatiedisplay, al dan niet met symbolen, van de positie van een luchtvaartuig, luchtvaartterreinvoertuig of ander object;
216. “drukaltitude”: een atmosferische druk uitgedrukt in termen van altitude, die overeenkomt met die druk in de standaardatmosfeer;
217. “primaire radar”: een radarsysteem dat gebruik maakt van weerkaatste radiosignalen;
218. “gedrukte communicatie”: communicatie waarbij voor alle berichten die gebruikmaken van een circuit automatisch een permanent afschrift wordt gedrukt aan elke terminal van dat circuit;
219. “verboden gebied”: een deel van het luchtruim met bepaalde afmetingen, boven het grondgebied of de territoriale wateren van een lidstaat, waarin vluchten van luchtvaartuigen verboden zijn;

- 220. “radionavigatiedienst”: een dienst die begeleidingsinformatie of positiegegevens verstrekt met het oog op een veilige en efficiënte vluchtuitvoering met luchtvaartuigen, ondersteund door een of meer radionavigatiehulpmiddelen;
- 221. “radiotelefonie”: een vorm van radiocommunicatie die voornamelijk bedoeld is voor de mondelinge uitwisseling van informatie;
- 222. “specificatie van vereiste communicatieprestaties” of “RCP-specificatie”: een reeks eisen voor de verlening van luchtverkeersdiensten en de bijbehorende gronduitrusting, capaciteiten van luchtvaartuigen en activiteiten die vereist zijn om prestatiegebaseerde communicatie te ondersteunen;
- 223. “specificatie van vereiste surveillanceprestaties” of “RSP-specificatie”: een reeks eisen voor de verlening van luchtverkeersdiensten en de bijbehorende gronduitrusting, capaciteiten van luchtvaartuigen en activiteiten die vereist zijn om prestatiegebaseerde surveillance te ondersteunen;
- 224. “resolutie”: met betrekking tot gegevens, een aantal eenheden of cijfers waarin een gemeten of berekende waarde wordt uitgedrukt en gebruikt;
- 225. “gebied met beperkingen”: een deel van het luchtruim met bepaalde afmetingen, boven het grondgebied of de territoriale wateren van een lidstaat, waarin vluchten van luchtvaartuigen zijn beperkt overeenkomstig bepaalde voorwaarden;
- 226. “route fase”: een route of deel van een route dat wordt gevlogen zonder tussenlanding;
- 227. “baan in gebruik”: de baan of banen die op een bepaald ogenblik door de eenheid voor luchtverkeersdiensten wordt (worden) beschouwd als de meest geschikte voor gebruik door de types luchtvaartuigen die naar verwachting zullen landen of opstijgen op het luchtvaartterrein. Er kunnen afzonderlijke of meerdere banen worden aangewezen als “baan in gebruik” voor aankomende en vertrekkende luchtvaartuigen;
- 228. “secundaire radar”: een radarsysteem waarbij een door het radarstation verzonden radiosignaal aanleiding geeft tot de verzending van een radiosignaal van een ander station;
- 229. “secundaire surveillanceradar (SSR)” een surveillanceradarsysteem dat gebruik maakt van zenders en ontvangers (interrogators) en transponders;
- 230. “gevoelige zone”: een gebied dat zich verder uitstrekt dan de kritieke zone en waarin geparkeerde of bewegende luchtvaartuigen of voertuigen het geleidingssignaal in die mate beïnvloeden dat het een onaanvaardbare verstoring veroorzaakt voor luchtvaartuigen die gebruikmaken van het signaal;
- 231. “SNOWTAM”: een speciale serie NOTAM die worden gegeven in een standaard formaat, waarbij een oppervlakteconditierapport wordt verstrekt dat melding maakt van de aanwezigheid of het einde van gevaarlijke omstandigheden ten gevolge van sneeuw, ijs, smeltende sneeuw, ijzel of water dat verband houdt met sneeuw, smeltende sneeuw, ijs of ijzel op het bewegingsgebied;
- 232. “significant punt”: een vastgestelde geografische locatie die wordt gebruikt om een ATS-route of het vliegp pad van een luchtvaartuig te definiëren en voor andere navigatie- en ATS-doeleinden;
- 233. “situatiedisplay”: een elektronisch display waarop de positie en bewegingen van luchtvaartuigen en, indien vereist, andere informatie wordt weergegeven;
- 234. “standaardinstrumentaankomstroute (STAR)”: een toegewezen IFR-aankomstroute die een significant punt, doorgaans op een ATS-route, verbindt met een punt vanwaar een gepubliceerde instrumentnaderings-procedure kan worden aangevat;
- 235. “standaardinstrumentvertrekroute (SID)”: een toegewezen IFR-vertrekroute die het luchtvaartterrein of een specifieke baan op het luchtvaartterrein verbindt met een specifiek significant punt, doorgaans op een toegewezen ATS-route, waarop de “en-route”-fase van een vlucht begint;

- 236. “bijzondere VFR-vlucht”: een VFR-vlucht waarvoor de luchtverkeersleiding toestemming heeft gegeven om binnen een luchtverkeersleidingsgebied te worden uitgevoerd in slechtere dan de zichtweersomstandigheden (VMC);
- 237. “taxiën”: het op eigen kracht voortbewegen van een luchtvaartuig, op een luchtvaartterrein of vluchttuitvoeringslocatie, met uitzondering van opstijgen en landen;
- 238. “taxibaan”: een gedefinieerd pad op een luchtvaartterrein op het land dat bestemd is voor het taxiën van luchtvaartuigen om een deel van het luchtvaartterrein te verbinden met een ander;
- 239. “naderingsverkeersleidingsgebied (TMA)”: een verkeersleidingsgebied dat normaal wordt vastgesteld bij de samenkomst van ATS-routes in de nabijheid van een of meer belangrijke luchtvaartterreinen;
- 240. “tijdigheid”: met betrekking tot gegevens, de mate waarin erop kan worden vertrouwd dat de gegevens van toepassing zijn op de periode van het beoogde gebruik ervan;
- 241. “traceerbaarheid”: met betrekking tot gegevens, de mate waarin een systeem of gegevensproduct een spoor nalaat van de wijzigingen die aan dat product zijn aangebracht, zodat een auditspoor kan worden gevolgd van eindgebruiker naar de partij waarvan de gegevens afkomstig zijn;
- 242. “grondkoers” de projectie van het vliegp pad van een luchtvaartuig op het aardoppervlak, waarbij de richting op elk punt gewoonlijk wordt uitgedrukt in graden ten opzichte van het noorden (ware, kompas of grid);
- 243. “verkeersinformatie” informatie verstrekt door een eenheid voor luchtverkeersdiensten met als doel een piloot opmerkzaam te maken op ander, bekend of waargenomen, luchtverkeer zich dat mogelijk anderszins in de nabijheid van zijn positie of voorgenomen vliegroute bevindt, en de piloot behulpzaam te zijn bij het vermijden van botsingen;
- 244. “controleoverdrachtspunt”: een vastgesteld punt langs het vliegp pad van een luchtvaartuig waarop een luchtverkeersleidingseenheid of luchtverkeersleider de verantwoordelijkheid voor het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten aan het luchtvaartuig overdraagt aan de volgende luchtverkeersleidingseenheid of luchtverkeersleider;
- 245. “overdragende eenheid”: een luchtverkeersleidingseenheid die de verantwoordelijkheid voor het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten aan een luchtvaartuig overdraagt aan de volgende luchtverkeersleidingseenheid of luchtverkeersleider langs de vliegroute;
- 246. “overgangsaltitude”: de altitude op of onder dewelke de verticale positie van een luchtvaartuig wordt gecontroleerd door te verwijzen naar altitudes;
- 247. “overgangslaag”: het luchtruim tussen de overgangsaltitude en het overgangsniveau;
- 248. “overgangsniveau”: het laagste vliegniveau dat beschikbaar is voor gebruik boven de overgangsaltitude;
- 249. “validering”: met betrekking tot gegevens, het proces waarbij wordt gegarandeerd dat de gegevens beantwoorden aan de eisen voor de gespecificeerde toepassing of het geplande gebruik;
- 250. “verificatie”: met betrekking tot gegevens, de evaluatie van de output van een luchtvaartgegevensproces, om de correctheid en samenhang met betrekking tot de input en de toepasselijke gegevensnormen, -regels en -afspraken die in dat proces zijn gebruikt, te garanderen;
- 251. “onzekerheidsfase”: een situatie waarin onzekerheid heerst over de veiligheid van een luchtvaartuig en de inzittenden;
- 252. “onbemande vrije ballon”: een niet-gemotoriseerd, onbemand luchtvaartuig dat lichter dan lucht is in vrije vlucht;
- 253. “radarkoersgeleiding”: het verlenen van navigatiegeleiding aan luchtvaartuigen in de vorm van specifieke rubrieken, gebaseerd op het gebruik van een ATS-surveillancesysteem;
- 254. “vlucht volgens zichtvliegvoorschriften” of “VFR-vlucht”: een vlucht die wordt uitgevoerd overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften;
- 255. “Visuele nadering”: een nadering van een IFR-vlucht waarbij een instrumentnaderingsprocedure niet of niet geheel wordt voltooid en de nadering wordt uitgevoerd met behulp van grondzicht;

256. “zichtweersomstandigheden (VMC)”: meteorologische omstandigheden, uitgedrukt in termen van zicht, afstand tot wolken en wolkenbasis, die gelijk zijn aan of beter zijn dan de voorgeschreven minima;
257. “VOLMET”: meteorologische informatie voor luchtvaartuigen tijdens de vlucht;
258. “VOLMET-uitzending”: de verlening, al naargelang van toepassing, van actuele METAR, SPECI, TAF en SIGMET door middel van continue en herhaalde gesproken uitzendingen;
259. “waypoint”: een vastgestelde geografische locatie die wordt gebruikt om een gebiedsnavigatieroute of het vliegp pad van een luchtvaartuig dat gebruik maakt van gebiedsnavigatieroute te definiëren. Waypoints worden als volgt aangeduid:
- (a) fly-by waypoint — een waypoint dat anticipatie op bochten vergt om tangentiële interceptie van het volgende segment van een route of procedure mogelijk te maken, of
 - (b) fly-over waypoint — een waypoint waarop een bocht wordt ingezet om het volgende segment van een route of procedure te vervolgen;”;

2) In bijlage II wordt aanhangsel 1 als volgt gewijzigd:

- a) de tabel “Luchtvaartinlichtingendiensten (Aeronautical Information Services, AIS)” wordt vervangen door:

“Diensten/functies	Type dienst/functie	Toepassingsgebied van de dienst/functie	Beperkingen (*)
Luchtvaartinlichtingendiensten (Aeronautical Information Services, AIS)	Luchtvaartinformatieproducten (met inbegrip van distributiediensten)	Luchtvaargids (AIP)	
		Bericht aan luchtvaardenden (AIC)	
		NOTAM	
		AIP-gegevensreeks	
		Gegevensreeksen over obstakels	
		Gegevensreeksen over kaartgegevens van de luchthaven	
		Gegevensreeksen over instrumentvliegprocedures	
	Aan de vlucht voorafgaande informatiediensten	n.v.t.	
Voorwaarden (**)			

(*) Zoals voorgeschreven door de bevoegde autoriteit.

(**) Indien nodig.”;

- b) de volgende tabel wordt ingevoegd vóór de tabel over “ATM-netwerkfuncties”:

“Diensten/functies	Type dienst/functie	Toepassingsgebied van de dienst/functie	Beperkingen (*)
Ontwerp van vliegprocedures (FPD)	Ontwerp, documentatie en validering van vliegprocedures (***)	n.v.t.	
Voorwaarden (**)			

(*) Zoals voorgeschreven door de bevoegde autoriteit.

(**) Indien nodig.

(***) Ontwerp, documentatie en validering van vliegprocedures heeft ook betrekking op onderhoud en periodieke evaluatie.”

3) bijlage III wordt als volgt gewijzigd:

a) de volgende punten ATM/ANS.OR.A.080, ATM/ANS.OR.A.085 en ATM/ANS.OR.A.090 worden toegevoegd:

“ATM/ANS.OR.A.080 Verstrekking van luchtvaartgegevens

(a) Een dienstverlener ziet erop toe dat de luchtvaartgegevens met betrekking tot zijn diensten tijdig aan de AIS-aanbieder worden verstrekt.

(b) Wanneer luchtvaartgegevens met betrekking tot zijn diensten worden gepubliceerd, moet de dienstverlener:

(1) toezicht houden op de gegevens;

(2) de AIS-aanbieder in kennis stellen van wijziging die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de gegevens correct en volledig zijn;

(3) de AIS-aanbieder in kennis stellen wanneer de gegevens onjuist of ongepast zijn.

ATM/ANS.OR.A.085 Kwaliteitsbeheer van luchtvaartgegevens

Wanneer de dienstverlener gegevens aanmaakt, verwerkt of verzendt naar de AIS-aanbieder, moet hij:

(a) ervoor zorgen dat de in aanhangsel 1 vermelde luchtvaartgegevens overeenstemmen met de specificaties van de catalogus van luchtvaartgegevens;

(b) ervoor zorgen dat aan de volgende eisen inzake gegevenskwaliteit is voldaan:

(1) de nauwkeurigheid van de luchtvaartgegevens beantwoordt aan de voorschriften van de catalogus van luchtvaartgegevens;

(2) de integriteit van de luchtvaartgegevens blijft behouden;

(3) op basis van de gegevens die gespecificeerd zijn in de catalogus van luchtvaartgegevens worden procedures vastgesteld om ervoor te zorgen dat:

i) voor routinegegevens, datacorruptie wordt vermeden gedurende de volledige verwerking van de gegevens;

ii) voor essentiële gegevens, datacorruptie zich in geen enkel stadium van het volledige proces voordoet en wordt voorzien in aanvullende processen om, indien nodig, potentiële risico's in de algemene systeemarchitectuur aan te pakken, teneinde de gegevensintegriteit op dit niveau verder te waarborgen;

iii) voor kritieke gegevens, datacorruptie zich in geen enkel stadium van het gehele proces voordoet en wordt voorzien in aanvullende processen voor het waarborgen van de integriteit, teneinde de gevolgen te beperken van fouten die een potentieel risico vormen voor de integriteit van de gegevens, via een grondige analyse van de volledige systeemarchitectuur;

(4) de resolutie van de luchtvaartgegevens staat in verhouding tot de werkelijke nauwkeurigheid van de gegevens;

(5) de traceerbaarheid van de luchtvaartgegevens wordt gewaarborgd;

(6) de geldigheid van de luchtvaartgegevens wordt gewaarborgd, met vermelding van eventuele beperkingen op de periode tijdens dewelke ze geldig zijn;

(7) de volledigheid van de luchtvaartgegevens wordt gewaarborgd;

(8) de aangeleverde gegevens voldoen aan de gespecificeerde voorschriften inzake formaat;

(c) wat de aanmaak van de gegevens betreft, formele regelingen treffen met de partij die de gegevens aanmaakt; deze regelingen bevatten minstens de volgende instructies voor de aanmaak, wijziging of schrapping van de gegevens:

(1) een ondubbelzinnige beschrijving van de luchtvaartgegevens die moeten worden aangemaakt, gewijzigd of geschrapt;

(2) de entiteit waaraan de luchtvaartgegevens moeten worden verstrekt;

(3) de uiterste datum en het uiterste tijdstip waarop de luchtvaartgegevens moeten worden verstrekt;

(4) het formaat waarin het verslag over de aanmaak van de gegevens moet worden opgesteld;

(5) het formaat waarin de luchtvaartgegevens moeten worden verzonden;

(6) de eis dat alle beperkingen op het gebruik van de gegevens moeten worden vastgesteld;

- (d) erop toezien dat validerings- en verificatietechnieken worden gebruikt om te garanderen dat de luchtvaartgegevens voldoen aan de bijbehorende eisen inzake gegevenskwaliteit, en dat:
 - (1) de verificatie waarborgt dat de luchtvaartgegevens zonder datacorruptie worden ontvangen en dat in geen enkel stadium van het gehele proces van luchtvaartgegevens sprake is van datacorruptie;
 - (2) luchtvaartgegevens en -informatie die handmatig worden ingevoerd, individueel worden geverifieerd om eventuele ingevoerde fouten op te sporen;
 - (3) bij het gebruik van luchtvaartgegevens om nieuwe luchtvaartgegevens af te leiden of te berekenen, de oorspronkelijke gegevens worden geverifieerd en gevalideerd, behalve als ze afkomstig zijn uit een gezaghebbende bron;
- (e) luchtvaartgegevens elektronisch verzenden;
- (f) formele regelingen vaststellen met:
 - (1) alle partijen die hem gegevens doorgeven;
 - (2) andere dienstverleners of luchthavenexploitanten, wanneer luchtvaartgegevens en -informatie worden uitgewisseld;
- (g) ervoor zorgen dat de in AIS.OR.505, onder a), vermelde informatie tijdig aan de AIS-aanbieder wordt verstrekt;
- (h) metagegevens verzamelen en doorsturen; deze omvatten minstens:
 - (1) de identificatie van de organisaties of entiteiten die luchtvaartgegevens opstellen, verzenden en bewerken;
 - (2) de uitgevoerde handeling;
 - (3) de datum en het tijdstip waarop de handeling werd uitgevoerd;
- (i) ervoor zorgen dat de instrumenten en software die worden gebruikt om luchtvaartgegevens- en luchtvaartinformatieprocessen te ondersteunen of te automatiseren, hun functies vervullen zonder negatieve gevolgen voor de kwaliteit van de luchtvaartgegevens en -informatie;
- (j) ervoor zorgen dat digitale foutendetectietechnieken worden gebruikt tijdens de verzending en/of opslag van luchtvaartgegevens, teneinde de toepasselijke niveaus van gegevensintegriteit te ondersteunen;
- (k) ervoor zorgen dat een geschikt authenticatieproces wordt toegepast op de overdracht van luchtvaartgegevens, zodat de ontvangers kunnen bevestigen dat de gegevens verzonden zijn door een gemachtigde bron;
- (l) ervoor zorgen dat fouten die tijdens de aanmaak en na de overdracht van gegevens worden vastgesteld, worden gecorrigeerd of opgelost, en dat prioriteit wordt gegeven aan het beheer van fouten in kritieke en essentiële luchtvaartgegevens.

ATM/ANS.OR.A.090 Gemeenschappelijke referentiesystemen voor luchtvaartnavigatie

Met het oog op luchtvaartnavigatietoepassingen gebruiken dienstverleners:

- (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.”;

b) het volgende aanhangsel 1 wordt toegevoegd:

"Aanhangsel 1

CATALOGUS VAN LUCHTVAARTGEGEVENS

Inleiding

(a) In de catalogus van luchtvaartgegevens wordt verwezen naar de subjecten, eigenschappen en subeigenschappen van de luchtvaartgegevens, als volgt georganiseerd:

- (1) gegevens over het luchtvaartterrein;
- (2) gegevens over het luchtruim;
- (3) ATS en andere routegegevens;
- (4) gegevens over instrumentvliegprocedures;
- (5) gegevens over radionavigatiehulpmiddelen/-systemen;
- (6) gegevens over obstakels;
- (7) gegevens over de geografische positie.

(b) De tabellen van de catalogus van luchtvaartgegevens bevatten de volgende kolommen:

- (1) het subject waarvoor gegevens kunnen worden verzameld;
- (2) eigenschap: een identificeerbaar kenmerk van een subject dat verder kan worden gedefinieerd aan de hand van subeigenschappen;
- (3) zie 2;
- (4) types: de gegevens worden ingedeeld in verschillende types;
- (5) beschrijving: een beschrijving van het gegevensitem;
- (6) opmerkingen: aanvullende informatie of voorwaarden voor de verstrekking van de gegevens;
- (7) nauwkeurigheid: eisen voor luchtvaartgegevens zijn gebaseerd op een betrouwbaarheidsniveau van 95 %;
- (8) integriteitsindeling;
- (9) herkomst: gegevens kunnen waargenomen, berekend of opgegeven zijn;
- (10) publicatieresolutie;
- (11) kaartresolutie;

Opmerking over punt b), onder 2) en 3): de indeling van een element in de catalogus als subject, eigenschap of subeigenschap houdt geen verplichting in om een bepaald gegevensmodel te gebruiken.

Opmerking over punt b), onder 7): voor vaste posities en punten die een tweeledig doel dienen, bv. wachtpositie en punt waarop een gemiste nadering begint, geldt het punt met de hoogste nauwkeurigheid. De nauwkeurigheidseisen voor gegevens over obstakels en over het terrein zijn gebaseerd op een betrouwbaarheidsniveau van 90 %;

Opmerking over punt b), onder 10): de publicatieresolutie voor de geografische positiegegevens (lengte- en breedtegraad) geldt voor coördinaten die zijn uitgedrukt in graden, minuten en seconden. Wanneer een ander formaat wordt gebruikt (zoals graden met decimalen voor digitale gegevensreeksen) of wanneer de locatie zich aanzienlijk verder naar het noorden/zuiden bevindt, moet de publicatieresolutie in verhouding staan tot de nauwkeurigheidseisen.

1. Gegevens over het luchtvaartterrein

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
Luchtvaart-terrein/Heli-haven				Een gedefinieerd gebied op het land of op het water (met inbegrip van gebouwen, installaties en uitrusting) dat bestemd is om geheel of gedeeltelijk te worden gebruikt voor aankomst, vertrek en grondbewegingen van luchtvaartuigen.						
	Aanduiding			Aanduiding van het luchtvaartterrein/de helihaven						
		ICAO-plaatsindicator	Tekst	De uit vier letters bestaande ICAO-plaatsindicator van het luchtvaartterrein/de helihaven, zoals vermeld in ICAO Doc 7910 "Location Indicators"	Indien toegekend					
		IATA-aanduiding	Tekst	De identificator die volgens de regels van de IATA (Resolutie 767) is toegekend aan een plaats	Indien toegekend					
		Ander	Tekst	Een lokaal vastgestelde identificator van een luchthaven, indien verschillend van de ICAO-plaatsindicator						
	Naam		Tekst	De belangrijkste officiële naam van een luchtvaartterrein, zoals toegekend door de bevoegde autoriteit						
	Bediende stad		Tekst	De volledige naam (vrije tekst) van de stad of gemeente die door het luchtvaartterrein/de helihaven wordt bediend						
	Type toegestaan verkeer									
		Internationaal/nationaal	Codelijst	Vermelding of internationale en/of nationale vluchten zijn toegestaan op het luchtvaartterrein/de helihaven						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Instru-mentvlieg-voorschrif-ten (IFR)/ Zichtvlieg-voorschrif-ten (VFR)	Codelijst	Vermelding of IFR- en/of VFR-vluchten zijn toegestaan op het luchtvaartterrein/de helihaven						
		Geregel-d/niet-geregeld	Codelijst	Vermelding of geregelde en/of niet-geregelde vluchten zijn toegestaan op het luchtvaartterrein/de helihaven						
		Civiel/mili-tair	Codelijst	Vermelding of civiele commerciële luchtvaart en/of general aviation en/of militaire vluchten zijn toegestaan op het luchtvaartterrein/de helihaven						
		Beperkt ge-bruik	Tekst	Vermelding of een luchtvaartterrein of helihaven niet publiek toegankelijk is (alleen voor gebruik door de eigenaars)						
	Type heli-haven		Tekst	Het type helihaven (oppervlakteniveau, verhoogd, aan boord van een schip of helikopterdek)						
	Type con-trole		Tekst	Vermelding of een luchtvaartterrein onder civiele, militaire of gezamenlijke controle staat						
	Gecertifi-ceerd		Tekst	Vermelding of een luchtvaartterrein wel/niet gecertificeerd is overeenkomstig de ICAO-voorschriften of Verordening (EU) nr. 139/2014						
	Datum van certifice-ring		Datum	De datum waarop de certificering van de luchthaven is afgegeven door de bevoegde autoriteit						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	Vervaldatum van de certificering		Datum	De datum waarop de certificering van het luchtvaartterrein ongeldig wordt						
	Terreinhoogteligging									
		Hoogteligging	Hoogteligging	De verticale afstand boven het gemiddelde zeeniveau (MSL), vanaf het hoogste punt van het landingsgebied		0,5 m	Essentieel	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m of 1 ft
		Golving van het geo-id	Hoogte	De golving van het geo-id op de hoogteligging van het luchtvaartterrein/de helihaven	Indien van toepassing	0,5 m	Essentieel	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m of 1 ft
	Referentietemperatuur		Waarde	Het maandgemiddelde van de dagelijkse maximumtemperaturen voor de warmste maand van het jaar op een luchtvaartterrein; deze gemiddelde temperatuur moet over een periode van jaren worden vastgesteld.						
	Gemiddelde lage temperatuur		Waarde	De gemiddelde laagste temperatuur van de koudste maand van het jaar, zoals blijkt uit de gegevens van de laatste vijf jaar op de hoogteligging van het luchtvaartterrein		5 graden				
	Magnetische variatie			Het verschil (in graden) tussen het werkelijke en het magnetische noorden						
		Hoek	Hoek	De hoekwaarde van de magnetische variatie		1 graad	Essentieel	Waargenomen	1 graad	1 graad
		Datum	Datum	De datum waarop de magnetische variatie de overeenkomstige waarde had						
		Jaarvariatie	Waarde	De jaarlijkse veranderingen in de magnetische variatie						
	Referentiepunt			De aangewezen geografische locatie van een luchthaven						

Subject	Eigenschap	Subeigen-schap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeur-igheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Positie	Punt	Geografische locatie van het referentie-punt van het luchtvaartterrein		30 m	Routine	Waargeno-men/bere-kend	1 sec	1 sec
		Plaats	Tekst	Locatie van het referentiepunt op het luchtvaartterrein						
		Richting	Tekst	Richting waarin het referentiepunt van het luchtvaartterrein zich bevindt vanuit het centrum van de stad of gemeente die door het luchtvaartterrein wordt bediend						
		Afstand	Afstand	Afstand van het referentiepunt van het luchtvaartterrein vanuit het centrum van de stad of gemeente die door het lucht-vaartterrein wordt bediend.						
Landings-richtingaan-wijzer				Een inrichting die de richting aangeeft die op dat ogenblik is aangewezen voor lan-den en opstijgen.						
	Plaats		Tekst	Plaats van de landingsrichtingaanwijzer						
	Lichten		Tekst	Verlichting van de landingsrichtingaan-wijzer	Indien aan-wezig					
Secundaire energievoor-ziening										
	Kenmer-ken		Tekst	Beschrijving van de secundaire energie-voorziening						
	Tijdstip van omschake-ling		Waarde	Tijdstip van omschakeling naar de se-cundaire energievoorziening						
Windsnel-heidsmeter				Inrichting voor het meten van de wind-snelheid						
	Plaats		Tekst	Plaats van de windsnelheidsmeter						
	Lichten		Tekst	Verlichting van de windsnelheidsmeter	Indien aan-wezig					

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
Luchtvaartterreinbaken (ABN)/identificatiebaken (IBN)				Luchtvaartterreinbaken/identificatiebaken dat wordt gebruikt om de plaats van een luchtvaartterrein aan te duiden van uit de lucht						
	Plaats		Tekst	Plaats van het luchtvaartterreinbaken/identificatiebaken	Indien aanwezig					
	Kenmerken		Tekst	Beschrijving van het luchtvaartterreinbaken/identificatiebaken						
	Bedrijfsuren		Tijdschema	Bedrijfsuren van het luchtvaartterreinbaken/identificatiebaken						
Windrichtingaanwijzer										
	Plaats		Tekst	Plaats van de windrichtingaanwijzer						
	Lichten		Tekst	Verlichting van de windrichtingaanwijzer						
Plaats voor waarneming van de zichtbare baanlengte (RVR)				De waarnemingspost voor de zichtbare baanlengte						
	Positie		Punt	Geografische locatie van de RVR-waarnemingsposten						
Frequentiegebied				Het aangewezen deel van het voor grondbewegingen bestemde gebied van het luchtvaartterrein waarin een specifieke frequentie vereist is door de ATC of grondcontrole.						
	Station		Tekst	Naam van het station dat de dienst verleent						
	Frequentie		Waarde	Frequentie van het station dat de dienst verleent						
	Grens		Polygoon	Grenzen van het frequentiegebied						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
Hotspot				Een plaats op het bewegingsgebied van een luchtvaartterrein met een geschiedenis van of potentieel risico op runway incursion, waar verhoogde aandacht van de piloten/bestuurders nodig is.						
	Identificator		Tekst	De identificator van de hotspot						
	Noot		Tekst	Aanvullende informatie over de hotspot						
	Meetkunde		Polygoon	Geografisch gebied van de hotspot						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
RWY				Een gedefinieerd rechthoekig gedeelte van een luchtvaartterrein op het land dat ingericht is voor het landen en opstijgen van luchtvaartuigen.						
	Aanduiding		Tekst	De volledige tekstaanduiding van de RWY, gebruik als unieke identificatie van de RWY op een luchtvaartterrein/helihaven (bv. 09/27, 02R/20L, RWY 1)						
	Nominale lengte		Afstand	De verklaarde grootte in de lengterichting van de RWY voor operationele (prestatie-) berekeningen.		1 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m
	Nominale breedte		Afstand	De verklaarde grootte in de dwarsrichting van de RWY voor operationele (prestatie-) berekeningen.		1 m	Essentieel	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m
	Meetkunde		Polygoon	Geometrische gegevens van het RWY-element, de verplaatste zone en de RWY-kruising						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	Middellijn-punten									
		Positie	Punt	Geografische positie van de RWY-middellijn aan elk uiteinde van de RWY, aan de startbaanuitloop (SWY) en aan het begin van elk opstijgvliegp pad, alsook ter hoogte van elke significante wijziging in de helling van de RWY en SWY	Definitie van bijlage 4 3.8.4.2	1 m	Kritiek	Waargenomen		
		Hoogteligging	Hoogteligging	De hoogteligging van het overeenkomstige middellijnpunt. Voor niet-precisenaderingen worden alle belangrijke hoge en lage tussenliggende punten langs de RWY gemeten tot op een halve meter of halve voet nauwkeurig.		0,25 m	Kritiek	Waargenomen		
		Golving van het geo-id	Hoogte	De golving van het geo-id op het overeenkomstige middellijnpunt						
	RWY-exitlijn									
		Exitgeleidingslijn	Lijn	Geografische locatie van de RWY-exitlijn		0,5 m	Essentieel	Waargenomen	1/100 sec	1 sec
		Kleur	Tekst	Kleur van de RWY-exitlijn						
		Stijl	Tekst	Stijl van de RWY-exitlijn						
		Richting	Codelijst	Richting van de RWY-exitlijn (één- of tweewegs)						
	Oppervlaktetype		Tekst	Het oppervlaktetype van de RWY						
	Sterkte									
		Nummer verhardingsindeling (Pavement Classification Number, PCN)	Tekst	PCN						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Type verharding	Tekst	Type verharding voor de bepaling van het nummer luchtvaartuigindeling — nummer verhardingsindeling (ACN-PCN)						
		Categorie van de ondergrond	Tekst	Sterktecategorie van de RWY-ondergrond						
		Toegestane druk	Tekst	De maximaal toegestane categorie of waarde van de bandenspanning						
		Evaluatiemethode	Tekst	De gebruikte evaluatiemethode						
	Strip			Een bepaald gebied dat de RWY en SWY omvat, indien aanwezig: (a) om het risico op schade aan luchtvaartuigen die zich naast een RWY begeven, te beperken, en (b) om luchtvaartuigen die tijdens het opstijgen of landen boven de RWY vliegen, te beschermen						
		Lengte	Afstand	De grootte in de lengterichting van de RWY-strip						
		Breedte	Afstand	De grootte in de dwarsrichting van de RWY-strip						
		Oppervlaktetype	Tekst	Het oppervlaktetype van de RWY-strip						
	Berm			Een gebied dat grenst aan de rand van de verharding en dat zodanig is aangelegd dat het een overgang vormt tussen de verharding en het aangrenzende oppervlak						
		Meetkunde	Polygoon	Geografische locatie van de RWY-berm						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Oppervlaktetype	Tekst	Het oppervlaktetype van de RWY-berm						
		Breedte	Afstand	De breedte van de RWY-berm		1 m	Essentieel	Waargenomen	1 m of 1 ft	
	Blast pad			Een speciaal aangelegd oppervlak dat grenst aan het einde van een RWY, om het eroderende effect te voorkomen van de sterke windkrachten die vliegtuigen veroorzaken aan het begin van hun startaanloop						
		Meetkunde	Polygoon	Geografische locatie van het blast pad						
	Obstakelvrije zone		Tekst	De aanwezigheid van een obstakelvrije zone voor een precisienadering op een RWY van categorie I	Indien aanwezig					
	RWY markering									
		Type	Tekst	Type RWY-markering						
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van de RWY-markeringen						
		Meetkunde	Polygoon	De geografische positie van de RWY-markering						
	RWY-middellijnlichten									
		Lengte	Afstand	De grootte in de lengterichting van de RWY-middellijnlichten						
		Tussenruimte	Afstand	Afstand tussen de RWY-middellijnlichten						
		Kleur	Tekst	Kleur van de RWY-middellijnlichten						
		Intensiteit	Tekst	Intensiteit van de RWY-middellijnlichten						
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk licht van de RWY-middellijnlichten						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	RWY-rand-lichten									
		Lengte	Afstand	De grootte in de lengterichting van de RWY-randlichten						
		Tussen-ruimte	Afstand	Afstand tussen de RWY-randlichten						
		Kleur	Tekst	Kleur van de RWY-randlichten						
		Intensiteit	Tekst	Intensiteit van de RWY-randlichten						
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk licht van de RWY-randlichten						
	Referentie-code:			De referentiecode heeft tot doel een eenvoudige methode te verschaffen om de talrijke specificaties met betrekking tot de kenmerken van luchthavens aan elkaar te koppelen, zodat een reeks luchtvaartterreinfaciliteit tot stand komt die geschikt zijn voor de vliegtuigen die op het luchtvaartterrein actief zijn.						
		Nummer	Codelijst	Een nummer gebaseerd op de lengte van het referentieveld van het vliegtuig						
		Letter	Codelijst	Een letter gebaseerd op de spanwijdte van het vliegtuig en de spoorbreedte van het hoofdlandingsgestel						
	Beperking		Tekst	Beschrijving van de aan de RWY opgelegde beperkingen						
RWY-richting										
	Aanduiding		Tekst	De volledige tekstaanduiding van de start- en landingsrichting — bijvoorbeeld: 27, 35L, 01R						
	Azimut		Azimut	De azimuth van de RWY		1/100 graad	Routine	Waargenomen	1/100 graad	1 graad

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	Type		Tekst	Type RWY: precisie (Cat I, II, III)/niet-precisie/niet-instrument						
	Drempel			Het begin van het deel van de baan dat geschikt is voor de landing						
		Positie	Punt	De geografische locatie van de RWY-drempel		1 m	Kritiek	Waargenomen	1/100 sec	1 sec
		Hoogteligging	Hoogteligging	Hoogteligging van de RWY-drempel		Zie opmerking 1				
		Golving van het geo-id	Hoogte	WGS-84 golving van het geo-id aan de RWY-drempelpositie		Zie opmerking 2				
		Type	Tekst	Aanduiding of de drempel al dan niet verplaatst is; een verplaatste drempel bevindt zich niet aan het uiteinde van de RWY						
		Verplaatsing	Afstand	Afstand van de verplaatste drempel	Als de drempel verplaatst is	1 m	Routine	Waargenomen		
	RWY-einde			RWY-eind (aligneringspunt van het vliegpad)						
		Positie	Punt	Plaats van het RWY-einde in de starttrichting		1 m	Kritiek	Waargenomen	1/100 sec	1 sec
		Hoogteligging	Hoogteligging	Hoogteligging van de eindpositie van de RWY		Zie RWY-middellijnpunten				
	RWY-start-einde (DER)			Het einde van het gebied dat geschikt is verklaard voor opstijgen (d.w.z. het einde van de RWY of, als een vrijstrook is voorzien, het einde van de vrijstrook)	Begin van de vertrekprocedure					
		Positie	Punt	De geografische positie van het DER						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Hoogtelig-ging	Hoogtelig-ging	De hoogteligging van de DER is de hoogteligging aan het einde van de RWY of, als die groter is, de vrijstrook.						
	Landings-zone			Het gedeelte van een RWY dat voorbij de drempel ligt, waar landende vliegtuigen verondersteld worden voor het eerst contact te maken met de RWY						
		Hoogtelig-ging	Hoogtelig-ging	De grootste hoogteligging van de landingszone van een RWY voor precisienadering	RWY voor precisienadering	0,25 m of 0,25 ft				
		Helling	Waarde	De helling van de RWY-landingszone						
	Helling		Waarde	De helling van de RWY						
	Korte landingen (Land And Hold Short Operations, LAHSO)			LAHSO's						
		Meetkunde	Lijn	De geografische positie van de LAHSO's						
		Beschermdelement	Tekst	De naam van de RWY of taxibaan (TWY) die wordt beschermd						
	Verplaatste zone			Het gedeelte van een RWY tussen het begin van de RWY en de verplaatste drempel						
		Meetkunde	Polygoon	Geografische locatie van de verplaatste zone						
		PCN	Tekst	De PCN van de verplaatste zone						
		Oppervlaktetype	Tekst	Het oppervlaktetype van de verplaatste zone						
		Luchtvaartuigbeperking	Tekst	Gebruiksbeperking voor een specifiek type luchtvaartuig						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	SWY			Een vastgestelde rechthoekige zone op de grond, aan het einde van de beschikbare start-RWY, die zodanig is ingericht dat een luchtvaartuig er kan stoppen in geval van een afgebroken start						
		Lengte	Afstand	De grootte in de lengterichting van de SWY	Indien aanwezig	1 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m
		Breedte	Afstand	Breedte van de SWY		1 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m
		Meetkunde	Polygoon	Geografische plaats van de SWY						
		Helling	Waarde	De helling van de SWY						
		Oppervlaktetype	Tekst	Het oppervlaktetype van de SWY						
	Vrijstrook			Een vastgestelde rechthoekige zone op de grond of het water onder controle van de bevoegde autoriteit, geselecteerd of ingericht als geschikte zone waarboven een vliegtuig een gedeelte van zijn initiële stijgvucht tot een bepaalde hoogte mag maken						
		Lengte	Afstand	De grootte in de lengterichting van de vrijstrook		1 m	Essentieel	Waargenomen	1 m of 1 ft	
		Breedte	Afstand	De grootte in de dwarsrichting van de vrijstrook		1 m	Essentieel	Waargenomen	1 m of 1 ft	
		Grondprofiel		Het verticale profiel (of de helling) van de vrijstrook	Indien aanwezig					

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	Veiligheidszone aan het einde van de RWY (RESA)			Een gebied dat symmetrisch is ten opzichte van de verlengde RWY-middellijn en grenst aan het einde van de strip, met als hoofddoel het risico op schade aan te kort of te ver binnenkomende vliegtuigen te beperken.						
		Lengte	Afstand	De grootte in de lengterichting van de RESA						
		Breedte	Afstand	De grootte in de dwarsrichting van de RESA						
		Helling in de lengterichting	Waarde	De helling in de lengterichting van de RESA						
		Helling in de dwarsrichting	Waarde	De helling in de dwarsrichting van de RESA						
	Verklaarde afstanden									
		Beschikbare startaanloop (TORA)	Afstand	De lengte van de RWY, beschikbaar en geschikt verklaard voor de aanloop van een opstijgend vliegtuig		1 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m
		Beschikbare startbaanlengte (TODA)	Afstand	De lengte van de beschikbare startaanloop plus de lengte van de beschikbare vrijstrook, indien aanwezig		1 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m
		Beschikbare start-stopafstand (ASDA)	Afstand	De lengte van de beschikbare startaanloop plus de lengte van de SWY, indien aanwezig		1 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m
		Beschikbare landingsbaanlengte (LDA)	Afstand	De lengte van de RWY, beschikbaar en geschikt verklaard voor de uitloop van een landend vliegtuig.		1 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Opmerkin-gen	Tekst	Opmerkingen, met inbegrip van het punt van binnenkomst of startpunt op de RWY, indien alternatieve lagere afstanden zijn aangegeven						
	RWY-eind-lichten									
		Kleur	Tekst	Kleur van de RWY-eindlichten						
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk licht van de RWY-eindlichten						
	SWY-lich-ten									
		Lengte	Afstand	De grootte in de lengterichting van de SWY-lichten						
		Kleur	Tekst	Kleur van de SWY-lichten						
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk licht van de SWY-lichten						
	Naderings-verlich-tingssys-teem									
		Type	Tekst	Indeling van het naderingsverlichtings-systeem, waarbij Verordening (EU) nr. 139/2014 en CS-ADR, met name CS ADR-DSN.M.625 en CS ADR-DSN.M.626 als criteria worden gebruikt.						
		Lengte	Afstand	De grootte in de lengterichting van het naderingsverlichtingssysteem						
		Intensiteit	Tekst	Een code die de relatieve intensiteit van het naderingsverlichtingssysteem aan-geeft.						
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk licht van het naderingsverlichtingssys-teem						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	RWY-drempel-lichten									
		Kleur	Tekst	Kleur van de RWY-drempellichten						
		Kleur van de wing-bars	Tekst	Kleur van de wingbars van de RWY-drempel						
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk licht van de drempellichten en wingbar-lichten						
	Landings-zoneverlichting									
		Lengte	Afstand	De grootte in de lengterichting van de RWY-landingszonelichten						
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk licht van de RWY-landingszonelichten						
	Hellingsindicatiesysteem voor visuele naderingen									
		Minimale ooghoogte boven de drempel (MEHT)	Hoogte	MEHT						
		Plaats	Punt	Geografische locatie van het hellingsindicatiesysteem voor visuele naderingen						
		Hoek	Hoek	De hellingshoek(en) voor nominale nadering						

Subject	Eigenschap	Subeigen- schap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeur- igheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere- solutie	Kaartresolutie
		Type	Tekst	Het type visuele glijpadindicator (VGSI), visuele hellingsindicator (VASI), indicator van het precisienaderingspad (PAPI) enz.						
		Verplaat- singshoek	Hoek	Als de as van het systeem niet evenwijdig is aan de RWY-middellijn, de verplaat- singshoek en -richting, d.w.z. links of rechts						
		Verplaat- singsrich- ting	Tekst	Als de as van het systeem niet evenwijdig is aan de RWY-middellijn, de verplaat- singshoek en -richting, d.w.z. links of rechts						
	Vangin- richting		Lijn	De geografische locatie van de kabel van de vanginrichting, dwars over de RWY						
	Stopsys- teem			Materiaal met een hoog energieabsorbe- rend vermogen dat zich aan het einde van een RWY of SWY bevindt en ontworpen om, naarmate het wordt verpletterd onder het gewicht van een vliegtuig, een vertragende werking uit te oefenen op het landingsgestel van het vliegtuig						
		Meetkunde	Polygoon	Geografische locatie van het stopsysteem						
		Terug- sprong	Afstand	Terugsprong van het stopsysteem						
		Lengte	Afstand	De grootte in de lengterichting van het stopsysteem						
		Breedte	Afstand	De grootte in de dwarsrichting van het stopsysteem						
Radiohoog- temeterge- bied										

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	Lengte		Afstand	De grootte in de lengterichting van het radiohoogtemetergebied						
	Breedte		Afstand	De grootte in de dwarsrichting van het radiohoogtemetergebied						
	Meetkunde		Polygoon	Geografische locatie van het radiohoogtemetergebied						
			Opmerking 1	Hoogteligging van de drempel voor RWY's met niet-precisienaderingen		0,5 m	Essentieel	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m of 1 ft
				Hoogteligging van de drempel voor RWY's met precisienaderingen		0,25 m	Kritiek	Waargenomen	0,1 m of 0,1 ft	0,5 m of 1 ft
			Opmerking 2	WGS-84 golving van het geo-id aan de RWY-drempel voor niet-precisienaderingen		0,5 m	Essentieel	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m of 1 ft
				WGS-84 golving van het geo-id aan de RWY-drempel voor precisienaderingen		0,25 m	Kritiek	Waargenomen	0,1 m of 0,1 ft	0,5 m of 1 ft

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
Gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO)				Een gedefinieerd gebied boven hetwelk de laatste fase van het naderingsmanoeuvre, vóór het statisch zweven of landen, wordt voltooid en van waaruit het opstijgmanoeuvre wordt aangevat; als het FATO gebruikt wordt door helikopters die worden geëxploiteerd in prestatieklasse 1, dan omvat het gedefinieerd gebied ook het beschikbare gebied voor afgebroken starts.						
	Drempelpunt			Het begin van het deel van het FATO dat geschikt is voor landing						
		Positie	Punt	Geografische locatie van het FATO-drempelpunt		1 m	Kritiek	Waargenomen	1/100 sec	1 sec

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Hoogtelig-ging	Hoogtelig-ging	Hoogteligging van de FATO-drempel		Zie opmerking 1				
		Golving van het geo-id	Hoogte	WGS-84 golving van het geo-id aan de FATO-drempelpositie		Zie opmerking 2				
	DER			Het einde van het gebied dat geschikt is verklaard voor opstijgen (d.w.z. het einde van de RWY of, als een vrijstrook is voorzien, het einde van de vrijstrook of het einde van het FATO-gebied)						
		Positie	Punt	Geografische plaats van de DER		1 m	Kritiek	Waargeno-men	1/100 sec	1 sec
		Hoogtelig-ging	Hoogtelig-ging	De hoogteligging aan het begin van de RWY/FATO of aan het einde, als die groter is						
	Type		Tekst	Type FATO						
	Aandui-ding		Tekst	De volledige tekstaanduiding van het start- en landingsgebied.						
	Lengte		Afstand	De grootte in de lengterichting van het FATO		1 m	Kritiek	Waargeno-men	1 m of 1 ft	1 m
	Breedte		Afstand	De grootte in de dwarsrichting van het FATO						
	Meetkunde		Polygoon	Geografische locatie van het FATO-ele-ment						
	Helling		Waarde	De helling van het FATO						
	Oppervlak-tetype		Tekst	Het oppervlaktetype van het FATO						
	Azimut		Azimut	De azimuth van de RWY		1/100 graad	Routine	Waargeno-men	1/100 graad	
	Verklaarde afstanden									

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Beschikbare startafstand (TO-DAH)	Afstand	De lengte van het FATO plus de helikoptervrijstrook (indien aanwezig)	En, indien van toepassing, alternatieve lagere verklaarde afstanden	1 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft	
		Beschikbare afstand voor afgebroken start (RTO-DAH)	Afstand	De lengte van het FATO die beschikbaar en geschikt is verklaard voor het voltooiën van een afgebroken start door helikopters die worden geëxploiteerd in prestatieklasse 1		1 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft	
		Beschikbare landingsafstand (LDAH)	Afstand	De lengte van het FATO plus alle aanvullende gebieden die beschikbaar en geschikt zijn verklaard voor helikopters om het landingsmanoeuvre te voltooien vanaf een gedefinieerde hoogte		1 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft	
		Opmerkingen	Tekst	Opmerkingen, met inbegrip van het punt van binnenkomst of startpunt op de RWY, indien alternatieve lagere afstanden zijn aangegeven						
	FATO-markering									
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van de FATO-markeringen						
	Naderingsverlichtingssysteem									
		Type	Tekst	Indeling van het naderingsverlichtingssysteem, waarbij Verordening (EU) nr. 139/2014 en CS-ADR, met name CS ADR-DSN.M.625 en CS ADR-DSN.M.626, als criteria worden gebruikt.						
		Lengte	Afstand	De grootte in de lengterichting van het naderingsverlichtingssysteem						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Intensiteit	Tekst	Een code die de relatieve intensiteit van het naderingsverlichtingssysteem aangeeft						
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk licht van het naderingsverlichtingssysteem						
	Omgevingsverlichting									
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van de omgevingsverlichting						
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk licht van de omgevingsverlichting						
	Richtpuntlichten									
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van de richtpuntlichten						
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk richtpuntlicht						
Landings- en uitvliegebied (TLOF)				Een draagoppervlak waarop een helikopter kan landen of opstijgen.						
	Aanduiding		Tekst	De volledige tekstaanduiding van TLOF						
	Middel-punt									
		Positie	Punt	Geografische locatie van het TLOF-drempelpunt		1 m	Kritiek	Waargenomen	1/100 sec	1 sec
		Hoogteligging	Hoogteligging	Hoogteligging van de TLOF-drempel		Zie opmerking 1				
		Golving van het geo-id	Hoogte	WGS-84 golving van het geo-id op de locatie van het TLOF-middelpunt		Zie opmerking 2				

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	Lengte		Afstand	De grootte in de lengterichting van de TLOF		1 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m
	Breedte		Afstand	De grootte in de dwarsrichting van de TLOF		1 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m
	Meetkunde		Polygoon	De geografische locatie van het TLOF-element						
	Helling		Waarde	De helling van de TLOF						
	Oppervlaktetype		Tekst	Het oppervlaktetype van de TLOF						
	Draagkracht		Waarde	De draagkracht van de TLOF					1 ton	
	Type hellingsindicatiesysteem voor visuele naderingen		Tekst	Type van het hellingsindicatiesysteem voor visuele naderingen						
	Markering									
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van de TLOF-markeringen						
Veiligheidszone				Een gedefinieerde zone rond het FATO op een helihaven, vrij van obstakels, met uitzondering van die welke vereist zijn voor de luchtvaartnavigatie, en die tot doel heeft het risico op schade aan helikopters die per ongeluk van het FATO afwijken, te beperken.						
	Lengte		Afstand	De grootte in de lengterichting van de veiligheidszone						
	Breedte		Afstand	De grootte in de dwarsrichting van de veiligheidszone						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	Oppervlaktetype		Tekst	Het oppervlaktetype van de veiligheidszone						
Helikopter-vrijstrook				Een gedefinieerd gebied op de grond of op het water, geselecteerd en/of aangelegd als geschikt gebied boven hetwelk een helikopter die in prestatieklasse 1 wordt geëxploiteerd, mag versnellen en een bepaalde hoogte mag bereiken						
	Lengte		Afstand	De grootte in de lengterichting van de helikoptervrijstrook						
	Grondprofiel		Waarde	Het verticale profiel (of de helling) van de helikoptervrijstrook						
			Opmerking 1	De FATO-drempel voor heliavens met of zonder PinS-nadering (Point-in-Space)		0,5 m	Essentieel	Waargenomen	1 m of 1 ft	
				De FATO-drempel voor heliavens die bestemd zijn om te worden geëxploiteerd.		0,25 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft (niet-precisie) 0,1 m of 0,1 ft (precisie)	
			Opmerking 2	De WGS-84-golving van het geo-id aan de FATO-drempel en het geometrische middelpunt van de TLOF, voor heliavens met of zonder een PinS-nadering		0,5 m	Essentieel	Waargenomen	1 m of 1 ft	
				De WGS-84-golving van het geo-id aan de FATO-drempel en het geometrische middelpunt van de TLOF, voor heliavens die bestemd zijn om te worden geëxploiteerd		0,25 m	Kritiek	Waargenomen	1 m of 1 ft (niet-precisie) 0,1 m of 0,1 ft (precisie)	

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
Platform				een afgebakend gebied op een luchtvaartterrein op het land, dat plaats biedt aan luchtvaartuigen om passagiers, post of vracht aan of van boord te brengen, brandstof te tanken of luchtvaartuigen te parkeren of te onderhouden						
	Aanduiding		Tekst	De volledige tekstuele naam of aanduiding die wordt gebruikt om een platform op een luchtvaartterrein/helihaven te identificeren						
	Meetkunde		Polygoon	Geografische locatie van het platform-element		1 m	Routine	Waargenomen	1/10 sec	1 sec
	Type		Tekst	Indeling van het primaire gebruik van het platform						
	Luchtvaartuigbeperking		Tekst	Gebruiksbeperking (verbod) voor een specifiek type luchtvaartuig						
	Oppervlaktetype		Tekst	Het oppervlaktetype van het platform						
	Sterkte									
		PCN	Tekst	PCN van het platform						
		Type verharding	Tekst	ACN-PCN-bepaling						
		Categorie van de ondergrond	Tekst	Sterktecategorie van de ondergrond van het platform						
		Toegestane druk	Tekst	De maximaal toegestane categorie of waarde van de bandenspanning						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Evaluatiemethode	Tekst	De evaluatiemethode die gebruikt is om de sterkte van het platform te bepalen						
	Hoogteligging		Hoogteligging	De hoogteligging van het platform						
TWY				Een gedefinieerd pad op een luchtvaartterrein op het land dat bestemd is voor het taxiën van luchtvaartuigen, om een deel van het luchtvaartterrein te verbinden met een ander						
	Aanduiding		Tekst	De volledige tekstaanduiding van de TWY						
	Breedte		Afstand	De grootte in de dwarsrichting van de TWY		1 m	Essentieel	Waargenomen	1 m of 1 ft	
	Meetkunde		Polygoon	Geografische locatie van het TWY-element						
	Brug		Tekst	Type brug (geen, bovenkruising, onderdoorgang)						
	Oppervlaktetype		Tekst	Oppervlaktetype van de TWY						
	Sterkte									
		PCN	Tekst	PCN van de TWY						
		Type verharding	Tekst	ACN-PCN-bepaling						
		Categorie van de ondergrond	Tekst	Sterktecategorie van de TWY-ondergrond						
		Toegestane druk	Tekst	Maximaal toegestane categorie of waarde van de bandenspanning						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Evaluatiemethode	Tekst	De evaluatiemethode die gebruikt is om de sterkte van de taxibaan te bepalen						
	Luchtvaartuigbeperkingen		Tekst	Gebruiksbeperking (verbod) voor een specifiek type luchtvaartuig						
	Referentieletter		Codelijst	Een letter gebaseerd op de spanwijdte van het vliegtuig en de spoorbreedte van het hoofdlandingsgestel						
	Middellijnpunten									
		Positie	Punt	Geografische coördinaten van de middellijnpunten van de TWY		0,5 m	Essentieel	Waargenomen	1/100 sec	1/100 sec
		Hoogteligging	Hoogteligging	Hoogteligging van de middellijnpunten van de taxibaan		1 m	Essentieel	Waargenomen		
	Berm			Een gebied dat grenst aan de rand van de verharding en dat zodanig is aangelegd dat het een overgang vormt tussen de verharding en het aangrenzende oppervlak						
		Meetkunde	Polygoon	De geografische locatie van de TWY-berm						
		Oppervlaktetype	Tekst	Oppervlaktetype van de TWY-berm						
		Breedte	Afstand	De breedte van de TWY-berm		1 m	Essentieel	Waargenomen	1 m of 1 ft	
	Geleidingslijnen									
		Meetkunde	Lijn	Geografische locatie van de geleidingslijnen		0,5 m	Essentieel	Waargenomen	1/100 sec	1/100 sec

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Kleur	Tekst	Kleur van de TWY-geleidingslijnen						
		Stijl	Tekst	Stijl van de TWY-geleidingslijnen						
		Spanwijdte	Waarde	Spanwijdte						
		Maximum-snelheid	Waarde	Maximumsnelheid						
		Richting	Tekst	Richting						
	Markeerlijn van de tussengelegen wachtpositie		Lijn	Markeerlijn van de tussengelegen wachtpositie		0,5 m	Essentieel	Waargenomen	1/100 sec	1 sec
	TWY-markeering									
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van de TWY-markeering						
	TWT-randlichten									
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van de TWY-randlichten						
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk licht van de TWY-randlichten						
	TWY-middellijnlichten									
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van de TWY-middellijnlichten						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk licht van de TWY-middellijnlichten						
	Stopstrepen									
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van de stopstrepen	Indien aanwezig					
		Plaats	Lijn	Plaats van de stopstrepen						
	RWY-bakens									
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van de RWY-bakens en andere RWY-beschermingsmaatregelen	Indien aanwezig					
		Plaats	Punt	Plaats van de stopstreep	Configuratie A					
		Plaats	Lijn	Plaats van de stopstreep	Configuratie B					
	RWY-wachtpositie			Een aangewezen positie waarop taxiënde luchtvaartuigen en voertuigen moeten stoppen en wachten om een RWY, een obstakelbeperkend vlak of een instrumentlandingssysteem (ILS)/microgolf-landingssysteem (MLS) of een kritiek/gevoelig gebied te beschermen, tenzij de plaatselijke luchtverkeersleiding anderszids toestemming geeft						
		Meetkunde	Lijn	Geografische locatie van de RWY-wachtpositie		0,5 m	Essentieel	Waargenomen	1/100 sec	1 sec

Subject	Eigenschap	Subeigen-schap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeur-igheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Bescherm-de RWY	Tekst	Aanduiding van de beschermde RWY						
		Cat stop	Codelijst	Categorie (CAT) van de RWY (0, I, II, III)						
		Tekst RWY ahead	Tekst	Tekst zoals op de markering; bv. "RWY AHEAD" of "RUNWAY AHEAD"						
	Tussengele-gen RWY-wachtposi-tie	Meetkunde	Lijn	Geografische ligging van de tussengele-gen wachtpositie — een aangewezen po-sitie die bestemd is voor verkeerscontrole, waar taxiënde luchtvaartuigen en voer-tuigen moeten stoppen en wachten tot ze klaring krijgen om verder te gaan, indien de verkeerstoren van het luchtvaartter-rein instructies in die zin geeft						
Grond-TWY voor heli-kopters				Een grond-TWY die bestemd is voor grondbewegingen van helikopters met een onderstel op wielen						
	Aandui-ding		Tekst	De volledige tekstaanduiding van de grond-TWY voor helikopters						
	Middellijn-punten		Punt	Geografische locatie van de middellijn-punten van de grond-TWY voor heli-kopters		0,5 m	Essentieel	Waargeno-men/bere-kend		
	Hoogtelig-ging		Hoogtelig-ging	Hoogteligging van de grond-TWY voor helikopters		1 m	Essentieel	Waargeno-men		
	Breedte		Afstand	De grootte in de dwarsrichting van de grond-TWY voor helikopters		1 m	Essentieel	Waargeno-men		
	Oppervlak-tetype		Tekst	Het oppervlaktetype van de grond-TWY voor helikopters						
	Kruispunt-markeerlijn		Lijn	Kruispuntmarkeerlijn op de grond-TWY voor helikopters		0,5 m	Essentieel	Waargeno-men	1/100 sec	1 sec

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	Lichten									
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van het licht van de grond-TWY voor helikopters						
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk licht van de grond-TWY voor helikopters						
	Markering									
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van de markering van de grond-TWY voor helikopters						
Lucht-TWY voor helikopters				Een gedefinieerd pad op het oppervlak, vastgesteld het luchttaxiën van helikopters						
	Aanduiding			De volledige tekstaanduiding van de lucht-TWY voor helikopters						
	Middellijnpunten		Punt	Geografische locatie van de middellijnpunten van de lucht-TWY voor helikopters		0,5 m	Essentieel	Waargenomen/berekend		
	Hoogteligging		Hoogteligging	Hoogteligging van de lucht-TWY voor helikopters		1 m	Essentieel	Waargenomen		
	Breedte		Afstand	De grootte in de dwarsrichting van de lucht-TWY voor helikopters		1 m	Essentieel	Waargenomen		
	Oppervlaktetype		Tekst	Oppervlaktetype van de lucht-TWY voor helikopters						
	Lichten									
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van de lichten van de lucht-TWY voor helikopters						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Positie	Punt	Geografische locatie van elk afzonderlijk licht van de lucht-TWY voor helikopters						
	Markering									
		Beschrijving	Tekst	Beschrijving van de markering van de lucht-TWY voor helikopters						
Luchttransitroutes voor helikopters				Een gedefinieerd pad dat is vastgesteld voor bewegingen van helikopters van een deel van een helihaven naar een ander; een taxi-route omvat een lucht- of grond-TWY voor helikopters die gecentreerd is rond de taxi-route.						
	Aanduiding		Tekst	Aanduiding van de luchttransitroute voor helikopters						
	Meetkunde		Lijn	Geografische aanduiding van de luchttransitroute voor helikopters						
	Breedte		Afstand	De grootte in de dwarsrichting van de luchttransitroute voor helikopters		1 m	Essentieel	Waargenomen		
INS-controlepunt										
	Plaats		Punt	Geografische locatie van het INS-controlepunt	Indien beschikbaar	0,5 m	Routine	Waargenomen	1/100 sec	1/100 sec
Alzijdig gericht (VOR) controlepunt op zeer hoge frequentie (VHF)										

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	Plaats		Punt	Geografische locatie van het VOR-con-trolepunt	Indien be-schikbaar					
	Frequentie		Waarde	Frequentie van het VOR-controlepunt						
Hoogteme-ter-conrole-punt										
	Plaats		Punt	Geografische locatie van de hoogtemeter-con-trolepunten						
	Hoogtelig-ging		Hoogtelig-ging	Hoogteligging van de hoogtemeter-con-trolepunten						
Luchtvaart-uigopstel-plaats				Een aangewezen gebied op een platform dat bestemd is voor het parkeren van een luchtvaartuig						
	Naam		Tekst	Naam van de luchtvaartuigopstelplaats						
	Luchtvaart-uigopstel-plaatsen	Plaats	Punt	Geografische locatie van de luchtvaart-uigopstelplaats		0,5 m	Routine	Waargeno-men	1/100 sec	1/100 sec
		Luchtvaart-uigtypes	Codelijst	Luchtvaartuigtypes						
	Identifica-tiekente-ken		Tekst	Beschrijving van het identificatieteken van de luchtvaartuigopstelplaats						
	Visueel ge-leidingssys-teem voor aanme-ren/parke-ren		Tekst	Beschrijving van het visueel geleidings-systeem voor aanmeren/parkeren op de luchtvaartuigopstelplaats						
	Zone met parkeer-plaatsen		Polygoon	Geografische locatie van de zone met parkeerplaatsen						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	Aviobrug		Codelijst	Aviobrug beschikbaar op de luchtvaartuigopstelplaats						
	Brandstof		Codelijst	Brandstof beschikbaar op de luchtvaartuigopstelplaats						
	Grondstroom		Codelijst	Grondstroom beschikbaar op de luchtvaartuigopstelplaats						
	Slepen		Codelijst	Slepen beschikbaar op de luchtvaartuigopstelplaats						
	Terminal		Tekst	Referentie terminalgebouw						
	Oppervlaktetype		Tekst	Oppervlaktetype van de luchtvaartuigopstelplaats						
	Luchtvaartuigbeperking		Tekst	Gebruiksbeperking (verbod) voor een specifiek type luchtvaartuig						
	PCN		Tekst	PCN van de luchtvaartuigopstelplaats						
	Geleidingslijn naar de luchtvaartuigopstelplaats									
		Meetkunde	Lijn	Geografische locatie van de geleidingslijn naar de luchtvaartuigopstelplaats		0,5 m	Essentieel	Waargenomen	1/100 sec	
		Hoogteligging	Hoogteligging	Hoogteligging van de punten van de parkeergeleidingslijn		1 m	Essentieel	Waargenomen		
		Richting	Tekst	Richting van de geleidingslijn naar de luchtvaartuigopstelplaats						
		Spanwijdte	Waarde	Spanwijdte						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Kleur	Codelijst	Kleur van de geleidingslijn naar de lucht- vaartuigopstelplaats						
		Stijl	Codelijst	Stijl van de geleidingslijn naar de lucht- vaartuigopstelplaats						
Helikopte- ropstelplaats				Een luchtvaartuigopstelplaats waar een helikopter kan parkeren en waar grond- taxiactiviteiten worden uitgevoerd, of waar de helikopter landt en opstijgt voor luchttaxiactiviteiten.						
	Naam		Tekst	Naam van de helikopteropstelplaats						
	Plaats		Punt	Geografische locatie van de helikopte- ropstelplaats/INS-controlepunten		0,5 m	Essentieel	Waargeno- men	1/100 sec	
Ijsbestrij- dingszone				Een faciliteit waar rijm, ijs of sneeuw wordt verwijderd van het vliegtuig, zodat een schoon oppervlak ontstaat, en/of waar de schone oppervlakken van het vliegtuig tijdelijk worden beschermd te- gen de vorming van rijm of ijs en de op- hoping van sneeuw of smeltende sneeuw						
	Identifica- tor		Tekst	Identificator van de ijsbestrijdingszone						
	Meetkunde		Polygoon	Geografische locatie van de ijsbestrij- dingszone		1 m	Routine	Waargeno- men	1/10 sec	1 sec
	Oppervlak- tetype		Tekst	Het oppervlaktetype van de ijsbestrij- dingszone						
	basis-ID		Tekst	Naam van het onderliggende TWY-, par- keerplaats- of platfomelement						
	Luchtvaart- uigbep- king		Tekst	Gebruiksbeperking (verbod) voor een specifiek type luchtvaartuig						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
Communi-catiefaciliteit										
	Dienstaan-duiding		Tekst	Aanduiding van de verleende dienst						
	Roepnaam		Tekst	Roepnaam van de communicatiefaciliteit						
	Kanaal		Tekst	Kanaal/frequentie van de communicatie-faciliteit						
	Logon-adres		Tekst	Logon-adres van de faciliteit	Al naarge-lang van toepassing					
	Bedrijfsu-ren		Tijdschema	Bedrijfsuren van het station dat de een-heid bedient						

2. Luchtruimgegevens

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
ATS-lucht-ruim				Deel van het luchtruim met vastgestelde afmetingen, alfabetisch aangeduid, waarin specifieke soorten vluchten mogen worden uitgevoerd en waarvoor ATS en luchtverkeersregels zijn vastgesteld						
	Type		Tekst	Type van het ATS-luchtruim overeen-komstig aanhangsel 4 bij Uitvoerings-verordening (EU) nr. 923/2012 (SERA)						
	Aandui-ding		Tekst	De aanduiding die aan het luchtruim is gegeven door een verantwoordelijke au-toriteit						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	Laterale grenzen		Polygoon	Het oppervlak dat de horizontale vorm van het luchtruim definieert		Zie opmerking 1				
	Verticale grenzen									
		Boven-grens	Altitude	De bovengrens van het luchtruim						
		Beneden-grens	Altitude	De ondergrens van het luchtruim		50 m	Routine	Berekend	50 m of 100 ft	50 m of 100 ft
	Luchtruim-klasse		Codelijst	Een indeling van het luchtruim in categorieën, die de vluchtuitvoeringsvoorschriften, vluchtvereisten en verleende diensten bepalen.						
	Overgangs-altitude		Altitude	De altitude op of onder dewelke de verticale positie van een luchtvaartuig wordt gecontroleerd door te verwijzen naar altitudes						
	Toepas-singsuren		Tijdschema	De uren waarin het luchtruim van toepassing is						
	ATS-eenheid			Dienstverlenende eenheid						
		Naam	Tekst	De naam van de eenheid die de dienst verleent						
		Roepnaam	Tekst	De roepnaam van het luchtvaartstation dat de eenheid bedient						
		Taal	Codelijst	Informatie over de gebruikte taal of talen, met vermelding van het gebied en de voorwaarden en, indien van toepassing, waar en wanneer ze moeten worden gebruikt						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Toepasse-lijkheid	Tekst	Informatie over het gebied en de ge-bruiksvoorwaarden						
		Diensturen	Tijdschema	Dienstsuren van het station dat de een-heid bedient						
	Frequentie									
		Waarde	Waarde	De frequentie van het ATS-luchtruim						
		Doel	Tekst	Indicaties voor specifieke doeleinden van de frequentie						
			Opmer-king 1	FIR, UIR		2 km	Routine	Verklaard	1 min	Zoals geplot
				TMA, CTA		100 m	Essentieel	Berekend	1 sec	Zoals geplot
				Gecontroleerd verkeersgebied (CTR)		100 m	Essentieel	Berekend	1 sec	Zoals geplot

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
Luchtruim voor speciale activiteiten										
	Type		Codelijst	Type luchtruim voor speciale activiteiten (zie opmerking 1)						
	Identifica-tie		Tekst	De unieke identificatiecode van het luchtruim						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
	Naam		Tekst	De naam die aan het luchtruim wordt gegeven door een autoriteit die door de lidstaat is aangewezen						
	Laterale grenzen		Polygoon	Het oppervlak dat de horizontale vorm van het luchtruim definieert		Zie opmerking 2 voor uitsluitend P-, R- en D-gebieden				
	Verticale grenzen									
		Boven-grens	Altitude	De bovengrens van het luchtruim						
		Beneden-grens	Altitude	De ondergrens van het luchtruim						
	Beperking		Tekst	Type beperking of aard van het gevaar						
	Activering		Tekst	Het systeem en de middelen voor aankondigingen van activeringen, samen met informatie die relevant is voor civiele vluchten en toepasselijk is op procedures voor de identificatie van luchtdefensie-zones (ADIZ)						
	Tijdstip van de activiteit		Tijdschema	Tijdsinterval waarin de speciale activiteit plaatsvindt						
	Risico van onderschepping		Tekst	Risico van onderschepping bij binnendringing van het luchtruim						
			Opmerking 1 type	Verboden gebied	Opmerking 2	100 m	Essentieel	Berekend	1 sec	Zoals geplot

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
				Beperkt gebied		2 km	Routine	Verklaard	1 min	Zoals geplot
				Gevaarlijk gebied						
				Militair oefengebied						
				Militair opleidingsgebied						
				ADIZ						
				Ander						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
Ander gere-guleerd luchtruim										
	Type		Tekst	Type luchtruim (beperkte verticale separatieminima (RVSM), noodzender (ELT) enz.)						
	Identificatie		Tekst	De unieke identificatiecode van het luchtruim						
	Naam		Tekst	De naam die aan het luchtruim wordt gegeven door een autoriteit die door de lidstaat is aangewezen						
	Laterale grenzen		Polygoon	Het oppervlak dat de horizontale vorm van het luchtruim definieert						
	Verticale grenzen									

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
		Boven-grens	Altitude	De bovengrens van het luchtruim						
		Beneden-grens	Altitude	De ondergrens van het luchtruim						
	Beperking		Tekst	Eventueel type beperking						
	Activering		Tekst	Informatie over het systeem en de mid-delen voor aankondigingen van active-ringen, samen met informatie die relevant is voor civiele vluchten en die van toe-passing is op ADIZ-procedures						
	Tijdstip van de activiteit		Tijdschema	Tijdsinterval waarin de speciale activiteit plaatsvindt						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatiere-solutie	Kaartresolutie
ATS-contro-lesector										
	Identifica-tie		Tekst	De aan de sector gegeven identificatie						
	Laterale grenzen		Polygoon	Het oppervlak dat de horizontale vorm van de ATC-sector definieert						
	Verticale grenzen									
		Boven-grens	Altitude	De bovengrens van de sector						
		Beneden-grens	Altitude	De benedengrens van de sector						

3. ATS en andere routegegevens

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
ATS-route				een gespecificeerde route die ontworpen is om de verkeersstroom te kanaliseren waar dat noodzakelijk is voor het verlenen van ATS						
	Aanduiding		Tekst	Aanduidingen voor ATS-routes in overeenstemming met bijlage XI (deel-FPD) bij deze verordening						
	Prefix van de aanduiding		Tekst	De prefix van de routeaanduiding als gespecificeerd in opmerking 1						
Andere route				Een gespecificeerde route die ontworpen is om de verkeersstroom te kanaliseren waar dat noodzakelijk is, zonder het verlenen van ATS						
	Aanduiding		Tekst	Aanduiding van de route						
	Type		Tekst	Type route (bv. niet-gecontroleerde VFR-navigatieroutes)						
	Vliegvoorschriften		Codelijst	Informatie over de vliegvoorschriften die van toepassing zijn op de route (IFR/VFR)						
Routeseg- ment										
	Navigatiespecificatie		Tekst	Aanduiding van de navigatiespecificatie (s) die van toepassing is (zijn) op een gespecificeerd segment of gespecificeerde segmenten; er zijn twee soorten navigatiespecificaties: (a) vereiste navigatieprestaties (RNP) specificaties: navigatiespecificaties op basis van gebiedsnavigatie (RNAV), met inbegrip van de eis voor prestatie monitoring en waarschuwing, aangeduid met de prefix RNP, bv. RNP 4, RNP APCH enz. en						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
				(b) RNAV-specificaties: navigatiespecificaties op basis van RNAV, die geen eisen voor prestatie monitoring en waarschuwing inhouden, aangeduid door de prefix RNAV, bv. RNAV 5, RNAV 1 enz.						
	Van punt			Verwijzing naar het eerste punt van een routesegment						
		Naam	Tekst	De gecodeerde aanduidingen of codena-men van een significant punt						
		Rapportering	Codelijst	Aanduiding van de ATS/MET-rapporte-ringseis als "verplicht" of "op verzoek"						
	Naar punt			Verwijzing naar het tweede punt van een routesegment						
		Naam	Tekst	De gecodeerde aanduidingen of codena-men van een significant punt						
		Rapportering	Codelijst	Aanduiding van de ATS/MET-rapporte-ringseis als "verplicht" of "op verzoek"						
	Grondkoers		Azimut	Grondkoers, VOR radiale of magnetische koers van een routesegment		1/10 graad (terminal aankomst vertrek)	Routine (terminal aan-komst vertrek)	Berekend (terminal aan-komst vertrek)	1 graad (terminal aan-komst vertrek)	1 graad (terminal aankomst vertrek)

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Omschakelpunt		Punt	Het punt waarop een luchtvaartuig tijdens een vlucht langs een ATS-routesegment, dat is vastgesteld aan de hand van het VOR-bereik, verwacht wordt het primair navigatiemiddel om te schakelen van de faciliteit achter het luchtvaartuig naar de volgende faciliteit vóór het luchtvaartuig	In het geval van VOR radiaal					
	Lengte		Afstand	De geodetische afstand tussen “van punt” en “naar punt”		Zie opmerking 2				
	Bovengrens		Altitude	De bovengrens van het routesegment						
	Benedengrens		Altitude	De benedengrens van het routesegment						
	Minimale en-routealtitude (MEA)		Altitude	Het is de altitude van een routesegment dat zorgt voor passende ontvangst van de desbetreffende navigatiefaciliteiten en ATS-communicatie, dat voldoet aan de luchtruimstructuur en dat zorgt voor de vereiste hoogtemarge boven hindernissen	Lagere ATS-routes	50 m	Routine	Berekend	50 m of 100 ft	50 m of 100 ft
	Minimumaltitude boven obstakels (MOCA)		Altitude	De minimumaltitude van een vastgesteld segment dat zorgt voor de vereiste marge boven hindernissen		50 m	Routine	Berekend	50 m of 100 ft	50 m of 100 ft
	Minimumvliegaltitude		Altitude	Minimumvliegaltitude	Helikopter-route	50 m	Routine	Berekend	50 m of 100 ft	50 m of 100 ft
	Laterale grenzen		Afstand	Laterale grenzen van de route						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Minimumgebiedsaltitude (AMA)		Altitude	De minimumaltitude die moet worden gebruikt bij instrumentweersomstandigheden (IMC), die zorgt voor de vereiste hoogtemarge boven hindernissen in een specifiek gebied, meest gevormd door parallellen en meridianen						
	Minimum radarcoersgeleidingsaltitude (MVA)		Altitude	MVA						
	Beperkingen		Tekst	Aanduiding van eventuele beperkingen inzake snelheid in het gebied en niveau/altitude, indien vastgesteld						
	Richting van kruisniveaus			Aanduiding van de richting van het kruisniveau (even, oneven, geen)						
		Vooruit	Codelijst	Aanduiding van de richting van het kruisniveau (even, oneven, geen) van het eerste punt tot het tweede punt van het routesegment						
		Achteruit	Codelijst	Aanduiding van de richting van het kruisniveau (even, oneven, geen) van het tweede punt naar het eerste punt van het routesegment						
	Beschikbaarheid		Tekst	Informatie over de beschikbaarheid van de route						
	Luchtruimklasse		Tekst	Indeling van het luchtruim in categorieën, die de vluchtuitvoeringsvoorschriften, vluchtvereisten en verleende diensten bepalen						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Prestatiegebaseerde navigatievereisten (PBN)			Gebiedsnavigatie op basis van PBN-vereisten voor luchtvaartuigen die langs een ATS-route vliegen, volgens een instrumentnaderingsprocedure of in een toegewezen luchtruimgedeelte	Alleen PBN					
		Eisen inzake navigatieprestaties	Tekst	De eis inzake de navigatienauwkeurigheid voor elk PBN-routesegment (RNAV of RNP)						
		Sensorvereisten	Tekst	Aanduiding van de sensorvereisten, met inbegrip van eventuele specificatiebeperkingen						
	Luchtverkeersleidingseenheid									
		Naam	Tekst	Naam van de eenheid die de dienst verleent						
		Kanaal	Tekst	Kanaal/frequentie van de luchtverkeersleidingseenheid						
		Logon-adres	Tekst	Een specifieke code om een gegevenslink tot stand te brengen met de ATS-eenheid	Indien van toepassing					
			Opmerking 1	U = bovenste	Opmerking 2	1/10 km	Routine	Berekend	1/10 km of 1/10 nm	1 km of 1 nm

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
				H = helikopter		1/100 km	Essentieel	Berekend	1/100 km of 1/100 nm	1 km of 1 nm
				S = supersonisch						
				T = tacan						
				Ander						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
Waypoint										
	Identificatie		Tekst	Namen, gecodeerde aanduidingen of codenamen die aan een significant punt worden gegeven.						
	Positie		Punt	Geografische locatie van het waypoint		100 m	Essentieel	Waargenomen/berekend	1 sec	1 sec
	Formatie									
		Navigatiehulpmiddel (navaid)	Tekst	De stationsidentificatie van de VOR/DME-referentie						
		Azimut	Azimut	De koers van de VOR/DME-referentie, als het waypoint er niet bij hoort		Zie opmerking 1 hieronder				
		Afstand	Afstand	De afstand van de VOR/DME-referentie als het waypoint er niet bij hoort		Zie opmerking 2 hieronder				

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
					Opmerking 1	1/10 graad	Routine	Berekend	1/10 graad	1/10 graad
						1/100 graad	Essentieel	Berekend	1/100 graad	1/10 graad
								Berekend		
					Opmerking 2	1/10 km	Routine	Berekend	1/10 km of 1/10 nm	2/10 km (1/10 nm)
						1/100 km	Essentieel	Berekend	1/100 km of 1/100 nm	2/10 km (1/10 nm)

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
En-route wachten				Een vooraf vastgesteld manoeuvre waarbij een luchtvaartuig, in afwachting van verdere klaring, binnen een gespecificeerd luchtruimgedeelte blijft						
	Identificatie		Tekst	Identificatie van de wachtprocedure						
	Vaste locatie		Tekst	Identificatie van de vaste locatie voor de wachtprocedure		100 m	Essentieel	Waargenomen/berekend	1 sec	1 sec
	Waypoint		Punt	Geografische locatie van het wacht-waypoint						
	Inbound-koers		Azimut	De inbound-koers van de wachtprocedure						
	Richting van de bocht		Tekst	Richting van de procedurebocht						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Snelheid		Waarde	Aangegeven maximumvliegsnelheid						
	Niveau									
		Minimum-wachtniveau	Altitude	Minimum-wachtniveau van de wachtprocedure						
		Maximum-wachtniveau	Altitude	Maximum-wachtniveau van de wachtprocedure						
	Outbound tijd/afstand		Waarde	Tijd/afstandswaarde van de wachtprocedure						
	Luchtverkeersleidingseenheid									
		Naam	Tekst	Aanduiding van de luchtverkeersleidingseenheid						
		Frequentie	Waarde	Kanaal/frequentie van de luchtverkeersleidingseenheid						
	Speciale wachttoegangsprocedure		Tekst	Tekstuele beschrijving van de speciale VOR/DME-wachttoegangsprocedure	In het geval een toegangsradiaal rond een secundaire vaste locatie aan het einde van het outboundgedeelte is vastgesteld voor een VOR/DME-wachtpatroon					

4. Gegevens over instrumentvliegprocedures

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
Procedure										
	Identificatie									
		Geleiding voor het eindnadringssegment (FAS)	Codelijst	De naam die het radionavigatiehulpmiddel beschrijft waarmee laterale geleiding wordt verstrekt tijdens de eindnadering, bv. ILS, VOR, RNAV enz.	APCH					
		RWY	Tekst	De RWY-aanduiding van de landings- en opstijgrichting, bv. 27, 35L, 01R						
		Circuit	Codelijst	Aanduiding of een procedure wel/niet een circuitnadering is	APCH					
		Meervoudige code	Tekst	Een achtervoegsel dat volgt op het type radionavigatiehulpmiddel en dat begint met de letter "z" wordt gebruikt wanneer met het type radionavigatiehulpmiddel alleen geen onderscheid kan worden gemaakt tussen twee of meer procedures op dezelfde RWY, bv. VOR y RWY 20 of VOR z RWY 20.	APCH					
		NS-beperking	Tekst	Sensorspecifieke informatie in het geval van een gebruiksbeperking	Alleen PBN					
		Naam	Tekst	Naam van de instrumentvliegprocedure						
	Aanduiding in gewone taal									

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
		Basisindicator	Tekst	De basisindicator is de naam of codenaam van het significant punt waarop de standaardvertrekroute eindigt.	SID, STAR					
		Geldigheidsindicator	Tekst	De geldigheidsindicator is een cijfer van 1 tot 9.	SID, STAR					
		Route-indicator	Tekst	De route-indicator is één letter van het alfabet. De letters "I" en "O" mogen niet worden gebruikt.	SID, STAR					
		Visuele indicatie	Tekst	Aanduiding of de route is vastgesteld voor luchtvaartuigen die VFR vliegen	uitsluitend VFR					
	Gecodeerde aanduiding									
		Significant punt	Tekst	De gecodeerde aanduiding of codenamen van het significant punt	SID, STAR					
		Geldigheidsindicator	Tekst	De geldigheidsindicator van de procedure	SID, STAR					
		Route-indicator	Tekst	De route-indicator van de procedure	SID, STAR					
	Typeprocedure		Codelijst	Aanduiding van het type procedure (vertrek, aankomst, nadering, andere)						
	PBN of conventioneel		Codelijst	Aanduiding of de procedure PBN of conventioneel is	Alleen IFR					

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Precisietype		Tekst	De instrumentproceduretype; instrumentnaderingsprocedures worden als volgt ingedeeld: (a) procedure voor niet-precisienadering (NPA): een instrumentnaderingsprocedure waarbij gebruik wordt gemaakt van laterale, maar niet van verticale geleiding. (b) procedure voor naderingen met verticale geleiding (APV): een instrumentprocedure waarbij gebruik wordt gemaakt van laterale en verticale geleiding, maar die niet voldoet aan de eisen voor precisienaderingen en -landingen. (c) procedure voor precisienadering (PA): een instrumentnadering waarbij gebruik wordt gemaakt van nauwkeurige laterale en verticale geleiding, met minima bepaald door de categorie van de operatie.	APCH					
	Luchtvaartuigcategorie		Codelijst	Aanduiding van de categorieën luchtvaartuigen waarvoor de procedure bestemd is						
	Magnetische variatie		Waarde	De magnetische variatie waarmee rekening wordt gehouden voor het ontwerp van de procedure						
	Hindernisvrije altitude/hoogte (OCA/H)			OCA/H	APCH					
		Luchtvaartuigcategorie	Codelijst	Luchtvaartuigcategorie	APCH					

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
		Naderingstype	Codelijst	Type nadering (bv. rechtstreeks, Cat I, Cat II, LLZ, circuitnadering enz.), of specifiek navigatiehulpmiddel (bv. vaste locaties voor verdere daling), of een specifieke navigatiespecificatie	APCH					
		Altitude	Altitude	De laagste altitude die wordt gebruikt voor het vaststellen van overeenstemming met de toepasselijke criteria inzake hindernisvrije hoogte	APCH		Essentieel			
		Hoogte	Hoogte	De laagste hoogte boven de hoogteligging van de desbetreffende RWY-drempel of de hoogteligging van het luchtvaartterrein, al naargelang van toepassing, gebruikt voor het bepalen van de overeenstemming met de criteria inzake hoogtemarge boven hindernissen	APCH		Essentieel			
	Beslissingsaltitude/-hoogte (DA/H)			DA/H	APCH					
		Luchtvaartuigcategorie	Codelijst	Luchtvaartuigcategorie	APCH					
		Naderingstype	Codelijst	Type nadering (bv. rechtstreeks, circuitnadering enz.), of specifiek navigatiehulpmiddel (bv. vaste locaties voor verdere daling), of een specifieke navigatiespecificatie	APCH					
		Altitude	Altitude	Een gespecificeerde altitude in een 3D-instrumentnadering waarop een gemiste nadering wordt ingezet als de vereiste visuele referentie om de nadering voort te zetten, niet is vastgesteld	APCH					

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
		Hoogte	Hoogte	Een specifieke hoogte in een 3D-instrumentnadering waarop een afgebroken nadering wordt ingezet als de vereiste visuele referentie om de nadering voor te zetten, niet is vastgesteld	APCH					
	Minimum-dalingsaltitude/hoogte (MDA/H)			MDA/H	APCH					
		Luchtvaartuigcategorie	Codelijst	Luchtvaartuigcategorie	APCH					
		Naderingstype	Codelijst	Type nadering (bv. rechtstreeks, circuitnadering enz.), of specifiek navigatiehulpmiddel (bv. vaste locaties voor verdere daling), of een specifieke navigatiespecificatie	APCH					
		Altitude	Altitude	Een gespecificeerde altitude in een 2D-instrumentnadering of circuitnadering, waaronder de daling niet wordt ingezet zonder de vereiste visuele referentie	APCH					
		Hoogte	Hoogte	Een gespecificeerde hoogte in een 2D-instrumentnadering of circuitnadering, waaronder de daling niet wordt ingezet zonder de vereiste visuele referentie	APCH					

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Minimum-sectoralaltitude (MSA)			De laagste altitude die mag worden gebruikt en die zorgt voor een minimumafstand van 300 m (1000 ft) boven alle objecten in een gebied binnen een sector van een cirkel met een straal van 46 km (25 nm), gecentreerd rond een radionavigatiehulpmiddel	Alleen IFR					
		Beginhoek van de sector	Hoek	Beginhoek van een sector						
		Eindhoek van de sector	Hoek	Eindhoek van een sector						
		Op basis van een vast locatie	Tekst	Middelpunt van de MSA						
		Altitude	Altitude	De minimumaltitude voor elke sector						
		Beperkingen	Tekst	MSA: De laagste altitude die mag worden gebruikt en die zorgt voor een minimumafstand van 300 m (1000 ft) boven alle objecten in een gebied binnen een sector van een cirkel met een straal van 46 km (25 nm), gecentreerd rond een radionavigatiehulpmiddel						
		Straal	Waarde	De straal van elke sector						
	Terminalaan-komstaltitude (TAA)			De laagste altitude die zorgt voor een minimumafstand van 300 m (1000 ft) boven alle objecten in een cirkelboog met een straal van 46 km (25 nm) rond de eerste vaste locatie voor nadering (Initial Approach Fix, IAF) of, als er geen IAF is, rond de tussenliggende vaste locatie voor nadering (IF), afgebakend door rechte lijnen die het uiteinde van de boog verbinden met de IF; de gecombineerde TAA's die bij een naderingsprocedure horen vormen een gebied van 360° rond de IF.	Alleen APCH of PBN					

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
		Referentiepunt	Tekst	TAA-referentiepunt (IAF of IF)						
		IAF	Tekst	TAA IAF referentiepunt						
		IF	Tekst	TAA IF referentiepunt						
		Afstand tot IAF	Afstand	De afstand van de grens van het TAA-gebied tot de IAF						
		Altitude	Altitude	De waarde van de terminalaankomstaltitude						
		Beginhoek van de sector	Hoek	Beginhoek van een sector (koers ten opzichte van het TAA-referentiepunt)						
		Eindhoek van de sector	Hoek	Eindhoek van een sector (ten opzichte van het TAA-referentiepunt)						
		Dalingsboog	Afstand	Straal van het binnengebied op lagere altitude.						
	Naam navigatiespecificatie		Tekst	Een reeks eisen voor luchtvaartuigen en cockpitbemanningen die nodig zijn om PBN-vluchtuitvoeringen te ondersteunen in een bepaald luchtruim; er zijn twee soorten navigatiespecificaties: (a) RNP-specificaties: navigatiespecificaties op basis van gebiedsnavigatie, met inbegrip van de eis voor prestatie monitoring en waarschuwing, aangeduid met de prefix RNP, bv. RNP 4, RNP APCH. (b) RNAV-specificaties: navigatiespecificaties op basis van gebiedsnavigatie, die geen eisen voor prestatie monitoring en waarschuwing inhouden, aangeduid door de prefix RNAV, bv. RNAV 5, RNAV 1.	Alleen PBN					

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Exploitatieminima		Tekst	Exploitatieminima van het luchtvaartterrein: de grenzen waarbinnen een luchtvaartterrein kan worden gebruikt voor: (a) opstijgen, uitgedrukt in RVR en/of zicht en, indien nodig, bewolking; (b) landen bij precisienaderings- en landingsactiviteiten, uitgedrukt in zicht en/of RVR en DA/H, al naargelang de categorie van de vluchtuitvoering; (c) landen bij naderings- en landingsactiviteiten met verticale geleiding, uitgedrukt in zich en/of RVR en DA/H, en (d) landen bij niet-precisienaderings- en landingsactiviteiten, uitgedrukt in zich en/of RVR, minimumdalingsaltitude/-hoogte (MDA/H) en, indien nodig, bewolking	APCH, DEP					
	Temperatuur									
		Minimumtemperatuur	Waarde	Referentie minimumtemperatuur	Alleen APCH of PBN					
		Maximumtemperatuur	Waarde	Referentie maximumtemperatuur	Alleen APCH of PBN					
	Afgelegen hoogtemeterbron		Tekst	Waarschuwing ter aanduiding van de bron voor hoogtemeting	APCH					
	Proc Ref datum		Tekst	Drempel van het luchtvaartterrein of landingsdrempel	APCH					

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	PBN-eisen			Specifieke eisen met betrekking tot een PBN-procedure	PBN					
			Codelijst	Aanduiding van de navigatiespecificatie (RNAV 5, RNP 0.3 enz.)						
		Navigatiespecificatie	Tekst	Alle beperkingen van navigatiesensoren (Global Navigation Satellite System (GNSS) vereist)						
		Functionele eisen	Tekst	Alle vereiste functies die als opties in de navigatiespecificatie zijn beschreven, d.w.z. die niet zijn opgenomen in de kernnavigatiespecificatie (radiofrequentie (RF) vereist)						
Procedure-segment					SID, STAR, APCH					
	Start		Tekst	Identificatie van het startpunt van het segment						
	Einde		Tekst	Identificatie van het eindpunt, of een beschrijving van het einde van het segment						
	Functie van de vaste eindlocatie		Codelijst	Aanduiding of de eindlocatie een fly-by point is (een waypoint dat een bocht vergt om tangentiële interceptie van het volgende segment van een route of procedure mogelijk te maken) of een flyover point (een waypoint waarop een bocht wordt ingezet om het volgende segment van een route of procedure te vervolgen)	PBN					

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Rol van de vaste eindlocatie		Codelijst	Aanduiding van de rol van het punt voor gemiste nadering (MAPt), IF, IAF, vaste eindnaderingslocatie (FAF), wachtpositie voor gemiste nadering (MAHF) enz van de vaste eindlocatie.						
	Procedure altitude/hogte		Altitude/hogte	Een gespecificeerde altitude/hogte waarop vluchtuitvoeringen worden verricht boven de minimumaltitude/-hogte en dat is vastgesteld om een gestabiliseerde nadering mogelijk te maken op een voorgeschreven daalhelling/-hoek tijdens het tussenliggende/eindnaderingssegment	Alleen bepaalde segmenten van SID, STAR, APCH		Essentieel			
	Minimum-hogte boven obstakels (MOCA)		Altitude	De minimumaltitude van een vastgesteld segment dat zorgt voor de vereiste marge boven hindernissen	SID, STAR, APCH					
	Afstand		Afstand	Geodetische afstand, tot op het dichtstbijzijnde tiende van een kilometer of een zeemijl, tussen alle opeenvolgende aangewezen significante punten		1/100 km	Essentieel	Berekend	1/100 km of 1/100 nm	1 km of 1 nm
	Azimut		Azimut	Azimut tot op het dichtstbijzijnde tiende van een graad tussen alle opeenvolgende significante punten	SID, STAR, APCH	1/10 graad	Routine	Berekend	1/10 graad	
	Magnetische koers		Koers	Magnetische koers tot op het dichtstbijzijnde tiende van een graad tussen alle opeenvolgende significante punten	SID, STAR, APCH	1/10 graad	Routine	Berekend	1 graad	1 graad
	Helling		Waarde		APCH, DEP					
	Snelheid		Waarde	Snelheidsbeperking op een significant punt, uitgedrukt in eenheden van 10 kt, al naargelang van toepassing						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Controleobstakel				APCH, DEP					
		Type	Tekst	Aanduiding of het obstakel verlicht/niet verlicht is, type obstakel (kerk/windmolen enz.)						
		Positie	Punt	Coördinaten van het controleobstakel		Zie deel 6 "Obstakelgegevens".				
		Hoogteligging:	Hoogteligging	Hoogteligging van de top van het controleobstakel		Zie deel 6 "Obstakelgegevens"				
Eindnaderingssegment				Het segment van een instrumentnaderingsprocedure waarin uitlijning en daalvlucht voor de landing worden voltooid	SBAS APCH, GBAS APCH					
	Type vluchttuivoering		Tekst	Een getal dat het type van het eindnaderingssegment aangeeft (bv. "0" is de code voor een rechtstreekse nadering met inbegrip van offsetprocedures).						
	Aanduiding naderingsprestaties		Tekst	Een getal dat het type van een nadering aangeeft ("0" wordt gebruikt om een naderingsprocedure met localizerprestatie met verticale geleiding (LPV) aan te geven, en "1" om een naderingsprocedure van categorie I aan te geven)						
	SBAS-verlener		Tekst	Identificator van een dienstverlener voor een bepaald satellietgebaseerd naderingssysteem	Alleen SBAS					

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Data selector van het referentiep pad (RPDS)		Tekst	Een numerieke identifier die unieke is voor een frequentie in het zendgebied en gebruikt wordt om het FAS-gegevensblok te selecteren	Alleen GBAS					
	Identifier van het referentiep pad (RPI)		Tekst	Een uit vier tekens bestaande identifier die gebruikt wordt om de correcte naderingsprocedure te selecteren						
	Landingsdrempe lpunt (LTP) of fictief drempe lpunt (FTP)			LTP/FTP						
		Positie	Punt	Breedte- en lengtegraad van het LTP/FTP		0,3 m (1 ft)	Kritiek		0,0005" (0,01")	
		Ellipsöidische hoogte	Hoogteligging	De hoogte van de LTP/FTP boven de WGS-84 ellipsoïde		0,25 m	Kritiek		0,1 m	
		orthometri-sche hoogte	Hoogteligging	De hoogte van de LTP/FTP in verband met het geo-id en voorgesteld als een MSL-hoogteligging						
	Alignerings-punt van het vliegp ad (FPAP)			FPAP						
		Positie	Punt	Breedte- en lengtegraad van het FPAP		0,3 m (1 ft)	Kritiek		0,0005" (0,01")	
		Orthometri-sche hoogte	Hoogteligging	De hoogte van het FPAP in verband met het geo-id en voorgesteld als een MSL-hoogteligging						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Naderingsdrempel kruishoogte (TCH)		Hoogte	De aangeduide kruishoogte van de vliegbaanhoek boven de LTP (of FTP)		0,5 m	Kritiek	Berekend	0,05 m	
	Glijpadhoek (GPA)		Waarde	De hoek van het naderingspad (glijpad) ten opzichte van het horizontale vlak, gedefinieerd overeenkomstig WGS-84 op het LTP/FTP		0,01 m	n.v.t.		0,01 m	
	Koersbreedte aan de drempel		Waarde	De helft van de breedte van de laterale koersbreedte aan het LTP/FTP, die bepaalt bij welke laterale offset de ontvanger volledige schaaluitslag bereikt.		n.v.t.	Kritiek		0,25 m	
	Delta length offset		Afstand	De afstand van het einde van de RWY tot de FPAP; het bepaalt de locatie waarop laterale gevoeligheid verandert in gevoeligheid voor gemiste nadering.		n.v.t.	n.v.t.		8 m	
	Horizontale waarschuwingsgrens (HAL)		Waarde	HAL	Alleen SBAS					
	Verticale waarschuwingsgrens (VAL)		Waarde	VAL	Alleen SBAS					
	FAS-gegevensblok		Tekst	Een binaire string ter beschrijving van het FAS-gegevensblok dat met passende software is gegenereerd; het FAS-gegevensblok is een reeks parameters voor de identificatie van één precisienadering of een APV en voor de definitie van de bijbehorende nadering.						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	CRC-remainder		Tekst	Een uit 8 karakters bestaande hexadecimale weergave van de berekende remainder bits, gebruikt om de integriteit van het FAS-gegevensblok te bepalen tijdens de transmissie en de opslag.						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
Vaste procedurelocatie										
	Identificatie		Tekst	Namen, gecodeerde aanduidingen of codenamen die aan een significant punt worden gegeven						
	ATC-rapporteringsvoorschriften		Tekst	Aanduiding van de ATS/MET-rapporteringseis als "verplicht", "op verzoek" of "geen"						
	VFR-rapporteringspunt		Tekst	Naam van de brug of kerk	VFR					
	Positie		Punt	Geografische locatie van de vaste locatie		Zie opmerking 1				
	Type		Tekst	Aanduiding van het type vaste locatie, zoals navaid, Int, waypoint						
	Formaties									
		Navaid	Tekst	De stationsidentificatie van de VOR/DME-referentie						
		Azimut	Azimut	De koers van de VOR/DME-referentie, als het waypoint er niet bijhoort		Zie opmerking 2				

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
		Afstand	Afstand	De afstand van de VOR/DME-referentie als het waypoint er niet bijhoort		1/100 km	Essentieel	Berekend	1/100 km of 1/100 nm	2/10 km (1/10 nm)
					Opmerking 1	100 m	Essentieel	Waargenomen/berekend	1 sec	1 sec
						3 m	Essentieel	Waargenomen/berekend	1/10 sec	1 sec
					Opmerking 2	1/10 graad	Routine	Berekend	1/10 graad	1/10 graad
						1/10 graad	Essentieel	Berekend	1/10 graad	1/10 graad

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
Wachtprocedure				Een vooraf vastgesteld manoeuvre waarbij een luchtvaartuig, in afwachting van verdere klaring, binnen een gespecificeerd luchtruimgedeelte blijft						
	Identificatie		Tekst	Identificatie van de wachtprocedure						
	Vaste locatie		Punt	Geografische locatie die dient als referentie voor een wachtprocedure		Zelfde als de vaste procedure-locatie				
	Inbound-koers		Koers	Ware inbound-koers					1/10 graad	
	Ware outbound-koers		Koers	Ware outbound-koers					1/10 graad	

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Afstand van de etappe		Afstand	Outbound-afstand van de etappe					1/10 km of 1/10 nm	
	Tijd van de etappe		Waarde	Outbound-tijd van de etappe						
	Beperkende radiaal		Hoek	Beperkende radiaal van de VOR/DME waarop het wachten is gebaseerd						
	Richting van de bocht		Waarde	Richting van de procedurebocht						
	Minimumaltitude		Altitude	Minimumwachtniveau ten opzichte van het dichtstbijzijnde hogere vliegniveau (50 nm of 100 ft)		50 m	Routine	Berekend	50 m of 100 ft/Vliegniveau	
	Maximumaltitude		Altitude	Maximumwachtniveau ten opzichte van het dichtstbijzijnde hogere vliegniveau (50 nm of 100 ft)					50 m of 100 ft/Vliegniveau	
	Snelheid		Waarde	Aangeduide maximumvliegsnelheid					10 kt	
	Magnetische variatie									
		Hoek	Hoek	De magnetische variatie van het radio-navigatiehulpmiddel van de procedure						
		Datum	Datum	De datum waarop de magnetische variatie de overeenkomstige waarde had						
	Naam navigatiespecificatie		Tekst	Naam van de navigatiespecificatie — reeks eisen voor luchtvaartuigen en bemanningsleden die nodig zijn om een navigatietoepassing binnen een gedefinieerd luchtruimconcept te ondersteunen	RNAV/RN-P					

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
Specifieke kenmerken helikopter-procedure										
	Titel helikopter-procedure (RNAV 263)		Tekst	Identificatie van de helikopterprocedure						
	Kruishoogte van de heli-haven (HCH)		Hoogte	Kruishoogte van de helihaven			Essentieel		1 m of 1 ft	1 m of 1 ft
	Vaste locatie voor eerste vertrek (IDF)		Punt	Vaste locatie voor eerste vertrek	DEP					
	Punt voor gemiste nadering (MAPt)		Punt	MAPt	APCH					
	Rechtstreeks visueel segment			Voor PinS APP: het deel van de vlucht dat de PinS rechtstreeks verbindt met de landingsplaats; Voor PinS DEP: het deel van de vlucht dat de landingsplaats rechtstreeks verbindt met de IDF						
		Grondkoers	Lijn							
		Afstand	Afstand							
		Azimut	Hoek							
		Kruishoogte	Hoogte							

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Visueel segment voor manoeuvres			Beschermd PinS VS voor de volgende manoeuvres: (a) Voor PinS APCH: visueel manoeuvre van de MAPt rond de helihaven of landingslocatie, om te landen uit een andere richting dan rechtstreeks van de MAPt, en (b) voor PinS DEP: opstijgen in een andere richting dan rechtstreeks naar de IDF, gevolgd door een visueel manoeuvre om het instrumentsegment te vervoegen op de IDF	APCH DEP					
		Middellijn	Hoek	Middellijn van het oppervlak voor opstijgen en wegklimmen	DEP					
		Manoeuvreegebied	Polygoon	Gebied waarin de piloot verwacht wordt visueel te manoeuvreren	APCH DEP					
		Geen manoeuvregebied	Polygoon	Gebied waarin manoeuvreren verboden is	APCH DEP					
		ingress-koers	Lijn	Beschermd PinS VS voor de volgende manoeuvres: (a) voor PinS APCH: visueel manoeuvre van de MAPt rond de helihaven of landingslocatie, om te landen uit een andere richting dan rechtstreeks van de MAPt, en (b) voor PinS DEP: opstijgen in een andere richting dan rechtstreeks naar de IDF, gevolgd door een visueel manoeuvre om het instrumentsegment te vervoegen op de IDF	APCH DEP					
	HAS			Hoogte boven het oppervlaktediagram	APCH					
		Straal	Afstand							
		Hoogte boven het oppervlak	Hoogte							

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Tekst "Proceed visually"		Tekst	Tekst die aangeeft dat de procedure een "Proceed visually"-instructie heeft						
	Tekst "Proceed VFR"		Tekst	Tekst die aangeeft dat de procedure een "Proceed VFR"-instructie heeft						
	Dalingshoek visueel segment (VSDA)		Waarde	VSDA						
	Ingress-koers									
		Lengte	Afstand							
		Breedte	Afstand							
		Azimut	Hoek							

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
AITF				Opmerkingen op kaarten (luchtvaartinformatie in tekstvorm)						
	Niet gealigneerd tussen instrument- en visuele helingshoekindicatie		Tekst							
	Beschrijving "gemiste nadering"		Tekst	Beschrijving "gemiste nadering" van de procedure						
	Beschrijving SID/STAR-route		Tekst	Tekstuele beschrijving van de SID of STAR-procedure						
	Stijghoek van de gemiste nadering		Waarde	De waarde van de "gemiste nadering"-stijghoek van de naderingsprocedure						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Type		Tekst	Type radionavigatiehulpmiddel						
	Identificatie		Tekst	De code die is toegewezen als unieke identificatie van het navigatiehulpmiddel						
	Naam		Tekst	De tekstbenaming die aan het navigatiehulpmiddel is toegewezen						
	Werking gebied		Tekst	Aanduiding of het navigatiehulpmiddel dienstig is voor en-route (E), luchtvaartterrein (A) of beide doelstellingen						
	Bediend luchtvaartterrein		Tekst	De ICAO-plaatsindicator of naam van de bediende luchtvaartterreinen						
	Bediende RWY		Tekst	Aanduiding van de bediende RWY						
	Exploiterende entiteit		Tekst	Naam van de exploiterende entiteit van de faciliteit						
	Type ondersteunde activiteiten		Codelijst	Aanduiding van het type ondersteunde activiteiten voor ILS/MLS, basis-GNSS, satellietgebaseerd augmentatiesysteem (SBAS) en grondgebaseerd augmentatiesysteem (GBAS)						
	Samenvoeging		Tekst	Informatie dat een navigatiehulpmiddel met een ander navigatiehulpmiddel is samengevoegd						
	Bedrijfsuren		Tijdschema	De werkingsuren van het radionavigatiehulpmiddel						
	Magnetische variatie			Het verschil (in graden) tussen het werkelijke en het magnetische noorden						
		Hoek	Hoek	De magnetische variatie van het radionavigatiehulpmiddel	ILS/NDB	Zie opmerking 1 hieronder				
		Datum	Datum	De datum waarop de magnetische variatie de overeenkomstige waarde had						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Stationsafwijking		Hoek	Een afstemmingsvariatie van het navigatiehulpmiddel tussen de nulradiaal en het echte noorden, bepaald op het moment dat het station wordt gekalibreerd	VOR/ILS/-MLS					
	Nulrichting		Tekst	De richting van de nulinstelling van het station, bv. het magnetische noorden, echte noorden enz.	VOR					
	Frequentie		Waarde	Frequentie of afstemmingsfrequentie van het radionavigatiehulpmiddel						
	Kanaal		Tekst	Het kanaalnummer van het radionavigatiehulpmiddel	DME of GBAS					
	Positie		Punt	Geografische locatie van het radionavigatiehulpmiddel		Zie opmerking 2 hieronder				
	Hoogteligging		Hoogteligging	De hoogteligging van de zendantenne van de DME of de hoogteligging van het GBAS-referentiepunt	DME of GBAS	Zie opmerking 3 hieronder				
	Ellipsoïdische hoogte		Hoogte	De ellipsoïdische hoogte van het GBAS-referentiepunt	GBAS					
	Alignering van de localiser									
		Azimut	Azimut	Koers van de localiser	ILS-localiser	1/100 graad	Essentieel	Waargenomen	1/100 graad (indien echt)	1 graad
		Type	Tekst	Het type localiser-alignering, echt of magnetisch	ILS-localiser					

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Nulazimutalig- nering		Azimut	MLS-nulazimutalig- nering	MLS	1/100 graad	Essenti- eel	Waarge- nomen	1/100 graad (in- dien echt)	1 graad
	Hoek		Hoek	De hoek van het glijpad van een ILS of de normale glijpadhoek van een MLS-in- stallatie	ILS GP/MLS					
	RDH		Waarde	De waarde van de ILS-hoogte ten opzichte van het referentievlak (ILS RDH)	ILS GP	0,5 m	Kritiek	Berekend		
	Afstand locali- ser-antenne tot RWY-einde		Afstand	ILS-localiser — afstand RWY/FATO-ein- de	ILS-locali- ser	3 m	Routine	Berekend	1 m of 1 ft	Zoals ge- plot
	Afstand ILS- glijpadantenne tot TRSH		Afstand	Afstand ILS-glijpadantenne — drempel langs de middellijn	ILS GP	3 m	Routine	Berekend	1 m of 1 ft	Zoals ge- plot
	Afstand ILS- baken tot TRSH		Afstand	Afstand ILS-baken — drempel	ILS	3 m	Essenti- eel	Berekend	1 m of 1 ft	2/10 km (1/10 nm)
	ILS DME-an- tenne tot TRSH-afstand		Afstand	Afstand ILS DME-antenne — drempel langs de middellijn	ILS	3 m	Essenti- eel	Berekend	1 m of 1 ft	Zoals ge- plot
	Afstand MLS- azimutantenne tot RWY-einde		Afstand	Afstand MLS-azimutantenne — RWY/FATO einde	MLS	3 m	Routine	Berekend	1 m of 1 ft	Zoals ge- plot
	Afstand hoog- teligging van de MLS-antenne tot TRSH		Afstand	Afstand hoogteligging van de MLS-an- tenne — drempel langs de middellijn	MLS	3 m	Routine	Berekend	1 m of 1 ft	Zoals ge- plot

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Afstand LS DME-antenne tot TRSH		Afstand	Afstand MLS DME/P-antenne — drempel langs de middellijn	MLS	3 m	Essentieel	Berekend	1 m of 1 ft	Zoals geplot
	Signaalpolarisatie		Codelijst	GBAS-signaalpolarisatie (GBAS/H of GBAS/E)	GBAS					
	Aangeduide operationele dekking (Designated operational coverage, DOC)		Tekst	DOC of standaard-dienstvolumen (SSV) als bereik of straal van het dienstvolumen vanaf het referentiepunt, de hoogte en de sectoren van het navigatiehulpmiddel/GBAS, indien vereist						
			Opmerking 1		ILS-localiser	1 graad	Essentieel	Waargenomen	1 graad	
					NDB	1 graad	Routine	Waargenomen	1 graad	
								Waargenomen		
			Opmerking 2		Navigatiehulpmiddelen voor luchtvaartterreinen	3 m	Essentieel	Waargenomen	1/10 sec	Zoals geplot
					GBAS-referentiepunt	1 m		Waargenomen		
					En-route	100 m	Essentieel	Waargenomen	1 sec	
								Waargenomen		
			Opmerking 3		DME	30 m (100 ft)	Essentieel	Waargenomen	30 m (100 ft)	30 m (100 ft)
					DME/P	3 m	Essentieel	Waargenomen	3 m (10 ft)	
					GBAS-referentiepunt	0,25 m	Essentieel		1 m of 1 ft	

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
GNSS				Een wereldwijd plaats- en tijdsbepalings-systeem dat bestaat uit een of meer satellietconstellaties, luchtvaartuigontvangers en monitoring van de integriteit van het systeem, geaugmenteerd indien nodig om de vereiste navigatieprestaties voor de geplande vluchtuitvoering te ondersteunen						
	Naam		Tekst	De naam van het GNSS-element (gps, GBAS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS enz.)						
	Frequentie		Waarde	Frequentie van het GNSS	Al naarge-lang van toepassing					
	Dienstgebied		Polygoon	Geografische locatie van het GNSS-dienstgebied						
	Dekkingsge-bied		Polygoon	Geografische locatie van het GNSS-dekkingsgebied						
	Exploiterende autoriteit		Tekst	Naam van de exploiterende autoriteit van de faciliteit						
Luchtvaart-grondlichten				Grondlichten en andere lichtbakens die geografische posities aanduiden die door de lidstaten als significant worden aangemerkt						
	Type		Tekst	Type bakens						
	Aanduiding		Tekst	De code die is toegewezen als unieke identificatie van het baken						
	Naam		Tekst	De naam van de stad of gemeente of andere identificatie van het baken						
	Intensiteit		Waarde	Lichtintensiteit van het baken					1000 cd	

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Kenmerken		Tekst	Informatie over de kenmerken van het baken						
	Bedrijfsuren		Tijdschema	De uren waarin het baken in werking is						
	Positie		Punt	Geografische locatie van het baken						
Lichtbakens op zee										
	Positie		Punt	Geografische locatie van het baken						
	Zichtbaarheidsbereik		Afstand	Het zichtbaarheidsbereik van het baken						
	Kenmerken		Tekst	Informatie over de kenmerken van het baken						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
Speciaal navigatiesysteem				Stations in verband met speciale navigatiesystemen (DECCA, LORAN enz.)						
	Type		Tekst	Type beschikbare dienst (mastersignaal, slaafsignaal, kleur)						
	Aanduiding		Tekst	De code die is toegewezen als unieke identificatie van het speciaal navigatiesysteem						
	Naam		Tekst	De tekstbenaming die aan het speciaal navigatiesysteem is toegewezen						
	Frequentie		Waarde	Frequentie (kanaalnummer, standaard knipperinterval, herhalingsfrequentie, al naargelang van toepassing) van het speciale navigatiesysteem						
	Bedrijfsuren		Tijdschema	De werkingsuren van het speciaal navigatiesysteem						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Positie		Punt	Geografische locatie van het speciaal navigatiesysteem		100 m	Essentieel	Waargenomen/berekend		
	Exploiterende entiteit		Tekst	Naam van de exploiterende entiteit van de faciliteit						
	Dekking van de faciliteit		Tekst	Beschrijving van de dekking van het speciaal navigatiesysteem						

6. Obstakelgegevens

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
Obstakel				Alle vaste (tijdelijke of permanente) en mobiele obstakels of delen daarvan						
	Identificator van het obstakel		Tekst	Unieke identificator van het obstakel						
	Exploitant/eigenaar		Tekst	Naam en contactgegevens van de exploitant of eigenaar van het obstakel						
	Type geometrie		Codelijst	Een aanduiding of het obstakel een punt, lijn of veelhoek is						
	Horizontale positie		Punt of lijn of veelhoek	Horizontale positie van het obstakel		Zie opmerking 1 hieronder				
	Horizontale reikwijdte		Afstand	Horizontale reikwijdte van het obstakel						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Hoogteligging		Hoogteligging	Hoogteligging van het hoogste punt van het obstakel		Zie opmerking 2 hieronder				
	Hoogte		Hoogte	Hoogte van het obstakel boven de grond						
	Type		Tekst	Type obstakel						
	Datum en tijdstempel		Datum	Datum en tijdstip waarop het obstakel is gecreëerd						
	Activiteiten		Tekst	Kenmerkende activiteiten van mobiele obstakels						
	Effectiviteit		Tekst	Effectiviteit van tijdelijke obstakeltypes						
	Lichten									
		Type	Tekst	Type verlichting						
		Kleur	Tekst	Kleur van de obstakelverlichting						
	Markering		Tekst	Type obstakelmarkering						
	Materiaal		Tekst	Belangrijkste oppervlaktemateriaal van het obstakel						
			Opmerking 1	Obstakels in zone 1		50 m	Routine	Waargenomen	1 sec	Zoals geplot
				Obstakels in zone 2 (met inbegrip van 2a, 2b, 2c, 2d, opstijgvliegpadd, en obstakelbeperkend vlak)		5 m	Essentieel	Waargenomen	1/10 sec	1/10 sec
				Obstakels in zone 3		0,5 m	Essentieel	Waargenomen	1/10 sec	1/10 sec
				Obstakels in zone 4		2,5 m	Essentieel	Waargenomen		

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
			Opmerking 2	Obstakels in zone 1		30 m	Routine	Waargenomen	1 m of 1 ft	3 m (10 ft)
				Obstakels in zone 2 (met inbegrip van 2a, 2b, 2c, 2d, opstijgvliegp pad, en obstakelbeperkend vlak)		3 m	Essentieel	Waargenomen	1 m of 1 ft	1 m of 1 ft
				Obstakels in zone 3		0,5 m	Essentieel	Waargenomen	0,1 m of 0,1 ft of 0,01 m	1 m of 1 ft
				Obstakels in zone 4		1 m	Essentieel	Waargenomen	0,1 m	

7. Geografische gegevens

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
Gebouwen				Gebouwen (van operationeel belang) en andere uitstekende/uitspringende kenmerken (van luchtvaartterreinen)						
	Naam		Tekst	Naam van het gebouw						
	Meetkunde		Polygoon	Geografische locatie van het gebouw						
Bebouwde zones				Gebieden waarin zich steden, gemeenten en dorpen bevinden						
	Naam		Tekst	Naam van de bebouwde zone						
	Meetkunde		Punt/veelhoek	Geografische locatie van de bebouwde zone						
Spoorwegen				Alle spoorwegen die als oriëntatiepunt kunnen dienen						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Naam		Tekst	Naam van de spoorweg						
	Meetkunde		Lijn	Geografische locatie van de spoorwegen						
Snelwegen en wegen				Alle snelwegen en wegen die als oriëntatiepunt kunnen dienen						
	Naam		Tekst	Naam van snelwegen en wegen						
	Meetkunde		Lijn	Geografische locatie van snelwegen en wegen						
Oriëntatiepunten				Natuurlijke en door de mens gemaakte herkenningspunten in het landschap, zoals bruggen, hoogspanningslijnen, permanente kabelbanen, windmolens, mijnconstructies, forten, ruïnes, dijken, pijpleidingen, rotsen, steile rotswanden, klippen, zandduinen, geïsoleerde vuortorens en lichtschepen, als deze van belang worden geacht voor visuele luchtvaartnavigatie						
	Kenmerken		Tekst	Beschrijving van het oriëntatiepunt						
	Meetkunde		Lijn	Geografische locatie van de spoorwegen						
Politieke grenzen				Internationale politieke grenzen						
	Meetkunde		Lijn	Geografische locatie van de internationale politieke grenzen						
Hydrografie				Alle waterkenmerken, met inbegrip van kustlijnen, meren, rivieren en stromen (ook niet-permanente), zoutmeren, gletsjers en ijskappen						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Naam		Tekst	Naam van het waterkenmerk						
	Meetkunde		Lijn/veelhoek	Geografische locatie van het waterkenmerk						
Beboste gebieden				Beboste gebieden						
	Meetkunde		Polygoon	Geografische locatie van het beboste gebied						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
Dienstwegen				Delen van het oppervlak van het luchtvaartterrein die door dienstvoertuigen worden gebruikt						
	Meetkunde		Polygoon	Geografische locatie van de dienstwegen						
	Basisgegevens van het kenmerk		Tekst	Identificatie van het betrokken type kenmerk						
	Basisgegevens identicator		Tekst	Naam van de onderliggende TWY of parkeerplaats of het onderliggende platform						
Bouwzone				Deel van het luchthaventerrein in aanbouw						
	Meetkunde		Polygoon	Geografische locatie van de bouwzone						
Zone die ongeschikt is voor luchtvaartuigbewegingen				Zones die ongeschikt zijn voor luchtvaartuigbewegingen						
	Meetkunde		Polygoon	Afgebeeld bewegingsgebied dat permanent ongeschikt is voor luchtvaartuigen en duidelijk aldus is geïdentificeerd						
Karteringscontrolepunt				Karteringscontrolepunt, aangegeven door een monument						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Identificatornummer		Tekst	Speciaal uniek identificatornummer dat door de gegevensverstrekker permanent is toegewezen aan een kenmerk						
	Plaats		Punt	Geografische locatie van het karteringscontrolepunt						
	Hoogteligging		Hoogteligging	Hoogteligging van het karteringscontrolepunt						
Knooppunt van het netwerk van grondroutes op het luchtvaartterrein (ASRN)				Een hoekpunt op een grafiek die het ASRN definieert						
	Identificatorkennetwerk		Tekst	Logische naam, bestaande uit een afgebakende lijst met namen voor een of meer kenmerken die verband houden met het ASRN-kenmerk						
	Identificatordrempel		Tekst	Naam van het kenmerk						
	Identificatornummer		Tekst	Speciaal uniek identificatornummer dat door de gegevensverstrekker permanent is toegewezen aan een kenmerk						
	Term ref		Tekst	Terminalgebouw in verband met het kenmerk						
	Type knooppunt		Tekst	Type knooppunt						
	Cat stop		Tekst	Categorie slechtzichtvluchten van de wachtpositie						
	Positie		Punt	Geografische locatie van het ASRN-knooppunt						
ASRN-rand				Een verbinding tussen de knooppunten in een grafiek, die het ASRN definieert						

Subject	Eigenschap	Subeigenschap	Type	Beschrijving	Opmerking	Nauwkeurigheid	Integriteit	Herkomst	Publicatieresolutie	Kaartresolutie
	Identificatorkennetwerk		Tekst	Logische naam, bestaande uit een afgebakende lijst met namen voor een of meer kenmerken die verband houden met het ASRN-kenmerk						
	Richting		Tekst	Eén- of tweewegsrichting van het kenmerk						
	Ref. knooppunt 1		Tekst	Het identificatorkennetwerk van het ASN-knooppunt dat overeenstemt met het startpunt van de randgeometrie						
	Ref. knooppunt 2		Tekst	Het identificatorkennetwerk van het ASN-knooppunt dat overeenstemt met het eindpunt van de randgeometrie						
	Randtype		Tekst	Type van de rand						
	Randafl		Tekst	Afleidingsmethode van de randgeometrie						
	Meetkunde		Lijn	Geografische locatie van de ASRN-rand						

Gegevenstypes waarnaar wordt verwezen in kolom 4 “Type”

Type	Beschrijving	Gegevensitems
Punt	Een paar coördinaten (lengte- en breedtegraad) gerelateerd aan de wiskundige referentie-ellipsoïde, die de positie van een punt op het aardoppervlak bepalen	Breedtegraad Lengtegraad Horizontaal referentiesysteem Meeteenheden Bereikte horizontale nauwkeurigheid
Lijn	Sequentie van punten die een lineair voorwerp bepalen	Sequentie van punten
Polygoon	Sequentie van punten die de grens van het polygoon vormen; het eerste en laatste punt zijn identiek	Gesloten sequentie
Hoogte	De verticale afstand tussen een niveau, punt of object dat als punt wordt beschouwd, gemeten vanaf een specifiek gegeven	Numerieke waarde Verticaal referentiesysteem Meeteenheden Bereikte verticale nauwkeurigheid
Altitude	De verticale afstand tussen een niveau, punt of object dat als punt wordt beschouwd, gemeten vanaf het gemiddelde zeeniveau	Numerieke waarde Verticaal referentiesysteem Meeteenheden Bereikte verticale nauwkeurigheid
Hoogteligging	De verticale afstand tot een punt of een niveau, op of bevestigd op het aardoppervlak, gemeten vanaf het gemiddeld zeeniveau	Numerieke waarde Verticaal referentiesysteem Meeteenheden Bereikte verticale nauwkeurigheid
Afstand	Een hoekwaarde	Numerieke waarde Meeteenheden Bereikte nauwkeurigheid
Hoek/azimut	Een hoekwaarde	Numerieke waarde Meeteenheden Bereikte nauwkeurigheid
Waarde	Een gemeten, verklaarde of afgeleide waarde die niet in de bovenstaande lijst voorkomt	Numerieke waarde Meeteenheden Bereikte nauwkeurigheid
Datum	Een kalenderdatum die naar een specifieke datum of maand verwijst	Tekst
Tijdschema	Een herhaalde periode, bestaande uit een of meer intervallen of speciale data (bv. feestdagen) die zich cyclisch voordoen	Tekst
Codelijst	Een reeks vooraf bepaalde tekens of waarden	Tekst
Tekst	Vrije tekst	Reeks tekens zonder beperkingen

4) bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:

(a) Subdeel A wordt als volgt gewijzigd:

i) Aan deel 1 worden de punten ATS.OR.110 tot en met ATS.OR.150 toegevoegd:

”ATS.OR.110 Coördinatie tussen exploitanten van luchtvaartterreinen en verleners van luchtverkeersdiensten

Een verlener van luchtverkeersdiensten treft regelingen met de exploitant van het luchtvaartterrein waarop hij luchtverkeersdiensten verleent om ervoor te zorgen dat de uitgevoerde activiteiten en verleende diensten op passende wijze worden gecoördineerd en relevante gegevens en informatie worden uitgewisseld.

ATS.OR.115 Coördinatie tussen militaire eenheden en verleners van luchtverkeersdiensten

Onverminderd artikel 6 van Verordening (EG) nr. 2150/2005, moet een verlener van luchtverkeersdiensten ervoor zorgen dat zijn eenheden voor luchtverkeersdiensten, stelselmatig of op verzoek en in overeenstemming met lokaal overeengekomen procedures, relevante vluchtplannen en andere gegevens over civiele vluchten verstrekken aan passende militaire eenheden, zodat deze vluchten gemakkelijker kunnen worden geïdentificeerd.

ATS.OR.120 Coördinatie tussen verleners van meteorologische diensten en verleners van luchtverkeersdiensten

- (a) Om te garanderen dat luchtvaartuigen de meest actuele meteorologische informatie krijgen voor hun vluchtuivoeringen, treft een verlener van luchtverkeersdiensten regelingen met de desbetreffende verlener van meteorologische diensten voor het personeel waarbij het personeel van de verlener van luchtverkeersdiensten:
- (1) niet alleen aanwijzende instrumenten moet gebruiken, maar ook verslag moet uitbrengen van andere overeengekomen meteorologische elementen die het waarneemt of die door luchtvaartuigen worden gemeld;
 - (2) zo snel mogelijk verslag moet uitbrengen over meteorologische verschijnselen van operationeel belang die het waarneemt of die door luchtvaartuigen worden gemeld, en die niet zijn opgenomen in het meteorologische verslag van het luchtvaartterrein;
 - (3) zo snel mogelijk relevante informatie moet verstrekken over pre-eruptieve vulkanische activiteit, vulkaanuitbarstingen en vulkanische aswolken. Bovendien zullen plaatselijke luchtverkeersleidingscentra en vluchtinformatiecentra de informatie rapporteren aan het geassocieerde luchtvaartmeteorologisch waarnemingscentrum en aan de adviescentra voor vulkanische aswolken (VAAC).
- (b) Een verlener van luchtverkeersdiensten zorgt voor nauwe coördinatie tussen plaatselijke luchtverkeersleidingscentra, vluchtinformatiecentra en geassocieerde luchtvaartmeteorologische waarnemingscentra, zodat informatie over vulkanische aswolken die wordt opgenomen in NOTAM- en SIGMET-berichten samenhangend is.

ATS.OR.125 Coördinatie tussen luchtvaartinlichtingendiensten en verleners van luchtverkeersdiensten

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten verstrekt aan de desbetreffende verlener van luchtvaartinlichtingendiensten de luchtvaartinformatie die gepubliceerd moet worden om het gebruik van dergelijke luchtverkeersdiensten mogelijk te maken.
- (b) Om te garanderen dat de verleners van luchtvaartinlichtingendiensten informatie krijgen die hen in staat stelt actuele aan de vlucht voorafgaande informatie te verstrekken en tegemoet te komen aan de behoefte aan informatie tijdens de vlucht, treft een verlener van luchtverkeersdiensten en een verlener van luchtvaartinlichtingendiensten regelingen om zo snel mogelijk aan de verantwoordelijke verlener van luchtvaartinlichtingendiensten verslag uit te brengen over:
- (1) informatie over de toestand van het luchtvaartterrein;
 - (2) de operationele status van de bijbehorende faciliteiten, diensten en navigatiehulpmiddelen binnen hun bevoegdheidsgebied;
 - (3) vulkanische activiteit die is waargenomen door het personeel van luchtverkeersdiensten of is gerapporteerd door luchtvaartuigen;
 - (4) alle andere informatie die geacht wordt van operationele betekenis te zijn.

- (c) Alvorens wijzigingen aan te brengen aan de systemen voor luchtvaarnavigatie waarvoor hij verantwoordelijk is, moet een verlener van luchtverkeersdiensten:
- (1) zorgen voor nauwe coördinatie met de betrokken verlener(s) van luchtvaartinlichtingendiensten;
 - (2) rekening houden met de tijd die de verlener van luchtvaartinlichtingendiensten nodig heeft om relevant materiaal voor verspreiding op te stellen, te produceren en uit te geven;
 - (3) de informatie tijdig verstrekken aan de desbetreffende verlener van luchtvaartinlichtingendiensten.
- (d) Wanneer een verlener van luchtverkeersdiensten onbewerkte informatie en/of gegevens indient bij verlener van luchtvaartinlichtingendiensten, moet hij rekening houden met de vooraf bepaalde en internationaal overeengekomen AIRAC-data (Aeronautical Information Regulation And Control), met inachtneming van de AIRAC-cyclus.

ATS.OR.130 Tijdsaanduiding met betrekking tot luchtverkeersdiensten

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat eenheden voor luchtverkeersdiensten zijn uitgerust met klokken die de tijd aangeven in uren, minuten en seconden, en die duidelijk zichtbaar zijn vanop elk werkstation in de desbetreffende eenheid.
- (b) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop dat de klokken en andere tijdregistratietoestellen van de eenheid voor luchtverkeersdiensten worden gecontroleerd, teneinde te garanderen dat de tijd niet meer dan 30 seconden afwijkt van de UTC. Telkens wanneer een eenheid voor luchtverkeersdiensten gebruik maakt van datalinkcommunicatie, worden de klokken en andere tijdregistratietoestellen gecontroleerd, teneinde te garanderen dat ze niet meer dan 1 seconde afwijken van de UTC.
- (c) De correcte tijd wordt verkregen van een standaardtijdstation of, indien dit niet mogelijk is, van een andere eenheid die de correcte tijd van een dergelijk station heeft verkregen.

ATS.OR.135 Noodregelingen

Een verlener van luchtverkeersdiensten ontwikkelt noodplannen, zoals vereist bij ATM/ANS.OR.A.070 van bijlage III, in nauwe samenwerking met de verlener van luchtverkeersdiensten die verantwoordelijk zijn voor het verlenen van diensten in aangrenzende delen van het luchtruim en, voor zover van toepassing met de desbetreffende luchtruimgebruikers.

ATS.OR.140 Defecten en storingen van systemen en apparatuur

Een verlener van luchtverkeersdiensten treft passende regelingen waarbij eenheden van luchtverkeersdiensten onmiddellijk verslag moeten uitbrengen van alle defecten en storingen van communicatie-, navigatie- en surveillancesystemen of andere veiligheidssignificante systemen of apparatuur die een nadelige invloed kunnen hebben op de veiligheid of efficiëntie van vluchtuitvoeringen en/of op het verlenen van luchtverkeersdiensten.

ATS.OR.145 Werking van luchtverkeersleidingsdiensten

Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat informatie over bewegingen van luchtvaartuigen, samen met de ATC-klaringen voor deze luchtvaartuigen, zo wordt weergegeven dat een vlotte analyse mogelijk is, teneinde een efficiënte luchtverkeersstroom in stand te houden, met passende separatie tussen luchtvaartuigen.

ATS.OR.150 Overdracht van verantwoordelijkheid voor luchtverkeersleiding en overdracht van communicatie

Een verlener van luchtverkeersdiensten stelt passende coördinatieprocedures op voor de overdracht van de verantwoordelijkheid voor luchtverkeersleiding van vluchten, met inbegrip van de overdracht van communicatie en de overdracht van controlepunten, in brieven houdende overeenstemming en exploitatiehandboeken, al naargelang van toepassing.”;

ii) de volgende delen 4 en 5 worden toegevoegd:

"DEEL 4

COMMUNICATIEVEREISTEN

ATS.OR.400 Mobiele luchtvaartradiodienst (lucht-grondcommunicatie)— algemeen

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten maakt gebruik van spraak- en/of datalinkcommunicatie voor lucht-grondcommunicatie bij luchtverkeersdiensten.
- (b) Wanneer rechtstreekse tweewegsspraak- of datalinkcommunicatie tussen piloot en luchtverkeersleider wordt gebruikt voor het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten, ziet de verlener van luchtverkeersdiensten er op toe dat al deze lucht-grondcommunicatiekanalen zijn uitgerust met registratiefaciliteiten.
- (c) Wanneer rechtstreekse tweewegs-luchtgrondspraak- of datalinkcommunicatie wordt gebruikt voor het verlenen van vluchtinformatiediensten, met inbegrip van AFIS, ziet de verlener van luchtverkeersdiensten er op toe dat al deze lucht-grondcommunicatiekanalen zijn uitgerust met registratiefaciliteiten, tenzij anders voorgeschreven door de bevoegde autoriteit.

ATS.OR.405 Gebruik en beschikbaarheid van het VHF-noodkanaal

- (a) Zoals bepaald in artikel 3 quinquies wordt het VHF-noodkanaal (121,500 MHz) gebruikt voor toepassingen in echte noodsituaties, met inbegrip van:
 - (1) het ter beschikking stellen van een duidelijk kanaal tussen luchtvaartuigen in nood en een grondstation wanneer de normale kanalen worden gebruikt voor andere luchtvaartuigen;
 - (2) het ter beschikking stellen van een VHF-communicatiekanaal tussen luchtvaartuigen en luchtvaart-terreinen dat normaal niet wordt gebruikt door internationale luchtdiensten, in geval zich een noodsituatie voordoet;
 - (3) het ter beschikking stellen van een gemeenschappelijk VHF-communicatiekanaal tussen civiele of militaire luchtvaartuigen en tussen dergelijke luchtvaartuigen en diensten op de grond die betrokken zijn bij gemeenschappelijke opsporings- en reddingsoperaties, alvorens — indien nodig — wordt overgeschakeld naar de passende frequentie;
 - (4) het aanbieden van luchtgrondcommunicatie met luchtvaartuigen wanneer de gewone kanalen niet kunnen worden gebruikt wegens het uitvallen van boordapparatuur;
 - (5) het ter beschikking stellen van een kanaal voor plaatsaanduidende noodzenders (ELT's) en voor communicatie tussen reddingstuigen en luchtvaartuigen die betrokken zijn bij opsporings- en reddingsoperaties;
 - (6) het ter beschikking stellen van een VHF-kanaal voor communicatie tussen civiele luchtvaartuigen en onderscheppende luchtvaartuigen of luchtverkeersleidingseenheden, en tussen civiele of onderscheppende luchtvaartuigen en eenheden van luchtverkeersdiensten, in geval van onderschepping van het civiel luchtvaartuig.
- (b) Een verlener van luchtverkeersdiensten stelt de frequentie 121.500 MHz ter beschikking:
 - (1) van alle luchtverkeersleidingscentra en vluchtinformatiecentra;
 - (2) van controletorens op luchtvaartterreinen en naderingsverkeersleidingseenheden die internationale luchtvaartterreinen en internationale uitwijkvluchtvaartterreinen bedienen;
 - (3) op aanvullende locaties die door de bevoegde autoriteit zijn aangewezen, waar de terbeschikkingstelling van die frequentie noodzakelijk wordt geacht om de onmiddellijke ontvangst van noodoproepen te waarborgen of om de onder a) vermelde doeleinden te dienen.

ATS.OR.410 Mobiele luchtvaartradiodienst (lucht-grondcommunicatie) — vluchtinformatiedienst

- (a) Voor zover praktisch haalbaar en goedgekeurd door de bevoegde autoriteit zorgt een verlener van luchtverkeersdiensten ervoor dat lucht-grondcommunicatiefaciliteiten voorzien in de mogelijkheid van tweewegscommunicatie tussen een vluchtinformatiecentrum en een passend uitgerust luchtvaartuig dat om het even waar in het vluchtinformatiegebied vliegt.
- (b) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat lucht-grondcommunicatiefaciliteiten het mogelijk maken dat rechtstreekse, snelle, ononderbroken en ruisvrije tweewegscommunicatie plaatsvindt tussen een AFIS-eenheid en passend uitgeruste luchtvaartuigen die actief zijn in het in ATS.TR.110, punt a), onder 3), bedoelde luchtruim.

ATS.OR.415 Mobiele luchtvaartradiodienst (lucht-grondcommunicatie) — algemene verkeersleiding

Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat lucht-grondcommunicatiefaciliteiten het mogelijk maken dat tweewegscommunicatie plaatsvindt tussen een eenheid die algemene luchtverkeersdiensten verleent en passend uitgeruste luchtvaartuigen die om het even waar in het (de) luchtverkeersleidingsgebied(en) vliegen.

ATS.OR.420 Mobiele luchtvaartradiodienst (lucht-grondcommunicatie) — naderingsverkeersleiding

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat lucht-grondcommunicatiefaciliteiten het mogelijk maken dat rechtstreekse, snelle, ononderbroken en ruisvrije tweewegscommunicatie plaatsvindt tussen de eenheid die naderingsverkeersleidingsdiensten verleent en door hem geleide passend uitgeruste luchtvaartuigen.
- (b) Als die eenheid die naderingsverkeersleidingsdiensten verleent als een afzonderlijke eenheid functioneert, vindt de lucht-grondcommunicatie plaats over communicatiekanalen die uitsluitend door die eenheid worden gebruikt.

ATS.OR.425 Mobiele luchtvaartradiodienst (lucht-grondcommunicatie) — plaatselijke verkeersleiding

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat lucht-grondcommunicatiefaciliteiten het mogelijk maken dat rechtstreekse, snelle, ononderbroken en ruisvrije tweewegscommunicatie plaatsvindt tussen een controletoren op een luchtvaartterrein en passend uitgeruste luchtvaartuigen die binnen 45 km (25 NM) van het desbetreffende luchtvaartterrein vliegen.
- (b) Als de omstandigheden dit rechtvaardigen, stelt een verlener van luchtverkeersdiensten afzonderlijke communicatiekanalen ter beschikking voor de geleiding van verkeer in het manoeuvreergebied.

ATS.OR.430 Vaste luchtvaartradiodienst (grond-grondcommunicatie) — algemeen

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat rechtstreekse spraakcommunicatie en/of datalinkcommunicatie wordt gebruikt in grond-grondcommunicatie.
- (b) Wanneer communicatie met het oog op ATC-coördinatie wordt ondersteund door automatisering, ziet een verlener van luchtverkeersdiensten erop toe dat het uitvallen van dergelijke geautomatiseerde coördinatie duidelijk wordt gepresenteerd aan de luchtverkeersleider(s) die verantwoordelijk is (zijn) voor de coördinatie van vluchten bij een overdragende eenheid.

ATS.OR.435 Vaste luchtvaartradiodienst (grond-grondcommunicatie) — communicatie binnen een vluchtinformatiegebied

- (a) Communicatie tussen eenheden voor luchtverkeersdiensten
 - (1) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat een vluchtinformatiecentrum beschikt over voorzieningen voor communicatie met de volgende eenheden die een dienst verlenen binnen zijn bevoegdheidsgebied:
 - i) het algemene luchtverkeersleidingscentrum;

- ii) naderingsverkeersleidingseenheden;
 - iii) controletorens op luchtvaartterreinen;
 - iv) AFIS-eenheden.
- (2) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat een algemeen luchtverkeersleidingscentrum niet alleen verbonden is met het in punt 1) voorgeschreven vluchtinformatiecentrum, maar ook voorzieningen heeft voor communicatie met de volgende eenheden die een dienst verlenen binnen zijn bevoegdheidsgebied:
- i) naderingsverkeersleidingseenheden;
 - ii) controletorens op luchtvaartterreinen;
 - iii) AFIS-eenheden;
 - iv) luchtverkeersmeldingsposten, als deze afzonderlijk zijn opgericht.
- (3) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat een naderingsluchtverkeersleidingscentrum niet alleen verbonden is met het in de punten 1) en 2) voorgeschreven vluchtinformatiecentrum en algemeen luchtverkeersleidingscentrum, maar ook voorzieningen heeft voor communicatie met:
- i) de geassocieerde controletoren(s) op luchtvaartterreinen;
 - ii) de relevante AFIS-eenheid of -eenheden;
 - iii) de geassocieerde luchtverkeersmeldingspost(en), als deze afzonderlijk is (zijn) opgericht.
- (4) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat een controletoren op een luchtvaartterrein of een AFIS-eenheid niet alleen verbonden is met het in de punten 1), 2) en 3) voorgeschreven vluchtinformatiecentrum, algemeen luchtverkeersleidingscentrum en naderingsluchtverkeersleidingseenheid, maar ook voorzieningen heeft voor communicatie met de geassocieerde luchtverkeersmeldingspost, indien afzonderlijk opgericht.
- (b) Communicatie tussen eenheden voor luchtverkeersdiensten en andere eenheden
- (1) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat een vluchtinformatiecentrum en algemeen luchtverkeersleidingscentrum beschikken over voorzieningen voor communicatie met de volgende eenheden die een dienst verlenen binnen hun bevoegdheidsgebied:
- i) passende militaire eenheden;
 - ii) de meteorologische dienstverlener(s) die het centrum bedient (bedienen);
 - iii) het luchtvaarttelecommunicatiestation dat het centrum bedient;
 - iv) passende kantoren van luchtvaartuigexploitanten;
 - v) het reddingscoördinatiecentrum of, als dat niet bestaat, alle andere passende nooddiensten;
 - vi) het internationale NOTAM-kantoor dat het centrum bedient.
- (2) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat een naderingsverkeersleidingseenheid, een controletoren van een luchtvaartterrein en een AFIS-eenheid faciliteiten hebben voor communicatie met de volgende eenheden die een dienst verlenen binnen hun bevoegdheidsgebied:
- i) passende militaire eenheden;
 - ii) reddings- en nooddiensten (met inbegrip van ambulance, brandbestrijding enz.);
 - iii) de verlener van meteorologische diensten die de desbetreffende eenheid bedient;
 - iv) het luchtvaarttelecommunicatiestation dat de desbetreffende eenheid bedient;
 - v) de eenheid die platformbeheersdiensten verleent, als deze afzonderlijk is opgericht.
- (3) De uit hoofde van punt b), onder 1), punt 1), en punt b), onder 2), punt i) vereiste communicatiefaciliteiten omvatten voorzieningen voor snelle en betrouwbare communicatie tussen de betrokken eenheid voor luchtverkeersdiensten en de militaire eenheid of eenheden die verantwoordelijk is (zijn) voor de controle van onderscheppingen binnen het bevoegdheidsgebied van de eenheid voor luchtverkeersdiensten, teneinde te voldoen aan de verplichtingen die zijn uiteengezet in deel 11 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012.

(c) Beschrijving van de communicatiefaciliteiten

- (1) De uit hoofde van punt a), punt b) onder 1), punt i), en punt b), onder 2), punten i), ii) en iii) vereiste communicatiefaciliteiten omvatten bepalingen voor:
 - i) communicatie die uitsluitend via rechtstreekse gesprekken verloopt, of in combinatie met datalinkcommunicatie, waarbij, met het oog op de overdracht van de verkeersleiding via radar of ADS-B, de communicatie onmiddellijk tot stand wordt gebracht en, met het oog op andere doeleinden, de communicatie normaal gezien binnen de 15 seconden tot stand wordt gebracht;
 - ii) gedrukte communicatie, als een schriftelijk document vereist is; de doorlooptijd voor dergelijke communicatie mag niet meer dan 5 minuten bedragen.
- (2) In alle gevallen die niet onder c), punt 1), vallen, moeten de communicatiefaciliteiten voorzieningen omvatten voor:
 - i) rechtstreekse-spraakcommunicatie alleen of in combinatie met datalinkcommunicatie, waarbij de communicatie normaal gesproken binnen 15 seconden tot stand komt;
 - ii) gedrukte communicatie, als een schriftelijk document vereist is; de doorlooptijd voor dergelijke communicatie mag niet meer dan 5 minuten bedragen.
- (3) In alle gevallen waarin automatische overdracht van gegevens naar of van computers van luchtverkeersdiensten, of in beide richtingen, vereist is, wordt voorzien in geschikte faciliteiten voor automatische registratie.
- (4) De uit hoofde van b), punt 2), onder i), ii) en iii), vereiste communicatiefaciliteiten omvatten voorzieningen voor directe-spraakcommunicatie voor conferencecommunicatie, waarbij de communicatie normaal binnen 15 seconden tot stand wordt gebracht.
- (5) Alle faciliteiten voor rechtstreekse-spraakcommunicatie of datalinkcommunicatie tussen eenheden voor luchtverkeersdiensten onderling en tussen eenheden voor luchtverkeersdiensten en andere onder b), punten 1) en 2), beschreven eenheden, worden voorzien van automatische registratie.

ATS.OR.440 Vaste luchtvaartradiodienst (grond-grondcommunicatie) — communicatie tussen vluchtinformatiegebieden

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat vluchtinformatiecentra en algemene luchtverkeersleidingscentra beschikken over voorzieningen voor communicatie met alle aangrenzende vluchtinformatiecentra en algemene luchtverkeersleidingscentra. Die communicatiefaciliteiten omvatten in elk geval bepalingen voor berichten in een vorm die geschikt is om als permanent verslag te worden bijgehouden en om te worden doorgegeven overeenkomstig de doorlooptijden die gespecificeerd zijn in regionale luchtvaarnavigatieovereenkomsten van de ICAO.
- (b) Verleners van luchtverkeersdiensten zien erop toe dat faciliteiten voor communicatie tussen algemene luchtverkeersleidingscentra die aangrenzende luchtverkeersleidingsgebieden bedienen bovendien ook bepalingen bevatten voor rechtstreekse-spraakcommunicatie en, indien van toepassing, datalinkcommunicatie, met automatische registratie, waarbij, met het oog op de overdracht van de verkeersleiding met gebruikmaking van ATS-surveillancegegevens, de communicatie onmiddellijk tot stand wordt gebracht en, met het oog op andere doeleinden, de communicatie normaal gezien binnen 15 seconden tot stand wordt gebracht.
- (c) Indien de betrokken staten overeenkomen dat dit nodig is om de behoefte aan onderscheppingen in geval van afwijkingen van de toegewezen koers uit te sluiten of te beperken, zorgt een verlener van luchtverkeersdiensten ervoor dat communicatiefaciliteiten tussen aangrenzende vluchtinformatiecentra of andere dan de onder b) genoemde luchtverkeersleidingscentra:
 - (1) bepalingen bevatten voor rechtstreekse-spraakcommunicatie, alleen of in combinatie met datalinkcommunicatie;
 - (2) het mogelijk maken dat communicatie normaal gezien binnen 15 seconden tot stand gebracht;
 - (3) van automatische registratie worden voorzien.

- (d) Een betrokken verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat aangrenzende eenheden voor luchtverkeersdiensten worden verbonden in alle gevallen waarin bijzondere omstandigheden dit vereisen.
- (e) Telkens wanneer lokale omstandigheden van dien aard zijn dat het noodzakelijk is luchtvaartuigen vóór vertrek te klaren in gecontroleerd luchtruim, zorgen de betrokken verlener van luchtverkeersdiensten ervoor dat de eenheden voor luchtverkeersdiensten die de klaring aan het luchtvaartuig verlenen, verbonden zijn met de luchtverkeersleidingseenheid die het aangrenzende gecontroleerde luchtruim bedient.
- (f) De communicatiefaciliteiten ter ondersteuning van connecties die overeenkomstig de punten d) en e) tot stand moeten worden gebracht, omvatten bepalingen voor rechtstreekse-spraakcommunicatie, alleen of in combinatie met datalinkcommunicatie, met automatische registratie, waarbij, met het oog op de overdracht van de verkeersleiding met gebruikmaking van ATS-surveillance, de communicatie onmiddellijk tot stand wordt gebracht en, met het oog op andere doeleinden, de communicatie normaal gezien binnen 15 seconden tot stand wordt gebracht.
- (g) Een verlener van luchtverkeersdiensten zorgt voor geschikte faciliteiten voor automatische registratie in alle gevallen waarin automatische uitwisseling van gegevens tussen computers van luchtverkeersdiensten vereist is.

ATS.OR.445 Communicatie voor de controle of het beheer van andere voertuigen dan luchtvaartuigen op manoeuvreergebieden van luchtvaartterreinen

- (a) Behalve wanneer communicatie via een systeem van visuele signalen toereikend wordt geacht, zorgt een verlener van luchtverkeersdiensten voor tweewegs-radiotelefoniecommunicatiefaciliteiten voor elk van de volgende diensten:
 - (1) plaatselijke verkeersleidingsdiensten voor de verkeersleiding van voertuigen in het manoeuvreergebied;
 - (2) AFIS voor het beheer van voertuigen in het manoeuvreergebied, als deze dienst overeenkomstig ATS.TR.305, onder f), wordt verleend.
- (b) De behoefte aan afzonderlijke communicatiekanalen voor de verkeersleiding of het beheer van de voertuigen in het manoeuvreergebied wordt bepaald op basis van een veiligheidsbeoordeling.
- (c) Er moet worden voorzien in automatische registratiefaciliteiten op alle onder b) bedoelde kanalen.

ATS.OR.450 Automatische registratie van surveillancegegevens

Een verlener van luchtverkeersdiensten moet ervoor zorgen dat surveillancegegevens van primaire en secundaire radarapparatuur of andere systemen (bv. ADS-B, ADS-C), gebruikt als hulpmiddel bij luchtverkeersdiensten, automatisch worden geregistreerd voor gebruik in onderzoeken naar ongevallen en incidenten, opsporing en redding, luchtverkeersdiensten en evaluatie en opleiding met betrekking tot surveillancesystemen.

ATS.OR.455 Bijhouden van geregistreerde informatie en gegevens

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten bewaart het volgende gedurende minstens 30 dagen:
 - (1) registraties van communicatiekanalen, zoals gespecificeerd in ATS.OR.400, onder b) en c);
 - (2) registraties van gegevens en communicatie, zoals gespecificeerd in ATS.OR.435, onder c), punten 3) en 5);
 - (3) automatische registraties, zoals gespecificeerd in ATS.OR.440;
 - (4) registraties van communicaties, zoals gespecificeerd in ATS.OR.445;
 - (5) registraties van gegevens, zoals gespecificeerd in ATS.OR.450;
 - (6) papieren vluchtstaten, elektronische vluchtstaten en coördinatiegegevens.
- (b) Als de onder a) bedoelde registraties en logboeken relevant zijn voor onderzoeken naar ongevallen en incidenten, worden ze gedurende een langere periode bewaard, tot het duidelijk is dat ze niet langer nodig zullen zijn.

ATS.OR.460 Achtergrondcommunicatie en registratie van de auditieve omgeving

- (a) Tenzij anders voorgeschreven door de bevoegde autoriteit moeten eenheden voor luchtverkeersdiensten uitgerust zijn met toestellen die de achtergrondcommunicatie en de auditieve omgeving registreren op de werkstations van de luchtverkeersleider, de functionaris voor het verlenen van vluchtinformatiediensten of de AFIS-functionaris, al naargelang van toepassing; deze toestellen moeten de geregistreerde informatie gedurende minstens de laatste 24 bedrijfsuren bewaren.
- (b) Dergelijke opnames mogen alleen worden gebruikt voor onderzoeken van ongevallen en incidenten waarvoor een rapporteringsplicht geldt.

*DEEL 5***INFORMATIEVEREISTEN****ATS.OR.500 Meteorologische informatie — Algemeen**

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe de relevante eenheden van luchtverkeersdiensten actuele informatie over bestaande en voorspelde meteorologische omstandigheden krijgen die zij nodig hebben voor de uitvoering van hun respectieve functies.
- (b) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat de relevante eenheden van luchtverkeersdiensten gedetailleerde informatie krijgen over de locatie, het verticale bereik, de richting en de verplaatsingssnelheid van meteorologische verschijnselen in de nabijheid van het luchtvaartterrein, en met name in de naderings- en wegklimzone, die gevaarlijk kan zijn voor vluchtuivoeringen van luchtvaartuigen.
- (c) De informatie onder a) en b) wordt in zodanige vorm verstrekt dat zo weinig mogelijk interpretatie vereist is van het personeel van de luchtverkeersdiensten, en met een frequentie die tegemoetkomt aan de eisen van de betrokken luchtverkeersdiensten.

ATS.OR.505 Meteorologische informatie voor vluchtinformatiecentra en algemene luchtverkeersleidingscentra

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat vluchtinformatiecentra en algemene luchtverkeersleidingscentra de in bijlage V, MET.OR.245, onder f), bepaalde meteorologische informatie krijgen, waarbij met name aandacht wordt besteed aan (verwachte) verslechtering van een weerslement, zodra dit kan worden vastgesteld. Die verslagen en ramingen hebben betrekking op het vluchtinformatiegebied of luchtverkeersleidingsgebied en door de bevoegde autoriteit voorgeschreven andere gebieden.
- (b) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat vluchtinformatiecentra en luchtverkeersleidingscentra met passende tussenpozen actuele drukgegevens krijgen voor hoogtemeterinstellingen, voor locaties die door het desbetreffende vluchtinformatiecentrum of algemeen luchtverkeersleidingscentrum zijn gespecificeerd.

ATS.OR.510 Meteorologische informatie voor eenheden die naderingsverkeersleidingdiensten verlenen

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat eenheden die naderingsverkeersleidingdiensten verlenen meteorologische informatie krijgen voor het luchtruim en de luchtvaartterreinen waarvoor hij diensten verleent, zoals gestipuleerd in bijlage V, MET.OR.242, onder b).
- (b) Indien meerdere anemometers worden gebruikt, zorgt een verlener van luchtverkeersdiensten ervoor dat de displays waaraan zij zijn verbonden, duidelijk gemarkeerd zijn om de baan en het baangedeelte te identificeren die door elke anemometer worden gemonitord.
- (c) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe eenheden die naderingsluchtverkeersleidingdiensten verlenen actuele drukgegevens krijgen voor hoogtemeterinstellingen, voor locaties die gespecificeerd worden door de eenheid die de naderingsluchtverkeersleidingdiensten verleent.

- (d) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat eenheden die luchtverkeersleidingsdiensten voor eindnadering, landen en opstijgen verlenen, zijn uitgerust met (een) oppervlaktewinddisplay(s). De display(s) heeft (hebben) betrekking op dezelfde observatielocatie(s) en worden gevoegd door dezelfde sensor(en) als het (de) overeenkomstig display(s) in de controletoren van het luchtvaartterrein en/of de ATS-eenheid, en in het luchtvaartmeteorologisch station, als een dergelijk station bestaat.
- (e) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat eenheden die luchtverkeersleidingsdiensten voor eindnadering, landen en opstijgen verlenen op luchtvaartterreinen waar de waarden van de zichtbare baanlengte worden beoordeeld met behulp van instrumenten, zijn uitgerust met (een) display(s) waarop de actuele waarden van de zichtbare baanlengte kunnen worden gelezen. De display(s) heeft (hebben) betrekking op dezelfde observatielocatie(s) en worden gevoed door dezelfde sensor(en) als het (de) overeenkomstig display(s) in de controletoren van het luchtvaartterrein en/of de ATS-eenheid, en in het luchtvaartmeteorologisch station, als een dergelijk station bestaat.
- (f) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat eenheden die verkeersleidingsdiensten voor eindnadering, landen en opstijgen verlenen op luchtvaartterreinen waar de hoogte van de wolkenbasis wordt beoordeeld met behulp van instrumenten, zijn uitgerust met (een) display(s) waarop de actuele waarden van de hoogte van de wolkenbasis kunnen worden gelezen. De displays hebben betrekking op dezelfde observatielocaties en worden gevoed door dezelfde sensor(en) als het (de) overeenkomstige display(s) in de controletoren van het luchtvaartterrein en/of de ATS-eenheid, en in het luchtvaartmeteorologisch station, als een dergelijk station bestaat.
- (g) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat eenheden die verkeersleidingsdiensten verlenen voor eindnadering, landen en opstijgen, beschikbare informatie krijgen over windschering die nadelige gevolgen kan hebben voor luchtvaartuigen in het naderings- of opstijgpad of tijdens een circuitnadering.

ATS.OR.515 Meteorologische informatie voor controletorens op luchtvaartterreinen en AFIS-eenheden

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat controletorens op luchtvaartterreinen en, tenzij anders voorgeschreven door de bevoegde autoriteit, AFIS-eenheden, meteorologische informatie krijgen voor het luchtvaartterrein waarvoor hij diensten verleent, zoals gestipuleerd in bijlage V, MET.OR.242, onder a).
- (b) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat controletorens op luchtvaartterreinen en AFIS-eenheden actuele drukgegevens krijgen voor hoogtemeterinstellingen voor het desbetreffende luchtvaartterrein.
- (c) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat controletorens op luchtvaartterreinen en AFIS-eenheden zijn uitgerust met oppervlaktewinddisplay(s). De display(s) heeft (hebben) betrekking op dezelfde observatielocatie(s) en worden gevoed door dezelfde sensor(en) als het (de) overeenkomstige display(s) in het luchtvaartmeteorologisch station, als een dergelijk station bestaat. Indien meerdere sensoren worden gebruikt, moeten de displays waaraan zij zijn verbonden, duidelijk gemarkeerd zijn om de baan en het baangedeelte te identificeren die door elke sensor worden gemonitord.
- (d) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat controletorens op luchtvaartterreinen en AFIS-eenheden op luchtvaartterreinen waar de waarden van de zichtbare baanlengte worden gemeten met behulp van instrumenten, zijn uitgerust met (een) display(s) waarop de actuele waarden van de zichtbare baanlengte kunnen worden gelezen. De display(s) heeft (hebben) betrekking op dezelfde observatielocatie(s) en worden gevoed door dezelfde sensor(en) als het (de) overeenkomstige display(s) in het luchtvaartmeteorologisch station, als een dergelijk station bestaat.
- (e) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat verkeerstorens op luchtvaartterreinen en AFIS-eenheden op luchtvaartterreinen waar de hoogte van de wolkenbasis wordt beoordeeld met behulp van instrumenten, zijn uitgerust met (een) display(s) waarop de actuele waarden van de hoogte van de wolkenbasis kunnen worden gelezen. De displays hebben betrekking op dezelfde observatielocaties en worden gevoed door dezelfde sensor(en) als het (de) overeenkomstige display(s) in de controletoren van het luchtvaartterrein en de ATS-eenheden, en in het luchtvaartmeteorologisch station, als een dergelijk station bestaat.
- (f) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat verkeerstorens op luchtvaartterreinen en AFIS-eenheden op luchtvaartterreinen beschikbare informatie krijgen over windschering die nadelige gevolgen kan hebben voor luchtvaartuigen in het naderings- of opstijgpad of tijdens een circuitnadering, en voor luchtvaartuigen op de baan tijdens de landingsuitrol of startaanloop.
- (g) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat controletorens op luchtvaartterreinen en AFIS-eenheden en/of andere passende eenheden luchtvaartterreinwaarschuwingen krijgen, overeenkomstig bijlage V, MET.OR.215, onder b).

ATS.OR.520 Informatie over de toestand van het luchtvaartterrein en de operationele status van bijbehorende faciliteiten

Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat verkeersstorens op luchtvaartterreinen, AFIS-eenheden en eenheden die naderingsverkeersleidingsdiensten verlenen actuele informatie krijgen over de operationeel significante toestand van het bewegingsgebied, met inbegrip van het bestaan van tijdelijke gevaren, en over de operationele status van alle bijbehorende faciliteiten op het luchtvaartterrein of de luchtvaartterreinen waarvoor hij diensten verleent, zoals gerapporteerd door de exploitant van het luchtvaartterrein.

ATS.OR.525 Informatie over de operationele status van navigatiediensten

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten ziet erop toe dat eenheden van luchtverkeersdiensten actuele en tijdige informatie krijgen over de operationele status van radionavigatiediensten en visuele hulpmiddelen voor start-, vertrek, naderings- en landingsprocedures binnen hun bevoegdheidsgebied, en over die radionavigatiediensten en visuele hulpmiddelen die van essentieel belang zijn voor oppervlaktebewegingen.
- (b) Een verlener van luchtverkeersdiensten treft passende regelingen overeenkomstig bijlage III, ATM/ANS.OR. B.005, onder f), om te garanderen dat de onder a) van het onderhavige punt bedoelde informatie met betrekking tot de GNSS-diensten wordt verstrekt.”;

ATS.OR.530 Versturen van informatie over de remwerking

Als een verlener van luchtverkeersdiensten via spraakcommunicatie een speciaal vluchtrapport ontvangt over remwerking die niet beantwoordt aan hetgeen was gerapporteerd, stelt hij de passende luchthavenexploitant onmiddellijk in kennis.”;

- (b) Subdeel B wordt als volgt gewijzigd:

- i) Deel 1 wordt als volgt gewijzigd:

— ATS.TR.100 wordt vervangen door:

“ATS.TR.100 Doelstellingen van de luchtverkeersdiensten (ATS)

Luchtverkeersdiensten beogen:

- (a) botsingen tussen luchtvaartuigen te voorkomen;
 - (b) botsingen te voorkomen tussen luchtvaartuigen in het landingsterrein en hindernissen op dat terrein;
 - (c) een geordende luchtverkeersstroom tot stand te brengen en te handhaven;
 - (d) adviezen en informatie te verstrekken die nuttig zijn voor de veilige en doeltreffende uitvoering van vluchten;
 - (e) bij de verantwoordelijke organisaties melding te maken van luchtvaartuigen die behoefte hebben aan opsporing en redding, en dergelijke organisaties op verzoek te assisteren.”;
- De volgende punten ATS.TR.105 tot en met ATS.TR.160 worden toegevoegd:

“ATS.TR.105 Afdelingen van de luchtverkeersdiensten

De luchtverkeersdiensten omvatten de volgende diensten:

- (a) de luchtverkeersleidingsdienst, teneinde de in ATS.TR.100, onder a), b) en c), bedoelde doelstellingen te verwezenlijken, waarbij deze dienst wordt onderverdeeld in drie delen:
 - (1) algemene luchtverkeersleidingsdienst: het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten voor gecontroleerde vluchten, behalve voor de in dit punt, onder 2) en 3), beschreven delen van vluchten, teneinde de in ATS.TR.100, onder a) en c), bedoelde doelstellingen te verwezenlijken;
 - (2) naderingsluchtverkeersleidingdienst: het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten voor de delen van gecontroleerde vluchten die verband houden met aankomst of vertrek, teneinde de in ATS.TR.100, onder a) en c), bedoelde doelstellingen te verwezenlijken, en

- (3) plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten voor luchtvaartterreinverkeer, behalve voor de in dit punt, onder 2), beschreven delen van vluchten, teneinde de in ATS.TR.100, onder a), b) en c), bedoelde doelstellingen te verwezenlijken.
- (b) de vluchtinformatiedienst en/of luchtverkeersadviseringsdienst, teneinde de in ATS.TR.100, onder d), bedoelde doelstelling te verwezenlijken;
- (c) de alarmeringsdienst, teneinde de in ATS.TR.100, onder e) bedoelde doelstelling te verwezenlijken.

ATS.TR.110 Oprichting van de eenheden die luchtverkeersdiensten verlenen

- (a) De luchtverkeersdiensten worden verleend door diensten die als volgt zijn opgericht:
 - (1) vluchtinformatiecentra worden opgericht om vluchtinformatie- en alarmeringsdiensten te verlenen in vluchtinformatiegebieden, tenzij de verantwoordelijkheid voor het verlenen van dergelijke diensten in een vluchtinformatiegebied is toegewezen aan een luchtverkeersleidingseenheid die over passende faciliteiten beschikt om zich van die verantwoordelijkheid te kwijten.
 - (2) eenheden van luchtverkeersleidingsdiensten worden opgericht om luchtverkeersleidingsdiensten, vluchtinformatiediensten en alarmeringsdiensten te verlenen in luchtverkeersleidingsgebieden, luchtverkeersleidingszones en op gecontroleerde luchtvaartterreinen;
 - (3) AFIS-eenheden worden opgericht om vluchtinformatiediensten en alarmeringsdiensten te verlenen op AFIS-luchtvaartterreinen en in het luchtruim dat met dergelijke luchtvaartterreinen wordt geassocieerd.
- (b) Luchtverkeersmeldingspost of posten of andere regelingen moeten worden opgericht met het oog op het ontvangen van vluchtplannen vóór de vlucht en rapporten betreffende het verlenen van luchtverkeersdiensten.

ATS.TR.115 Identificatie van eenheden van luchtverkeersdiensten

- (a) De naam die aan luchtverkeersdiensten wordt gegeven, moet ondubbelzinnig zijn:
 - (1) een algemeen luchtverkeersleidingscentrum of vluchtinformatiecentrum wordt normaal gezien geïdentificeerd aan de hand van de naam van een nabijgelegen stad of gemeente of geografisch kenmerk of gebied;
 - (2) een controletoren op een luchtvaartterrein of een eenheid voor naderingsluchtverkeersleiding wordt normaal gezien geïdentificeerd aan de hand van de naam van het luchtvaartterrein waarvoor zij diensten verlenen of aan de hand van de naam van een nabijgelegen stad of gemeente of geografisch kenmerk of gebied;
 - (3) Een ATS-eenheid wordt normaal gezien geïdentificeerd aan de hand van de naam van het luchtvaartterrein waarvoor zij diensten verleent of aan de hand van de naam van een nabijgelegen stad of gemeente of geografisch kenmerk of gebied.
- (b) De naam van de luchtverkeersseenheden en -diensten wordt aangevuld met een van de volgende suffixen, al naargelang van toepassing:
 - (1) algemeen luchtverkeersleidingscentrum — CONTROL;
 - (2) naderingsluchtverkeersleiding — APPROACH;
 - (3) radar-naderingsluchtverkeersleiding aankomst — ARRIVAL;
 - (4) radar-naderingsluchtverkeersleiding vertrek — DEPARTURE;
 - (5) luchtverkeersleidingseenheid (algemeen) bij het verlenen van ATS-surveillancediensten — RADAR;
 - (6) luchtverkeersleiding op de luchthaven — TOWER;
 - (7) verkeersleiding van grondbewegingen — GROUND;
 - (8) afgifte van klaringen — DELIVERY;
 - (9) vluchtinformatiecentrum — INFORMATION;
 - (10) AFIS-eenheid — INFORMATION.

ATS.TR.120 Taal voor communicatie tussen eenheden voor luchtverkeersdiensten

Tenzij de communicatie tussen eenheden van luchtverkeersdiensten in een wederzijds overeengekomen taal wordt gevoerd, wordt de Engelse taal gebruikt voor dergelijke communicatie.

ATS.TR.125 Uitdrukking van de verticale positie van luchtvaartuigen

- (a) Voor vluchten in gebieden waarin een overgangsalitude is vastgesteld, wordt de verticale positie van het luchtvaartuig, behalve als bepaald in punt b) hieronder, uitgedrukt in termen van altitudes op of onder de overgangsalitude en in termen van vliegniveaus op of boven het overgangsniveau. Bij het passeren van de overgangslaag wordt de verticale positie uitgedrukt in termen van vliegniveaus bij het klimmen en in termen van altitudes bij het dalen.
- (b) Wanneer een luchtvaartuig klaring heeft gekregen om te landen of ervan in kennis is gesteld dat de baan beschikbaar is voor landing op AFIS-luchtvaartterreinen en dat het luchtvaartuig zijn nadering voltooit bij atmosferische druk op de hoogteligging van het luchtvaartterrein (QFE), dan wordt de verticale positie van dat luchtvaartuig uitgedrukt in hoogte boven de hoogteligging van het luchtvaartterrein tijdens dat gedeelte van de vlucht waarvoor QFE mag worden gebruikt, tenzij die positie wordt uitgedrukt in hoogte boven de hoogteligging van de baandrempel:
 - (1) voor instrumentbanen als de drempel zich 2 m (7 ft) of meer onder de hoogteligging van het luchtvaartterrein bevindt;
 - (2) voor precisienaderingsbanen.

ATS.TR.130 Bepaling van het overgangsniveau

- (a) De passende eenheid voor luchtverkeersdiensten stelt het overgangsniveau vast dat moet worden gebruikt in gebieden waar een overgangsalitude is vastgesteld, voor de passende periode op basis van QNH-verslagen (tweede schaalverdeling van de hoogtemeter om een hoogteligging te verkrijgen wanneer het luchtvaartuig zich op de grond bevindt) en voorspelde gemiddelde druk op zeeniveau, indien vereist.
- (b) Het overgangsniveau moet zich boven de overgangsalitude bevinden, waarbij een verticale separatie van minstens een nominale 300 m (1000 ft) wordt gewaarborgd tussen luchtvaartuigen die gelijktijdig op de overgangsalitude en het overgangsniveau vliegen.

ATS.TR.135 Minimum-kruisniveau voor IFR-vluchten

- (a) Luchtverkeersleidingseenheden wijzen geen kruisniveaus onder de door de lidstaten vastgestelde minimumvliegaltitudes toe, tenzij specifiek toegestaan door de bevoegde autoriteit.
- (b) Luchtverkeersleidingseenheden moeten:
 - (1) het (de) laagste bruikbare vliegniveaus vaststellen voor het volledige of een deel van het luchtverkeersleidingsgebied waarvoor zij verantwoordelijk zijn;
 - (2) vliegniveaus op of boven dat (die) niveau(s) toewijzen;
 - (3) het (de) laagste bruikbare vliegniveau(s) op verzoek doorgeven aan piloten.

ATS.TR.140 Verstrekking van informatie voor hoogtemeterinstelling

- (a) De passende eenheden van luchtverkeersdiensten moeten te allen tijde de informatie die nodig is om het laagste vliegniveau te bepalen dat een passende hoogtemarge boven de grond garandeert op routes of routesegmenten waarvoor die informatie vereist is, beschikbaar hebben om, op verzoek, door te sturen naar luchtvaartuigen in de vlucht.
- (b) Vluchtinformatiecentra en algemene luchtverkeersleidingscentra moeten een passend aantal QNH-verslagen of drukramingen voor de vluchtinformatiegebieden en luchtverkeersleidingsgebieden waarvoor zij verantwoordelijk zijn, alsook voor de aangrenzende gebieden, beschikbaar hebben om, op verzoek, door te sturen naar luchtvaartuigen.
- (c) De cockpitbemanning wordt tijdig in kennis gesteld van het overgangsniveau alvorens dit niveau wordt bereikt tijdens het dalen.

- (d) Behalve wanneer geweten is dat het luchtvaartuig de informatie al in een gerichte uitzending heeft ontvangen, wordt een QNH-hoogtemeterinstelling opgenomen in:
 - (1) de dalingsklaring wanneer de eerste klaring wordt gegeven op een hoogte onder het overgangsniveau;
 - (2) naderingsklaringen of klaringen om zich in het verkeerscircuit te begeven;
 - (3) taxiklaringen voor vertrekkende luchtvaartuigen.
- (e) Een QFE-hoogtemeterinstelling als beschreven in ATS.TR.125, onder b), wordt op verzoek of op regelmatige basis aan luchtvaartuigen verstrekt overeenkomstig lokale regelingen.
- (f) De passende eenheden voor luchtverkeersdiensten rond de aan luchtvaartuigen verstrekte hoogtemeterinstellingen af tot op de dichtstbijzijnde lagere gehele hectopascal.

ATS.TR.145 Opschorting van vluchtuitvoeringen volgens visuele vluchtvoorschriften op en in de buurt van een luchtvaartterrein

- (a) Sommige of alle VFR-vluchtuitvoeringen op en in de buurt van een luchtvaartterrein mogen worden opgeschort wanneer het om veiligheidsredenen vereist is dat een van de volgende eenheden, personen of autoriteiten dergelijke maatregelen nemen:
 - (1) de naderingsluchtverkeersleidingseenheid of het passende algemene luchtverkeersleidingscentrum;
 - (2) de controletoren op het luchtvaartterrein;
 - (3) de bevoegde autoriteit.
- (b) Als sommige of alle VFR-vluchtuitvoeringen op en in de nabijheid van een luchtvaartterrein worden opgeschort, neemt de controletoren van het luchtvaartterrein de volgende procedures in acht:
 - (1) alle VFR-vertrekken tegenhouden;
 - (2) alle lokale VFR-vluchten terugroepen of goedkeuring krijgen voor bijzondere-vluchten;
 - (3) de naderingsluchtverkeersleidingseenheid of het algemene luchtverkeersleidingscentrum in kennis stellen van de genomen maatregelen;
 - (4) alle exploitanten of hun aangeduide vertegenwoordigers in kennis stellen van de reden voor het nemen van dergelijke maatregelen, indien nodig of gevraagd.

ATS.TR.150 Luchtvaartgrondlichten

Een verlener van luchtverkeersdiensten stelt procedures vast voor het gebruik van luchtvaartgrondlichten, al dan niet op of in de nabijheid van een luchtvaartterrein.

ATS.TR.155 ATS-surveillancediensten

- (a) Een verlener van luchtverkeersdiensten mag ATS-surveillancesystemen gebruiken bij het verlenen van luchtverkeersdiensten. In dat geval specificeert de verlener van luchtverkeersdiensten de functies waarvoor ATS-surveillanceinformatie wordt gebruikt.
- (b) Bij het verlenen van ATS-surveillancediensten moet een verlener van luchtverkeersdiensten:
 - (1) ervoor zorgen dat het (de) ATS-surveillancesyste(e)m(en) in gebruik een permanent geactualiseerde voorstelling van surveillanceinformatie geeft (geven), met inbegrip van positiegegevens;
 - (2) wanneer luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend:
 - i) bepalen aan hoeveel luchtvaartuigen gelijktijdig ATS-surveillancediensten kunnen worden verleend onder de heersende omstandigheden;
 - ii) luchtverkeersleiders te allen tijde volledige en actuele informatie verstrekken over:
 - A. vastgestelde minimumvliegaltitudes in hun bevoegdheidsgebied;
 - B. de laagste bruikbare vliegniveaus die zijn vastgesteld overeenkomstig ATS.TR.130 en ATS.TR.135;

- C. vastgestelde minimumaltitudes die van toepassing zijn op procedures op basis van tactische radarkoersgeleiding en directe routes, met inbegrip van de nodige temperatuurscorrectie of methode om het effect van lage temperaturen op minimumaltitudes te corrigeren.
- (c) Overeenkomstig de functies waarvoor ATS-surveillanceinformatie wordt gebruikt bij de verlening van luchtverkeersdiensten, moet een verlener van luchtverkeersdiensten procedures vaststellen voor:
- (1) de identificatie van luchtvaartuigen;
 - (2) het verstrekken van positie-informatie aan luchtvaartuigen;
 - (3) radarkoersgeleiding van luchtvaartuigen;
 - (4) navigatiebijstand aan luchtvaartuigen;
 - (5) het verstrekken van informatie over ongunstige weersomstandigheden, indien van toepassing;
 - (6) de overdracht van de luchtverkeersleiding van het luchtvaartuig;
 - (7) het uitvallen van ATS-surveillance systemen;
 - (8) het uitvallen van de SSR-transponder, overeenkomstig de bepalingen van deel 13 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012;
 - (9) veiligheidsgelateerde waarschuwingen op basis van ATS-surveillance, indien toegepast;
 - (10) onderbreking of beëindiging van de ATS-surveillance dienst.
- (d) Alvorens een ATS-surveillance dienst te verlenen aan een luchtvaartuig, wordt het luchtvaartuig geïdentificeerd en de piloot geïnformeerd. Vervolgens wordt de identificatie gehandhaafd tot de ATS-surveillance dienst wordt beëindigd. Als de identificatie vervolgens verloren gaat, wordt de piloot daarvan in kennis gesteld en worden passende instructies gegeven.
- (e) Wanneer wordt vastgesteld dat een geïdentificeerde gecontroleerde vlucht zich op een conflicterende koers met een onbekend luchtvaartuig bevindt, waardoor botsingsgevaar kan ontstaan, moet de piloot van de gecontroleerde vlucht, voor zover mogelijk:
- (1) op de hoogte worden gebracht van het onbekende luchtvaartuig en moeten, als de piloot daarom verzoekt of als de luchtverkeersleider van mening is dat de situatie dit rechtvaardigt, ontwijkende acties worden voorgesteld, en
 - (2) ervan op de hoogte worden gebracht als het conflict niet meer bestaat.
- (f) Tenzij anders voorgeschreven door de bevoegde autoriteit, wordt de getoonde uit drukhoogte afgeleide informatie over het vliegniveau minstens één keer geverifieerd door elke passend uitgeruste eenheid voor luchtverkeersdiensten bij het eerste contact met het desbetreffende luchtvaartuig of, als dit niet mogelijk is, zo snel mogelijk daarna.
- (g) Alleen geverifieerde uit drukhoogte afgeleide niveau-informatie wordt gebruikt om te bepalen of luchtvaartuigen de volgende handelingen hebben uitgevoerd:
- (1) een niveau handhaven;
 - (2) een niveau vrij maken;
 - (3) een niveau passeren tijdens het klimmen of dalen;
 - (4) een niveau bereiken.

ATS.TR.160 Het verlenen van luchtverkeersdiensten voor vliegproeven

Ter aanvulling of vervanging van de procedures in dit subdeel B mag de bevoegde autoriteit procedures specificeren die door luchtverkeersdiensten moeten worden toegepast bij het verlenen van luchtverkeersdiensten voor vliegproeven.”;

ii) de volgende delen 2, 3 en 4 worden toegevoegd:

“DEEL 2

LUCHTVERKEERSLEIDINGSDIENST

ATS.TR.200 Toepassing

Een luchtverkeersleidingsdienst wordt verleend:

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

ATS.TR.205 Verlening van luchtverkeersleidingsdiensten

De in ATS.TR.105, onder a), beschreven delen van de luchtverkeersleidingsdiensten worden als volgt verleend door de verschillende eenheden:

- (a) algemene luchtverkeersleiding door een van de volgende eenheden:
 - (1) een algemeen luchtverkeersleidingscentrum;
 - (2) de eenheid voor naderingsluchtverkeersleiding in een zone of een beperkt gebied met luchtverkeersleiding, die hoofdzakelijk is aangeduid voor het verlenen van naderingsluchtverkeersleidingsdiensten en waar geen algemeen luchtverkeersleidingscentrum is gevestigd;
- (b) naderingsluchtverkeersleiding door een van de volgende eenheden:
 - (1) een eenheid voor naderingsluchtverkeersleiding, als het noodzakelijk of wenselijk is om een afzonderlijke eenheid op te richten;
 - (2) een verkeerstoren op een luchtvaartterrein of een algemeen luchtverkeersleidingscentrum, als het noodzakelijk of wenselijk is om de functies van de naderingsluchtverkeersleidingsdienst en die van de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst of de algemene luchtverkeersleidingsdienst samen te brengen onder de verantwoordelijkheid van één eenheid;
- (c) plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst; door een controletoren op het luchtvaartterrein.

ATS.TR.210 Werking van luchtverkeersleidingsdiensten

- (a) Met het oog op het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten moet een luchtverkeersleidingseenheid:
 - (1) worden geïnformeerd over de voorgenomen beweging van elk luchtvaartuig, of afwijkingen daarvan, en actuele informatie krijgen over de werkelijke voortgang van elk luchtvaartuig;
 - (2) aan de hand van de ontvangen informatie de relatieve posities van bekende luchtvaartuigen ten opzichte van elkaar bepalen;
 - (3) klaringen en/of instructies en/of informatie om botsingen tussen door haar geleide luchtvaartuigen te voorkomen en om een ordelijke verkeersstroom tot stand te brengen en in stand te houden;
 - (4) klaringen zo nodig coördineren met andere eenheden:
 - i) telkens wanneer een luchtvaartuig anderszins in conflict kan komen met verkeer waaraan verkeersleiding wordt gegeven door die andere eenheden;
 - ii) alvorens de verkeersleiding van een luchtvaartuig aan die andere eenheden over te dragen.
- (b) Door luchtverkeersleidingseenheden verleende klaringen moeten voorzien in separatie tussen:
 - (1) alle vluchten in luchtruimklassen A en B;
 - (2) IFR-vluchten in luchtruimklassen C, D en E;
 - (3) IFR-vluchten en VFR-vluchten in luchtruimklasse C;

- (4) IFR-vluchten en bijzondere VFR-vluchten;
- (5) bijzondere VFR-vluchten, tenzij de bevoegde autoriteit anders voorschrijft.

Wanneer de piloot van een luchtvaartuig daarom verzoekt en de piloot van het andere luchtvaartuig daarmee instemt en voor zover de bevoegde autoriteit zulks voorschrijft voor de in de eerste alinea, onder 2), bedoelde gevallen in luchtruimklassen D en E, kan vliegklaring worden verleend mits de eigen separatie wordt aangehouden met betrekking tot een specifiek vluchtgedeelte onder 3050 m (10 000 ft) in de klim- of dalingsfase, tijdens de dag in zichtweersomstandigheden.

- (c) Uitgezonderd vluchttuitvoeringen op in ATS.TR.255 bedoelde parallelle of bijna-parallelle banen, of in gevallen waarin verminderde separatieminima gelden in de nabijheid van luchtvaartterreinen, moeten separatieafstanden door een luchtverkeersleidingseenheid worden bereikt door ten minste een van de volgende methoden toe te passen:
 - (1) verticale separatie door verschillende vliegniveaus toe te wijzen die werden geselecteerd uit de tabel met kruisniveaus in aanhangsel 3 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012, met dien verstande dat de daarin voorgeschreven correlatie tussen vliegniveaus en grondkoers niet geldt wanneer anders is aangegeven in toepasselijke luchtvaartgidsen of ATC-klaringen. Als verticaal separatieminimum geldt een nominale afstand van 300 m (1000 ft) tot en met vliegniveau (FL) 410 en een nominale afstand van 600 m (2000 ft) daarboven; Er wordt geen gebruik gemaakt van geografische hoogte-informatie om verticale separatie tot stand te brengen;
 - (2) horizontale separatie, verkregen door te zorgen voor een van de volgende:
 - i) longitudinale separatie, die wordt bereikt door een interval (uitgedrukt in tijd of afstand) aan te houden tussen luchtvaartuigen die vliegen via dezelfde koers of via kruisende of tegenovergestelde koersen;
 - ii) laterale separatie, die wordt bereikt door luchtvaartuigen op verschillende routes of in verschillende geografische gebieden te laten vliegen.
- (d) Als de luchtverkeersleider zich ervan bewust wordt dat het type separatie of minimum dat gebruikt is om twee luchtvaartuigen te scheiden, niet kan worden gehandhaafd, dan stelt hij een ander type separatie of een ander minimum vast vóór het tijdstip waarop het huidige separatieminimum zou worden overtreden.

ATS.TR.215 Selectie en kennisgeving van separatieminima voor de toepassing van ATS.TR.210, onder c)

- (a) De selectie van in een bepaald luchtruimdeel geldende separatieminima wordt gemaakt door de luchtvaartnavigatiedienstverlener die verantwoordelijk is voor de verlening van luchtverkeersdiensten en wordt goedgekeurd door de betrokken bevoegde autoriteit.
- (b) Voor luchtverkeer tussen aangrenzende luchtruimen en voor vliegroutes die dicht bij de gemeenschappelijke grens van aangrenzende luchtruimen liggen dan de in de gegeven omstandigheden geldende separatieminima, worden de separatieminima geselecteerd in overleg met de luchtvaartnavigatiedienstverleners die verantwoordelijk zijn voor de verlening van luchtverkeersdiensten in het aangrenzende luchtruim.
- (c) Nadere gegevens over de geselecteerde separatieminima en de gebieden waarin die worden toegepast, moeten worden meegedeeld aan:
 - (1) de betrokken eenheden voor luchtverkeersdiensten;
 - (2) piloten en luchtvaartuigexploitanten via luchtvaartgidsen (AIP's), wanneer de separatie is gebaseerd op het gebruik van gespecificeerde navigatiehulpmiddelen of -technieken door luchtvaartuigen.

ATS.TR.220 Toepassing van separatie wegens zogturbulentie

- (a) In een van de volgende omstandigheden passen luchtverkeersleidingseenheden separatieminima wegens zogturbulentie toe op luchtvaartuigen tijdens de naderings- en vertrekfasen van vluchten:
 - (1) een luchtvaartuig bevindt zich recht achter een ander luchtvaartuig op dezelfde altitude of minder dan 300 m (1 000 ft) lager;

- (2) beide luchtvaartuigen maken gebruik van dezelfde baan of parallelle banen met een separatie van minder dan 760 m (2 500 ft);
- (3) een luchtvaartuig kruist een ander luchtvaartuig op dezelfde altitude of minder dan 300 m (1 000 voet) lager.
- (b) Punt a) geldt niet voor aankomende VFR-vluchten en aankomende IFR-vluchten met visuele nadering wanneer het luchtvaartuig heeft gemeld het voorgaande luchtvaartuig in zicht te hebben en instructies heeft gekregen om de eigen separatie met dat luchtvaartuig te volgen en te behouden. In die gevallen waarschuwt de luchtverkeersleidingseenheid voor zogturbulentie.

ATS.TR.225 Verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding

- (a) Een gecontroleerde vlucht valt te allen tijde onder de controle van slechts één eenheid voor luchtverkeersdiensten.
- (b) De verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding van alle luchtvaartuigen die actief zijn in een bepaald luchtruimblok, berust bij één luchtverkeersleidingseenheid. De luchtverkeersleiding van een luchtvaartuig of een groep luchtvaartuigen mag echter worden gedelegeerd aan andere luchtverkeersleidingseenheden op voorwaarde dat de coördinatie tussen alle betrokken luchtverkeersleidingseenheden is gewaarborgd.

ATS.TR.230 Overdracht van de verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding

- (a) Plaats of tijdstip van overdracht

De verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding van een luchtvaartuig wordt als volgt overgedragen van de ene luchtverkeersleidingseenheid aan de andere:

- (1) Tussen twee eenheden die algemene luchtverkeersleidingsdiensten verlenen

De verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding van een luchtvaartuig wordt overgedragen van een eenheid die algemene luchtverkeersleidingsdiensten verleent in een luchtverkeersleidingsgebied aan de eenheid die algemene luchtverkeersleidingsdiensten verleent in een aangrenzend luchtverkeersleidingsgebied, op het ogenblik dat de gemeenschappelijke grens tussen beide gebieden wordt overschreden, zoals geraamd door het algemene luchtverkeersleidingscentrum dat luchtverkeersleiding verleent aan het luchtvaartuig of op een ander tijdstip dat tussen de twee eenheden is overeengekomen.

- (2) Tussen een eenheid die algemene luchtverkeersleidingsdiensten verleent en een eenheid die naderingsluchtverkeersleidingdiensten verleent of tussen twee eenheden die naderingsluchtverkeersleidingsdiensten verlenen

De verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding van een luchtvaartuig wordt overgedragen van de ene eenheid aan een andere, en vice versa, op een tijdstip dat tussen de twee eenheden is overeengekomen.

- (3) Tussen een eenheid die naderingsluchtverkeersleidingsdiensten verleent en een controletoren op een luchtvaartterrein

- i) Aankomende luchtvaartuigen — zoals gespecificeerd in schriftelijke overeenkomsten en exploitatiehandleidingen, al naargelang van toepassing, wordt de verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding van een aankomend luchtvaartuig overgedragen van de eenheid die naderingsluchtverkeersleiding verleent aan de controletoren op het luchtvaartterrein wanneer het luchtvaartuig zich in een van de volgende situaties bevindt:

A) het bevindt zich in de nabijheid van het luchtvaartterrein en:

- (a) nadering en landing met visuele verwijzing naar de grond wordt overwogen, of
- (b) het heeft ononderbroken VMC bereikt;

B) het bevindt zich op een voorgeschreven punt of niveau;

C) het is geland.

- ii) Vertrekkende luchtvaartuigen — zoals gespecificeerd in schriftelijke overeenkomsten en exploitatiehandleidingen, al naargelang van toepassing, wordt de verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding van een vertrekkend luchtvaartuig overgedragen van de controletoren op het luchtvaartterrein aan de eenheid die naderingsluchtverkeersleiding verleent:

A) wanneer VMC overheersen in de nabijheid van het luchtvaartterrein:

- (a) vóór het tijdstip waarop het luchtvaartuig de nabijheid van het luchtvaartterrein verlaat, of

- (b) vóór het luchtvaartuig instrumentweersomstandigheden (IMC) bereikt, of
 - (c) op een voorgeschreven punt of niveau;
- B) wanneer IMC overheersen op het luchtvaartterrein:
 - (a) onmiddellijk nadat het luchtvaartuig is opgestegen, of
 - (b) op een voorgeschreven punt of niveau.
- (4) Tussen luchtverkeersleidingssectoren of -posities in dezelfde luchtverkeersleidingseenheid

De verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding van een luchtvaartuig wordt overgedragen van een luchtverkeersleidingssector of positie naar een andere luchtverkeersleidingssector of positie binnen dezelfde luchtverkeersleidingseenheid op een punt, niveau of tijdstip, zoals gespecificeerd in de instructies van de eenheid voor luchtverkeersdiensten.
- (b) Coördinatie van de overdracht
 - (1) De verantwoordelijkheid voor de luchtverkeersleiding van een luchtvaartuig wordt niet overgedragen van een luchtverkeersleidingseenheid naar een ander zonder toestemming van de ontvangende luchtverkeersleidingseenheid; deze toestemming dient te worden verkregen overeenkomstig de punten 2), 3), 4) en 5).
 - (2) De overdragende luchtverkeersleidingseenheid deelt de passende delen van het huidige vluchtplan en alle luchtverkeersleidingsinformatie die relevant is voor de aangevraagde overdracht mee aan de ontvangende luchtverkeersleidingseenheid.
 - (3) Als bij de overdracht van luchtverkeersleiding gebruik moet worden gemaakt van ATS-surveillance-systemen, dan moet de luchtverkeersleidingsinformatie die relevant is voor de overdracht informatie bevatten over de positie en, indien vereist, de koers en snelheid van het luchtvaartuig, zoals onmiddellijk vóór de overdracht waargenomen door ATS-surveillance-systemen.
 - (4) Als bij de overdracht van luchtverkeersleiding gebruik moet worden gemaakt van ADS-C-gegevens, dan moet de luchtverkeersleidingsinformatie die relevant is voor de overdracht de vierdimensionale positie en andere benodigde informatie bevatten.
 - (5) De ontvangende luchtverkeersleidingseenheid moet:
 - i) vermelden dat zij in staat is de luchtverkeersleiding van het luchtvaartuig te aanvaarden volgens de voorwaarden die door de overdragende luchtverkeersleidingseenheid zijn gespecificeerd, tenzij beide eenheden vooraf zijn overeengekomen dat, bij gebrek aan een dergelijke melding, de gespecificeerde voorwaarden als aanvaard worden beschouwd, of de nodige wijzigingen van die voorwaarden aangeven;
 - ii) melding maken van alle andere informatie of klaring voor een volgend gedeelte van de vlucht, die het luchtvaartuig moet hebben op het ogenblik van de overdracht.
 - (6) Tenzij anders gespecificeerd in een overeenkomst tussen de twee betrokken luchtverkeersleidingseenheden, hoeft de ontvangende luchtverkeersleidingseenheid de overdragende eenheid niet in kennis te stellen wanneer zij tweewegsspraak- en/of datalinkcommunicatie tot stand heeft gebracht met het luchtvaartuig en de luchtverkeersleiding heeft overgenomen.
 - (7) In de coördinatie tussen eenheden en/of sectoren van luchtverkeersdiensten worden standaardzinnen gebruikt. Gewone taal mag alleen worden gebruikt wanneer standaardzinnen niet dienstig zijn voor een geplande uitzending.

ATS.TR.235 ATC-klaringen

- (a) ATC-klaringen mogen uitsluitend gebaseerd zijn op de eisen voor het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten.
 - (1) Klaringen worden alleen gegeven om het luchtverkeer vlotter te laten verlopen en om voor separatie te zorgen, en worden gebaseerd op bekende verkeersomstandigheden die gevolgen hebben voor de veiligheid van vluchttuitvoeringen. Dergelijke verkeersomstandigheden omvatten niet alleen luchtvaartuigen in de lucht en op het landingsterrein dat onder controle van de luchtverkeersleiding staat, maar ook het verkeer van alle voertuigen of andere hindernissen die niet permanent op het landingsterrein zijn geïnstalleerd.

- (2) Luchtverkeersleidingseenheden geven dergelijke luchtverkeersleidingsklaringen af als dit nodig is om botsingen te voorkomen en om een geordende luchtverkeersstroom tot stand te brengen en te handhaven.
- (3) Luchtverkeersleidingsklaringen worden vroeg genoeg afgegeven om te garanderen dat de luchtvaartuigen in kwestie de nodige tijd hebben om eraan te voldoen.
- (4) Als de gezagvoerder van een luchtvaartuig de luchtverkeersleidingseenheid ervan in kennis stelt dat een ATC-klaring niet voldoet, dan geeft die eenheid een gewijzigde klaring af, indien mogelijk.
- (5) Bij de berekening of toewijzing van een directe route die niet in het vluchtplan is opgenomen en waarbij een IFR-vlucht niet langer de bekendgemaakte ATS-route of instrumentprocedure volgt, geeft een luchtverkeersleider die ATS-surveillancediensten verleent klaringen af die van die aard zijn dat de voorgeschreven obstakelvrije ruimte te allen tijde behouden blijft tot het luchtvaartuig het punt bereikt waarop de piloot opnieuw het vluchtplan of een bekendgemaakte ATS-route of instrumentprocedure volgt.

(b) Inhoud van klaringen

In een ATC-klaring wordt het volgende vermeld:

- (1) de identificatie van het luchtvaartuig, zoals aangegeven in het vluchtplan;
 - (2) de klaringslimiet;
 - (3) de vliegroute:
 - i) indien dit nodig wordt geacht, wordt de vliegroute in elke klaring gedetailleerd omschreven;
 - ii) de uitdrukking "cleared flight planned route" wordt niet gebruikt bij het afgeven van een herklaring;
 - (4) het (de) vlieg niveau(s) voor het geheel of een deel van de route en, voor zover vereist, niveauveranderingen;
 - (5) alle vereiste instructies of informatie over andere kwesties, zoals het ATFM-vertrekslot, indien van toepassing, naderings- of vertrekmanoeuvres, communicatie en het tijdstip waarop de klaring vervalt.
- (c) Om de vermelding van de elementen onder b) te vergemakkelijken, beoordeelt een verlener van luchtverkeersdiensten of het noodzakelijk is standaardvertrek- en aankomstroutes vast te stellen, alsook bijbehorende procedures ter facilitering van:
- (1) een veilige, ordelijke en vlotte verkeerstroom;
 - (2) een beschrijving van de route en procedure in ATC-klaringen.

(d) Klaringen voor transsone vluchten

- (1) De ATC-klaring met betrekking tot de transsone acceleratiefase van een supersone vlucht moet zich minstens uitstrekken tot na afloop van die fase.
- (2) De ATC-klaring met betrekking tot de vertraging en daalvlucht van een luchtvaartuig van supersone kruissnelheid naar subsone snelheid moet trachten te voorzien in een ononderbroken daling tijdens de transsone vluchtfase.

(e) Wijzigingen van de klaring met betrekking tot de route of het niveau

- (1) Wanneer een klaring wordt afgegeven die betrekking heeft op een gevraagde wijziging van de route of het niveau, wordt de precieze aard van de wijziging vermeld in de klaring.
- (2) Als de verkeersomstandigheden het onmogelijk maken klaring te verlenen voor de gevraagde wijziging, wordt het woord "UNABLE" gebruikt. Indien de omstandigheden dit rechtvaardigen, wordt een alternatieve route of een alternatief niveau voorgesteld.

(f) Voorwaardelijke klaringen

Voorwaardelijke uitdrukkingen zoals “behind landing aircraft” of “after departing aircraft” worden niet gebruikt voor bewegingen die gevolgen hebben voor de actieve baan of banen, behalve als de luchtverkeersleider en de piloot de betrokken luchtvaartuigen of voertuigen kunnen zien. Het luchtvaartuig of voertuig dat de voorwaarde in de afgegeven klaring veroorzaakt, is het eerste luchtvaartuig of voertuig dat voor de andere betrokken luchtvaartuigen passeert. In alle gevallen wordt een voorwaardelijke klaring afgegeven in de onderstaande volgorde, en bestaat ze uit:

- (1) de roepnaam;
- (2) de voorwaarde;
- (3) de klaring;
- (4) een korte herhaling van de voorwaarde.

(g) Terugmelding van klaringen, instructies en veiligheidsgerelateerde informatie

- (1) De luchtverkeersleider luistert naar de terugmelding van veiligheidsgerelateerde delen van ATC-klaringen en -instructies, zoals gespecificeerd in SERA.8015, punt e), onder 1) en 2), van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012, om te garanderen dat de klaring en/of instructie correct is ontvangen door de cockpitbemanning, en neemt onmiddellijk corrigerende maatregelen als de terugmelding afwijkingen aan het licht brengt.
- (2) Mondelinge terugmelding van CPDLC-berichten is niet vereist, tenzij anders bepaald door de verlener van luchtverkeersdiensten.

(h) Coördinatie van klaringen

Een ATC-klaring wordt onderling gecoördineerd tussen luchtverkeersleidingseenheden zodat die de volledige route van een luchtvaartuig, of een vastgesteld deel daarvan, bestrijkt.

- (1) Een luchtvaartuig wordt geklaard voor de volledige route naar het luchtvaartterrein van de eerste voorgenomen landing, in elk van de volgende situaties:
 - i) wanneer het voorafgaand aan het vertrek mogelijk is geweest de klaring te coördineren tussen alle eenheden die verkeersleiding zullen geven aan het luchtvaartuig;
 - ii) mits een redelijke zekerheid is verkregen dat voorafgaande coördinatie zal plaatsvinden tussen de eenheden die achtereenvolgens verkeersleiding zullen geven aan het luchtvaartuig.
- (2) Wordt de onder 1) bedoelde coördinatie niet bereikt noch verwacht, dan geldt de klaring aan het luchtvaartuig slechts tot het punt waar die coördinatie redelijkerwijs is gegarandeerd; voordat of op het ogenblik dat dit punt wordt bereikt, moet het luchtvaartuig verdere klaring en, voor zover nodig, wachtinstructies krijgen.
- (3) Wanneer de eenheid voor luchtverkeersdiensten dit voorschrijft, moet het luchtvaartuig contact opnemen met een verder langs de route gelegen luchtverkeersleidingseenheid met het doel een downstream clearance te verkrijgen alvorens het controleoverdrachtpunt wordt bereikt.
 - i) Tijdens het verkrijgen van een downstream clearance onderhouden luchtvaartuigen de nodige tweewegscommunicatie met de huidige luchtverkeersleidingseenheid.
 - ii) Een downstream clearance moet als zodanig duidelijk herkenbaar zijn voor de piloot.
 - iii) Tenzij downstream clearances worden gecoördineerd, mogen die geen invloed hebben op het oorspronkelijke vluchtprofiel van het luchtvaartuig in een ander luchtruim dan dat van de luchtverkeersleidingseenheid die de downstream clearance heeft verleend.
- (4) Wanneer een luchtvaartuig van een luchtvaartterrein in een controlegebied wil vertrekken met het doel om binnen 30 minuten of binnen een andere tussen de betrokken luchtverkeersleidingscentra overeengekomen tijdsperiode een ander controlegebied binnen te vliegen, moet coördinatie plaatsvinden met de volgende eenheid voor algemene luchtverkeersleiding alvorens de vertrekkklaring wordt verleend.

- (5) Wanneer een luchtvaartuig een algemeen luchtverkeersleidingsgebied wil verlaten om buiten het gecontroleerde luchtruim te vliegen, en vervolgens hetzelfde of een ander algemeen luchtverkeersleidingsgebied weer zal binnenvliegen, mag een klaring worden afgegeven vanaf het vertrekpunt naar het luchtvaartterrein van de eerste voorgenomen landing. Deze klaring of herzieningen daarvan gelden alleen voor de vluchtgedeelten die in het gecontroleerde luchtruim worden uitgevoerd.

ATS.TR.240 Verkeersleiding van personen en voertuigen op gecontroleerde luchtvaartterreinen

- (a) Bewegingen van personen of voertuigen, met inbegrip van gesleepte luchtvaartuigen, in het manoeuvreergebied van een luchtvaartterrein worden gecontroleerd door de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst, voor zover nodig om gevaar voor deze personen of voertuigen en voor landende, taxiënde of opstijgende luchtvaartuigen te voorkomen.
- (b) In omstandigheden waarin verminderd zichtprocedures van kracht zijn, geldt het volgende:
- (1) bewegingen van personen en voertuigen in het manoeuvreergebied van een luchtvaartterrein wordt tot het strikte minimum beperkt, en daarbij wordt bijzondere aandacht geschonken aan de eisen ter bescherming van de kritieke en gevoelige gebieden van radionavigatiehulpmiddelen;
 - (2) behoudens het bepaalde in punt c) wordt (worden) de methode(n) voor het scheiden van voertuigen en taxiënde luchtvaartuigen gespecificeerd door de verlener van luchtvaartnavigatiediensten en goedgekeurd door de bevoegde autoriteit, rekening houdend met de beschikbare hulpmiddelen;
 - (3) indien voortdurend gemengde ILS- en MLS-precisie-instrumentoperaties van categorie II of III plaatsvinden op dezelfde landingsbaan, zullen de meest restrictieve kritieke en gevoelige gebieden van ILS of MLS worden beschermd.
- (c) Aan hulpverleningsvoertuigen die assistentie gaan verlenen aan luchtvaartuigen in nood wordt voorrang verleend op al het andere grondverkeer.
- (d) Onverminderd het bepaalde in punt c), dienen voertuigen in het manoeuvreergebied zich aan de volgende regels te houden:
- (1) voertuigen en voertuigen die een luchtvaartuig slepen moeten voorrang verlenen aan landende, opstijgende of taxiënde luchtvaartuigen;
 - (2) voertuigen moeten voorrang verlenen aan andere voertuigen die een luchtvaartuig slepen;
 - (3) voertuigen moeten voorrang verlenen aan andere voertuigen overeenkomstig instructies van eenheden voor luchtverkeersdiensten;
 - (4) onverminderd het bepaalde onder 1), 2) en 3) moeten voertuigen en voertuigen die een luchtvaartuig slepen de instructies van de controletoren van het luchtvaartterrein volgen.

ATS.TR.245 Gebruik van surveillanceapparatuur voor groundbewegingen op luchtvaartterreinen

Wanneer visuele waarneming van het manoeuvreergebied geheel of gedeeltelijk onmogelijk is, of ter aanvulling van visuele waarneming, mogen, indien dit noodzakelijk wordt geacht, mag de eenheid voor luchtverkeersdiensten gebruikmaken van geavanceerde systemen voor geleiding en controle van oppervlaktebewegingen (A-SMGCS) of andere geschikte surveillanceapparatuur, teneinde:

- (a) de bewegingen van luchtvaartuigen en voertuigen in het manoeuvreergebied te monitoren;
- (b) richtingaanwijzingen te geven aan piloten en bestuurders van voertuigen, voor zover nodig;
- (c) advies en bijstand te verlenen voor veilige en efficiënte bewegingen van luchtvaartuigen en voertuigen in het manoeuvreergebied.

ATS.TR.250 Informatie over essentieel verkeer en essentieel lokaal verkeer

- (a) Aan gecontroleerde vluchten wordt informatie over essentieel verkeer gegeven als dergelijke vluchten essentieel verkeer voor elkaar vormen.
- (b) Informatie over essentieel lokaal verkeer waar de luchtverkeersleider weet van heeft, wordt onverwijld doorgegeven aan vertrekkende en aankomende luchtvaartuigen.

ATS.TR.255 Vluchtuitvoeringen op parallelle of bijna-parallelle banen

Wanneer onafhankelijke of afhankelijke vluchtuitvoeringen op parallelle of bijna-parallelle banen voor instrumentnadering of vertrek worden uitgevoerd, worden procedures vastgesteld door de verlener van luchtverkeersdiensten en goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

ATS.TR.260 Selectie van de baan in gebruik

De controletoren op het luchtvaartterrein selecteert de baan in gebruik voor opstijgen en landen, rekening houdende met de snelheid en richting van de grondwind en met andere relevante lokale factoren, zoals:

- (a) de configuratie van de baan;
- (b) de meteorologische omstandigheden;
- (c) de instrumentnaderingsprocedures;
- (d) de beschikbare naderings- en landingshulpmiddelen;
- (e) de verkeerscircuits rond het luchtvaartterrein en voorwaarden voor het luchtverkeer;
- (f) de lengte van de baan of banen;
- (g) andere factoren, zoals vermeld in lokale instructies.

ATS.TR.265 Geleiding van grondverkeer op de luchthaven in slechtweersomstandigheden

- (a) Wanneer verkeer actief moet zijn in het manoeuvreergebied in zichtomstandigheden die de controletoren beletten visuele separatie tussen luchtvaartuigen onderling en tussen luchtvaartuigen en voertuigen toe te passen, geldt het volgende:
 - (1) op het kruispunt van taxibanen mag een luchtvaartuig of voertuig niet dichterbij de andere taxibaan wachten dan de wachtpositiegrens die gedefinieerd is door tussengelegen wachtposities, stopstrepen of markeringen van kruispunten tussen taxibanen, overeenkomstig de toepasselijke specificaties voor het ontwerp van luchtvaartterreinen;
 - (2) de longitudinale separatiemethode op taxibanen wordt voor elk luchtvaartterrein gespecificeerd door de verlener van luchtverkeersdiensten en goedgekeurd door de bevoegde autoriteit, rekening houdende met de hulpmiddelen die beschikbaar zijn voor surveillance en verkeersleiding van grondverkeer, de complexiteit van het ontwerp van het luchtvaartterrein en de kenmerken van de luchtvaartuigen die gebruikmaken van het luchtvaartterrein.
- (b) Procedures die van toepassing zijn op de start en de voortzetting van slechtzichtactiviteiten worden vastgesteld overeenkomstig ATS.OR.110 en worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

ATS.TR.270 Vergunning voor bijzondere VFR-vluchten

- (a) In een zone met verkeersleiding mogen bijzondere VFR-vluchten worden uitgevoerd mits een ATC-klaring is verleend. Tenzij de bevoegde autoriteit toestemming heeft gegeven voor helikopters in bijzondere gevallen, zoals, maar niet beperkt tot politievluchten, medische hulpvluchten, opsporings- en reddingsvluchten en brandbestrijdingsvluchten, moeten de volgende aanvullende voorwaarden worden nageleefd:
 - (1) dergelijke bijzondere VFR-vluchten mogen alleen overdag worden uitgevoerd, tenzij anders toegestaan door de bevoegde autoriteit;
 - (2) door de piloot:
 - i) buiten de wolken en met het aardoppervlak in zicht;
 - ii) met een vliegzicht van ten minste 1 500 m of, voor helikopters, van ten minste 800 m;
 - iii) met een aangewezen snelheid (IAS) van 140 kt of minder om voldoende gelegenheid te bieden om ander verkeer en eventuele hindernissen tijdig op te merken en een botsing te voorkomen;
 - (3) Een luchtverkeersleidingseenheid geeft geen bijzondere VFR-klaring aan een luchtvaartuig om op te stijgen of te landen op een luchtvaartterrein in een zone met verkeersleiding of om zich in het luchtvaartterreinverkeersgebied of het plaatselijk verkeerscircuit te begeven wanneer de meegedeelde weersomstandigheden op het luchtvaartterrein in kwestie slechter zijn dan de volgende minima:

- i) het zicht op de grond bedraagt minder dan 1 500 m of, voor helikopters, minder dan 800 m;
 - ii) de wolkenbasis bevindt zich op minder dan 180 m (600 ft).
- (b) Een luchtverkeersleidingseenheid behandelt verzoeking om dergelijke vergunningen afzonderlijk.

DEEL 3

VLUCHTINFORMATIEDIENST

ATS.TR.300 Toepassing

- (a) De vluchtinformatiedienst wordt door de bevoegde eenheden voor luchtverkeersdiensten verleend aan alle luchtvaartuigen die belang kunnen hebben bij die informatie en:
 - (1) waaraan luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend;
 - (2) die anderszins bekend zijn bij de bevoegde eenheden voor luchtverkeersdiensten.
- (b) Wanneer eenheden voor luchtverkeersdiensten zowel een vluchtinformatiedienst als een luchtverkeersleidingsdienst verlenen, heeft de verlening van de luchtverkeersleidingsdienst voorrang op de verlening van de vluchtinformatiedienst telkens wanneer de verlening van de luchtverkeersleidingsdienst zulks vereist.
- (c) Een verlener van vluchtinformatiediensten treft regelingen voor:
 - (1) de registratie en verzending van informatie over de voortgang van vluchten;
 - (2) de coördinatie en overdracht van de verantwoordelijkheid voor het verlenen van vluchtinformatiediensten.

ATS.TR.305 Toepassingsgebied van de vluchtinformatiedienst

- (a) De vluchtinformatiedienst omvat het verstrekken van relevante:
 - (1) SIGMET- en AIRMET-informatie;
 - (2) informatie over pre-eruptieve vulkanische activiteit, vulkaanuitbarstingen en vulkanische aswolken;
 - (3) informatie over het vrijkomen in de atmosfeer van radioactieve stoffen of toxische chemicaliën;
 - (4) informatie over wijzigingen in de beschikbaarheid van radionavigatiediensten;
 - (5) informatie over wijzigingen in de staat waarin luchtvaartterreinen en bijbehorende faciliteiten verkeren, met inbegrip van informatie over de staat waarin de bewegingsgebieden van het luchtvaartterrein zich bevinden ten gevolge van de aanwezigheid van sneeuw, ijs of water van aanzienlijke diepte;
 - (6) informatie over onbemande vrije ballonnen;
 - (7) informatie over abnormale configuratie en toestand van het luchtvaartuig;
 - (8) alle andere informatie die van belang kan zijn voor de veiligheid.
- (b) Naast de in punt a) beschreven informatie omvat de aan vluchten verleende vluchtinformatiedienst de verstrekking van informatie over:
 - (1) weerberichten of weersverwachtingen voor vertrek-, bestemmings- en uitwijkvluchtvaartterreinen;
 - (2) botsingsgevaaren voor luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren in luchtruimklassen C, D, E, F en G;
 - (3) voor vluchten boven water, voor zover uitvoerbaar en op verzoek van de piloot, alle beschikbare informatie zoals radioroepnaam, positie, ware grondkoers, snelheid enz. van oppervlaktevaartuigen in dit gebied;
 - (4) van andere eenheden voor luchtverkeersdiensten ontvangen berichten, met inbegrip van klaringen, die aan luchtvaartuigen moeten worden doorgegeven.
- (c) AFIS aan vluchten omvat, naast de onder a) en b) beschreven relevante punten, de verstrekking van informatie over:
 - (1) het gevaar op botsingen met luchtvaartuigen, voertuigen en personen die in het manoeuvreergebied actief zijn;

- (2) de baan in gebruik.
 - (d) Een eenheid voor luchtverkeersdiensten verzendt zo snel mogelijk bijzondere en niet-routinematige vluchtrapporten naar:
 - (1) andere betrokken luchtvaartuigen;
 - (2) het geassocieerde luchtvaartmeteorologisch waarnemingscentrum, overeenkomstig aanhangsel 5 bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012;
 - (3) andere betrokken eenheden voor luchtverkeersdiensten.
- De betrokken eenheid voor luchtverkeersdiensten bepaalt met welke frequentie en gedurende welke tijdspanne de vluchtrapporten worden doorgegeven aan luchtvaartuigen.
- (e) Naast de in punt a) beschreven informatie omvat de aan VFR-vluchten verleende vluchtinformatiedienst de verstrekking van beschikbare informatie over de verkeerssituatie en weersomstandigheden langs de vliegroute die vluchten volgens zichtvliegvoorschriften (VFR) onuitvoerbaar maken.
 - (f) Indien voorgeschreven door de bevoegde autoriteit, beheert de AFIS-eenheid de bewegingen van voertuigen en personen in het manoeuvreergebied, overeenkomstig de reeks of subreeks bepalingen in ATS.TR.240.

ATS.TR.310 Uitzendingen van Voiceautomatic terminal information service (Voice-ATIS)

- (a) Uitzendingen van Voiceautomatic terminal information service (Voice-ATIS) vinden plaats op luchtvaartterreinen waar de communicatiebelasting van de VHF-lucht-grondcommunicatiekanalen van de luchtverkeersdiensten moet worden beperkt. Als dergelijke uitzendingen plaatsvinden, bestaan ze uit een van de volgende:
 - (1) één uitzending voor aankomende luchtvaartuigen;
 - (2) één uitzending voor vertrekkende luchtvaartuigen;
 - (3) één uitzending voor zowel aankomende als vertrekkende luchtvaartuigen;
 - (4) twee uitzendingen voor aankomende en vertrekkende luchtvaartuigen, respectievelijk op die luchtvaartterreinen waar een uitzending voor zowel aankomende als vertrekkende luchtvaartuigen buitensporig lang zou zijn.
- (b) Voor zover mogelijk wordt een afzonderlijke VHF-frequentie gebruikt voor Voice-ATIS-uitzendingen. Als er geen afzonderlijke frequentie beschikbaar is, mag de uitzending plaatsvinden op het spraakkanaal of de spraakanalen van het meest geschikte terminalnavigatiehulpmiddel, bij voorkeur een VOR, voor zover het bereik en de leesbaarheid toereikend zijn en de identificatie van het navigatiehulpmiddel volgt op de uitzending, zodat dat uitzending niet wordt gewist.
- (c) Voice-ATIS-uitzendingen worden niet uitgezonden op het spraakkanaal van een ILS.
- (d) Wanneer Voice-ATIS wordt verstrekt, moet de uitzending continu en repetitief zijn.
- (e) De informatie in de huidige uitzending wordt onmiddellijk kenbaar gemaakt aan de eenheid (eenheden) van luchtverkeersdiensten die zich bezighoudt (bezighouden) met de verstrekking van informatie over nadering, landen en opstijgen, voor zover het bericht niet door die eenheid (eenheden) is opgesteld.
- (f) Voice-ATIS die op aangewezen luchtvaartterreinen worden uitgezonden voor gebruik door internationale luchtdiensten, moeten minstens in het Engels plaatsvinden.

ATS.TR.315 Data link-automatic terminal information service (D-ATIS)

- (a) Wanneer een Voice-ATIS wordt aangevuld door een D-ATIS, moet de informatie zowel wat de inhoud als wat het formaat betreft identiek zijn aan de desbetreffende Voice-ATIS-uitzending. Wanneer realtime meteorologische informatie wordt opgenomen, maar de gegevens binnen de parameters van de in bijlage V, MET.TR.200, punten e) en f), vastgestelde criteria voor significante wijzigingen blijven, wordt de inhoud als identiek beschouwd, om dezelfde aanduiding te kunnen behouden.

- (b) Wanneer een Voice-ATIS wordt aangevuld met een D-ATIS en de ATIS moet worden geactualiseerd, dan worden de Voice-ATIS en de D-ATIS gelijktijdig geactualiseerd.

ATS.TR.320 Automatic terminal information service (voice en/of data link)

- (a) Wanneer Voice-ATIS en/of D-ATIS worden verstrekt:
- (1) moet de meegedeelde informatie betrekking hebben op één luchtvaartterrein;
 - (2) moet de meegedeelde informatie onmiddellijk worden geactualiseerd wanneer zich een significante wijziging voordoet;
 - (3) moeten de opstelling en verspreiding van het ATIS-bericht onder de verantwoordelijkheid van de verlener van luchtverkeersdiensten vallen;
 - (4) worden individuele ATIS-berichten geïdentificeerd aan de hand van een aanduiding in de vorm van een letter van het alfabet, overeenkomstig SERA.14020 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012. Aanduidingen van opeenvolgende ATIS-berichten worden toegewezen in alfabetische volgorde;
 - (5) luchtvaartuigen moeten de ontvangst van de informatie bevestigen op het ogenblik dat de communicatie tot stand wordt gebracht met de eenheid voor luchtverkeersdiensten die de naderings-luchtverkeersleidingsdienst verleent, de controletoren op het luchtvaartterrein of de AFIS-eenheid, al naargelang van toepassing;
 - (6) de bevoegde eenheid voor luchtverkeersdiensten moet in haar antwoord op het onder 5) bedoelde bericht of, in het geval van aankomende luchtvaartuigen, op enig ander tijdstip dat de bevoegde autoriteit voorschrijft, de actuele hoogtemeterinstelling melden aan het luchtvaartuig;
 - (7) de meteorologische informatie wordt ontleend aan het lokale routineverslag of het lokale speciale verslag.
- (b) Wanneer het door snel veranderende meteorologische omstandigheden niet raadzaam is om de in punt a), onder 7), bedoelde meteorologische informatie op te nemen in de ATIS, moet in de ATIS-berichten worden aangegeven dat de relevante meteorologische informatie zal worden verstrekt bij het eerste contact met de passende eenheid voor luchtverkeersdiensten.
- (c) Informatie in een actueel ATIS-bericht waarvan het betrokken luchtvaartuig de ontvangst heeft bevestigd, moet niet worden opgenomen in een gerichte uitzending naar het luchtvaartuig, met uitzondering van de hoogtemeterinstelling die overeenkomstig punt a) moet worden gemeld.
- (d) Wanneer een luchtvaartuig de ontvangst bevestigt van een ATIS-bericht dat niet langer actueel is, neemt de eenheid voor luchtverkeersdiensten onverwijld een van de volgende maatregelen:
- (1) zij deelt elk element van de te actualiseren informatie mee aan het luchtvaartuig;
 - (2) zij geeft het luchtvaartuig de instructie om de actuele ATIS-informatie te verkrijgen.

ATS.TR.325 VOLMET-uitzendingen en D-VOLMET-uitzendingen

Indien voorgeschreven door de bevoegde autoriteit, worden HF- en/of VHF VOLMET-uitzendingen en/of D-VOLMET-diensten verstrekt, waarbij gebruik wordt gemaakt van standaard-radiotelefoniezinnen.

DEEL 4

ALARMERINGSDIENST

ATS.TR.400 Toepassing

- (a) De alarmeringsdienst wordt verleend door eenheden voor luchtverkeersdiensten:
- (1) voor alle luchtvaartuigen waaraan luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend;

- (2) voor zover uitvoerbaar, aan alle andere luchtvaartuigen die een vluchtplan hebben ingediend of die anderszins bekend zijn bij de luchtverkeersdiensten;
 - (3) aan luchtvaartuigen waarvan bekend is of wordt vermoed dat er wederrechtelijke daden zijn tegen gepleegd.
- (b) Vluchtinformatiecentra of algemene luchtverkeersleidingscentra vormen het centrale punt voor het verzamelen van alle informatie die relevant is voor een noodsituatie met een luchtvaartuig dat in het desbetreffende vluchtinformatiegebied of luchtverkeersleidingsgebied actief is en voor het verzenden van die informatie naar het passende reddingscoördinatiecentrum.
- (c) In het geval een luchtvaartuig in een noodsituatie terechtkomt terwijl het wordt geleid door een controletoren op een luchtvaartterrein of een eenheid voor naderingsverkeersleiding of terwijl het in contact is met een AFIS-eenheid, dan stelt die eenheid onmiddellijk het verantwoordelijke vluchtinformatiecentrum of algemeen luchtverkeersleidingscentrum in kennis, dat op zijn beurt het reddingscoördinatiecentrum in kennis stelt; dergelijke kennisgeving door het algemene luchtverkeersleidingscentrum, vluchtinformatiecentrum of reddingscoördinatiecentrum is niet vereist als de noodsituatie van die aard is dat kennisgeving overbodig is.
- (d) Desondanks zal de controletoren op het luchtvaartterrein of de verantwoordelijke eenheid voor naderingsverkeersleiding of de relevante AFIS-eenheid een eerste waarschuwing geven en andere nodige maatregelen nemen ter activering van alle passende lokale reddings- en hulpverleningsinstanties die de vereiste onmiddellijk bijstand kunnen leveren, overeenkomstig lokale instructies, telkens wanneer zich een van de volgende situaties voordoet:
- (1) er heeft een ongeval plaatsgevonden op of in de nabijheid van het luchtvaartterrein;
 - (2) er is informatie ontvangen dat de veiligheid van een luchtvaartuig dat zich onder de jurisdictie van de controletoren van het luchtvaartterrein of de AFIS-eenheid bevindt of zal bevinden, verminderd is of is geweest;
 - (3) op verzoek van de cockpitbemanning;
 - (4) indien dit om andere redenen nodig of wenselijk wordt geacht of indien de hoogdringendheid van de situatie dit vereist.

ATS.TR.405 Kennisgeving aan reddingscoördinatiecentra

- (a) Onverminderd andere omstandigheden die een dergelijke kennisgeving raadzaam maken, moeten eenheden voor luchtverkeersdiensten, behalve als voorgeschreven in ATS.TR.420, onder a), reddingscoördinatiecentra onmiddellijk in kennis stellen wanneer een luchtvaartuig, overeenkomstig het onderstaande, geacht wordt zich in een noodsituatie te bevinden:
- (1) Onzekerheidsfase of een van de volgende situaties van toepassing is:
- i) er is geen communicatie ontvangen van een luchtvaartuig binnen een periode van 30 minuten na het tijdstip waarop een communicatie had moeten worden ontvangen, of na het tijdstip waarop een mislukte poging tot communicatie met dit luchtvaartuig voor het eerst werd ondernomen, als dit eerder was;
 - ii) een luchtvaartuig is niet aangekomen binnen 30 minuten na het laatste aan eenheden voor luchtverkeersdiensten gemelde of, als dit later is, door deze eenheden geschatte tijdstip van aankomst.
- De fase van onzekerheid geldt niet wanneer er geen twijfel bestaat over de veiligheid van het luchtvaartuig en zijn inzittenden.
- (2) Alarmfase wanneer een van de volgende situaties van toepassing is:
- i) na de onzekerheidsfase hebben pogingen om communicatie met het luchtvaartuig tot stand te brengen of navraag bij andere relevante bronnen geen nieuws over het luchtvaartuig opgeleverd;
 - ii) een luchtvaartuig is geklaard om te landen, maar landt niet binnen 5 minuten na het geschatte tijdstip van landing en de communicatie met het luchtvaartuig kon niet worden hersteld;
 - iii) op AFIS-luchtvaartterreinen, onder omstandigheden die door de bevoegde autoriteit zijn voorgeschreven;

- iv) er is informatie ontvangen die erop wijst dat het efficiënt functioneren van het luchtvaartuig is afgenomen, maar niet in die mate dat een noodlanding waarschijnlijk is;
- v) het is bekend of er zijn vermoedens dat wederrechtelijke daden zijn tegen gepleegd tegen het luchtvaartuig.

De punten i) tot en met iv) zijn niet van toepassing wanneer er bewijzen bestaan die de vrees voor de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden doen afnemen.

(3) Noodfase wanneer een van de volgende situaties van toepassing is:

- i) na de waarschuwingsfase wijzen verdere vruchteloze pogingen om communicatie tot stand te brengen met het luchtvaartuig en ruimere navraag op de waarschijnlijkheid dat het luchtvaartuig in nood verkeert;
- ii) er wordt van uitgegaan dat de brandstof aan boord is opgebruikt of niet volstaat om het luchtvaartuig in veiligheid te brengen;
- iii) er is informatie ontvangen die erop wijst dat het efficiënt functioneren van het luchtvaartuig is afgenomen in die mate dat een noodlanding waarschijnlijk is;
- iv) het is tamelijk duidelijk dat, of er zijn aanwijzingen ontvangen waaruit blijkt dat het luchtvaartuig op het punt staat een noodlanding te maken of reeds heeft gemaakt.

Er is geen sprake van een noodfase wanneer er een redelijke zekerheid bestaat dat een luchtvaartuig en zijn inzittenden niet worden bedreigd door een ernstig en naderend gevaar en geen onmiddellijke bijstand nodig hebben.

(b) De kennisgeving bevat de volgende informatie, voor zover beschikbaar, in de opgegeven volgorde:

- (1) INCERFA, ALERFA of DETRESFA, al naargelang de fase van de noodsituatie;
 - (2) het agentschap en de persoon die de oproep doen;
 - (3) aard van de noodsituatie;
 - (4) significante informatie uit het vluchtplan;
 - (5) eenheid die laatste contact heeft gehad, tijdstip en gebruikte middelen;
 - (6) laatste positierapport en de wijze waarop de positie werd bepaald;
 - (7) kleur en merktekens van het luchtvaartuig;
 - (8) gevaarlijke goederen die als vracht worden vervoerd;
 - (9) door het rapporterende kantoor genomen maatregelen;
 - (10) andere relevante opmerkingen.
- (c) Delen van de onder b) gespecificeerde informatie die niet beschikbaar zijn op het ogenblik dat de kennisgeving aan een reddingscoördinatiecentrum wordt gedaan, worden door een eenheid voor luchtverkeersdiensten gevraagd alvorens een noodfase af te kondigen, indien de tijd het toelaat en er redelijke zekerheid bestaat dat het tot deze fase zal komen.
- (d) Naar aanleiding van de onder a) bedoelde kennisgeving verstrekken de eenheden voor luchtverkeersdiensten onverwijld een van de volgende aan het reddingscoördinatiecentrum:
- (1) alle nuttige aanvullende informatie, met name over de ontwikkeling van de noodsituatie via de opeenvolgende fasen;
 - (2) informatie waaruit blijkt dat de noodsituatie niet meer bestaat.

ATS.TR.410 Gebruik van communicatiefaciliteiten

Eenheden voor luchtverkeersdiensten maken, voor zover nodig, gebruik van alle beschikbare communicatiefaciliteiten om in een noodsituatie te trachten communicatie met een luchtvaartuig tot stand te brengen en in stand te houden, en om nieuws over het luchtvaartuig te vragen.

ATS.TR.415 Het plotten van een luchtvaartuig in een noodsituatie

Wanneer een noodsituatie wordt geacht te bestaan, plotten de eenheden voor luchtverkeersdiensten die op de hoogte zijn van de noodsituatie de vlucht van het luchtvaartuig op een kaart of een ander geschikt instrument, teneinde de waarschijnlijke toekomstige positie van het luchtvaartuig en het maximale vliegbereik vanop de laatste bekende positie te bepalen.

ATS.TR.420 Informatie voor de exploitant

- (a) Wanneer een algemeen luchtverkeersleidingscentrum of een vluchtinformatiecentrum beslist dat een luchtvaartuig zich in de onzekerheids- of alarmfase bevindt, moet het, indien dit praktisch mogelijk is, advies verstrekken aan de exploitant van het luchtvaartuig alvorens het reddingscoördinatiecentrum in kennis te stellen.
- (b) Voor zover dit praktisch mogelijk is, moet een algemeen luchtverkeersleidingscentrum of vluchtinformatiecentrum onverwijld alle aan het reddingscoördinatiecentrum gemelde informatie meedelen aan de exploitant van het luchtvaartuig.

ATS.TR.425 Informatie voor luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren in de nabijheid van een luchtvaartuig in nood

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

5) Bijlage V wordt als volgt gewijzigd:

- (a) MET.OR.120 wordt vervangen door:

“MET.OR.120 Melding van tegenstrijdigheden aan de World Area Forecast Centres (WAFc's)

De verlener van meteorologische diensten die WAFS SIGWX gebruikt in binaire universele vorm voor de weergave van meteorologische gegevens in codevorm, stelt het betrokken WAFc onmiddellijk in kennis als met betrekking tot WAFS SIGWX significante afwijkingen zijn vastgesteld of gerapporteerd inzake:

- (a) ijsvorming, turbulentie, cumulonimbuswolken die verborgen, frequent voorkomend of ingesloten zijn of voorkomen op een buienlijn, en zand- of stofstormen;
- (b) vulkaanuitbarstingen of het vrijkomen van radioactieve stoffen in de atmosfeer, met belangrijke gevolgen voor vluchtuivoeringen van luchtvaartuigen.”;
- (b) in de eerste alinea van MET.OR.205 wordt de inleidende zin vervangen door:
“Een luchtvaartmeteorologisch station brengt verslag uit van:”
- (c) in de eerste alinea van MET.OR.210 wordt de inleidende zin vervangen door:
“Een luchtvaartmeteorologisch station observeert en/of meet.”;
- (d) MET.OR.240, onder a), wordt als volgt gewijzigd:
 - i) punt 2) wordt vervangen door:
“2) METAR of SPECI, met inbegrip van TREND-, TAF- of gewijzigde TAF-voorspellingen voor de luchtvaartterreinen van vertrek en geplande bestemming, en voor startuitwijkvluchtaartterreinen, en-route-uitwijkvluchtaartterreinen en bestemmingsuitwijkvluchtaartterreinen.”;
 - ii) punt 6) wordt vervangen door:
“6) weersvoorspellingen voor een gebied waarin vluchten op lage hoogte plaatsvinden, opgesteld in kaartvorm, ter ondersteuning van een AIRMET, en een AIRMET voor vluchten op lage hoogte dat relevant is voor de volledige route.”;

(e) MET.OR.242 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt a) wordt vervangen door:

“a) Een meteorologische dienst van een luchtvaartterrein stelt de desbetreffende verkeerstoren van het luchtvaartterrein en de ATS-eenheid indien nodig in kennis van:

- 1) lokale routineverslagen, lokale speciale verslagen, METAR, TAF- en TREND-voorspellingen en wijzigingen daarvan;
- 2) SIGMET, AIRMET, waarschuwingen en alarmen met betrekking tot windschering en waarschuwingen voor het luchtvaartterrein;
- 3) alle andere plaatselijk overeengekomen meteorologische informatie, zoals voorspellingen van de grondwind voor het bepalen van mogelijke baanwijzigingen;
- 4) informatie over vulkanische aswolken waarvoor nog geen SIGMET is afgegeven, zoals overeengekomen tussen de meteorologische dienst voor de luchthaven en de betrokken verkeerstoren van het luchtvaartterrein of de betrokken ATS-eenheid;
- 5) informatie over pre-eruptieve vulkanische activiteit en/of een vulkaanuitbarsting, zoals overeengekomen tussen de meteorologische dienst voor de luchthaven en de desbetreffende verkeerstoren van het luchtvaartterrein of de betrokken AFIS-eenheid.”;

ii) onder b) worden de punten 1) en 2) vervangen door:

- “1) lokale routineverslagen en lokale speciale verslagen, METAR, TAF en TREND en wijzigingen daarvan;
- 2) SIGMET, AIRMET, waarschuwingen en alarmen met betrekking tot windschering, passende bijzondere vluchtrapporten en waarschuwingen voor de luchthaven;”;

(f) MET.OR.245 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt b) wordt vervangen door:

“b) overleggen met de organisatie die verantwoordelijk is voor het verlenen van NOTAM en/of ASHTAM om ervoor te zorgen dat de meteorologische informatie over vulkanische aswolken die is opgenomen in SIGMET en NOTAM en/of ASHTAM samenhangend is;”;

ii) punt f) wordt als volgt gewijzigd:

— de punten 1) en 2) worden vervangen door:

- “1) METAR, inclusief actuele drukgegevens voor luchtvaartterreinen en andere locaties, TAF en TREND en wijzigingen daarvan;
- 2) voorspellingen van winden en temperaturen in de hogere luchtlagen en significante en-route weersomstandigheden en wijzigingen daarvan, SIGMET, AIRMET en passende bijzondere vluchtrapporten;”;

— de punten 6, 7 en 8 worden vervangen door:

- “6) advies met betrekking tot tropische cyclonen dat door een TCAC is uitgegeven in zijn bevoegdheidsgebied;
- 7) advies met betrekking tot vulkanische aswolken dat door een VAAC is uitgegeven in zijn bevoegdheidsgebied;
- 8) informatie over pre-eruptieve vulkanische activiteit en/of een vulkaanuitbarsting, zoals overeengekomen tussen het luchtvaartmeteorologisch waarnemingscentrum en de ACC/FIC;”;

iii) het volgende punt g) wordt toegevoegd:

“g) indien beschikbaar, de relevante eenheden voor luchtverkeersdiensten, overeenkomstig de lokale overeenkomst, in kennis stellen van informatie over de uitstoot van giftige chemische stoffen in de atmosfeer, welke van invloed zou kunnen zijn op het luchtruim dat gebruikt wordt door vluchten die binnen hun bevoegdheidsgebied vallen.”;

(g) MET.OR.250 wordt vervangen door:

“MET.OR.250 SIGMET

Een luchtvaartmeteorologisch waarnemingscentrum zal:

a) SIGMET opstellen en verspreiden;

- b) ervoor zorgen dat de SIGMET wordt geannuleerd als de verschijnselen zich niet langer voordoen of zich naar verwachting niet langer zullen voordoen in het gebied waarop de SIGMET betrekking heeft;
 - c) erop toezien dat de geldigheidsduur van een SIGMET niet meer dan 4 uur bedraagt, en niet meer dan 6 uur in het bijzondere geval van een SIGMET voor vulkanische aswolken en tropische cyclonen;
 - d) erop toezien dat SIGMET niet meer dan 4 uur voor het begin van de geldigheidsduur worden uitgegeven. In het bijzondere geval van SIGMET voor vulkanische aswolken of tropische cyclonen, moeten de SIGMET zo snel mogelijk worden uitgegeven, maar niet meer dan 12 uur voor het begin van de geldigheidsduur, en moeten ze minstens om de 6 uur worden geactualiseerd.”;
- (h) MET.OR.255 wordt vervangen door:

“MET.OR.255 AIRMET

Een luchtvaartmeteorologisch waarnemingscentrum zal:

- a) AIRMET opstellen en verspreiden als de bevoegde autoriteit heeft vastgesteld dat de verkeersdichtheid onder vluchtniveau 100 of tot vluchtniveau 150 in bergachtige gebieden, of hoger, indien noodzakelijk, de afgifte en verspreiding van gebiedsvoorspellingen voor dergelijke activiteiten rechtvaardigt;
 - b) de AIRMET-bericht annuleren als de verschijnselen zich niet langer voordoen of zich naar verwachting niet langer zullen voordoen in het gebied;
 - c) erop toezien dat de geldigheidsduur van een AIRMET niet meer dan 4 uur bedraagt.
- (i) punt MET.OR.260, onder c) wordt vervangen door:
- “c) erop toezien dat voorspellingen voor gebieden waarin vluchten op lage hoogte plaatsvinden die worden opgesteld ter ondersteuning van de uitgifte van een AIRMET, om de 6 uur worden uitgegeven met een geldigheidsduur van 6 uur en uiterlijk 1 uur voor het begin van de geldigheidsduur worden verzonden naar de betrokken luchtvaartmeteorologische waarnemingscentra.”;
- (j) punt MET.OR.265, onder a), punt 4), wordt vervangen door:
- “(4) WAFCS, internationale OPMET-gegevensbanken, internationale NOTAM-kantoren en centra die krachtens regionale overeenkomsten inzake luchtvaartnavigatie zijn aangewezen voor de exploitatie van de internetdiensten van de vaste luchtvaartradiodienst”;
- (k) MET.OR.270 wordt als volgt gewijzigd:
- i) de inleidende zin wordt vervangen door:
Een TCAC verstrekt:“;
 - ii) punt a), onder 3), wordt vervangen door:
“(3) WAFCS, internationale OPMET-gegevensbanken, en centra die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van de internetdiensten van de vaste luchtvaartradiodienst”;
- (l) MET.TR.200 wordt als volgt gewijzigd:
- i) onder a) wordt de inleidende zin vervangen door:
Een lokaal routineverslag, lokaal speciaal verslag en METAR bevatten de volgende elementen, in de aangegeven volgorde:
 - ii) onder b) wordt de inleidende zin vervangen door:
“In een lokaal routineverslag en lokaal speciaal verslag:”;
- (m) MET.TR.205 wordt als volgt gewijzigd:
- i) punt a) wordt als volgt gewijzigd:
 - punt 1) wordt vervangen door:
“(1) In een lokaal routineverslag, lokaal speciaal verslag en METAR worden de richting en snelheid van de grondwind gerapporteerd in stappen van respectievelijk 10 werkelijke graden en 1 kt (0,5 m/s).”;
 - in punt 3) wordt de inleidende zin vervangen door:

- “In een lokaal routineverslag, lokaal speciaal verslag en METAR:
- In punt 3), onder iii), wordt het bepaalde onder A) vervangen door:

“(A) 5 kt (2,5 m/s) of meer in een lokaal routineverslag en lokaal speciaal verslag wanneer procedures ter beperking van geluidshinder worden toegepast.”;
 - ii) punt b) wordt als volgt gewijzigd:
 - punt 1) wordt vervangen door:

“(1) In een lokaal routineverslag, lokaal speciaal verslag en METAR wordt het zicht gerapporteerd in stappen van 50 m als het zicht minder dan 800 m bedraagt; in stappen van 100 m als het zicht minstens 800 m, maar minder dan 5 km bedraagt; in stappen van 1 kilometer als het zicht minstens 5 km, maar minder dan 10 km bedraagt; en als 10 km wanneer het zicht 10 km of meer bedraagt, behalve indien de voorwaarden voor het gebruik van CAVOK van toepassing zijn.”;
 - punt 3) wordt vervangen door:

“(3) In een lokaal routineverslag en lokaal speciaal verslag wordt het zicht langs de baan of banen gerapporteerd samen met de meeteenheden die worden gebruikt om het zicht aan te geven.”;
 - iii) punt c) wordt als volgt gewijzigd:
 - punt 1) wordt vervangen door:

“(1) In een lokaal routineverslag, lokaal speciaal verslag en METAR wordt de RVR gerapporteerd in stappen van 25 m als de RVR minder dan 400 m bedraagt in stappen van 50 m als de RVR tussen 400 en 800 m ligt; en in stappen van 100 m als de RVR meer dan 800 m bedraagt.”;
 - punt 3) wordt vervangen door:

“(3) In een lokaal routineverslag, lokaal speciaal verslag en METAR:

 - (i) als de RVR hoger is dan de maximumwaarde die door het gebruikte systeem kan worden bepaald, wordt ze gerapporteerd met de afkorting “ABV” in een lokaal routineverslag en lokaal speciaal verslag, en met de afkorting “P” in METAR, gevolgd door de maximumwaarde die door het systeem kan worden bepaald;
 - (ii) als de RVR lager is dan de minimumwaarde die door het gebruikte systeem kan worden bepaald, wordt ze gerapporteerd met de afkorting “BLW” in een lokaal routineverslag en lokaal speciaal verslag, en met de afkorting “P” in METAR, gevolgd door de minimumwaarde die door het systeem kan worden bepaald.”;
 - in punt 4) wordt de inleidende zin vervangen door:

“In een lokaal routineverslag en lokaal speciaal verslag.”;
 - iv) punt d) wordt als volgt gewijzigd:
 - punt 1) wordt vervangen door:

“(1) In een lokaal routineverslag en lokaal speciaal verslag worden het type, de kenmerken en, in voorkomend geval, de intensiteit van waargenomen actuele weersomstandigheden gerapporteerd.”;
 - in punt 3) wordt de inleidende zin vervangen door:

“In een lokaal routineverslag, lokaal speciaal verslag en METAR worden de volgende kenmerken van actuele weersomstandigheden, waar nodig, gerapporteerd met hun respectieve afkortingen en relevante criteria, naargelang van het geval.”;
 - in punt 4) wordt de inleidende zin vervangen door:

“In een lokaal routineverslag, lokaal speciaal verslag en METAR:
 - v) punt e) wordt als volgt gewijzigd:
 - punt 1) wordt vervangen door:

“(1) In een lokaal routineverslag, lokaal speciaal verslag en in METAR wordt de hoogte van de wolkenbasis gerapporteerd in stappen van 100 ft (30 m) tot 10 000 ft (3000 m) en in stappen van 1 000 ft (300 m) boven 10 000 ft (3 000 m).”;

- in punt 3) wordt de inleidende zin vervangen door:
“In een lokaal routineverslag en lokaal speciaal verslag.”;
- vi) punt f) wordt als volgt gewijzigd:
 - punt 1) wordt vervangen door:
“(1) In een lokaal routineverslag, lokaal speciaal verslag en METAR wordt de luchttemperatuur en dauwpunttemperatuur gerapporteerd in stappen van hele graden Celsius.”;
 - punt 3) wordt vervangen door:
“(3) In een lokaal routineverslag, lokaal speciaal verslag en METAR wordt een temperatuur van minder dan 0 °C aangegeven.”;
- vii) punt g) wordt als volgt gewijzigd:
 - punt 1) wordt vervangen door:
“(1) In een lokaal routineverslag, lokaal speciaal verslag en METAR worden de QNH en QFE berekend in tienden van een hectopascal en gerapporteerd in stappen van hele hectopascal, met een notering in vier cijfers.”;
 - in punt 3) wordt de inleidende zin vervangen door:
“In een lokaal routineverslag en lokaal speciaal verslag.”;
- (n) MET.TR.210 wordt als volgt gewijzigd:
 - i) punt a), onder 3), punt i), wordt vervangen door:
“(i) 2 minuten voor een lokaal routineverslag en een lokaal speciaal verslag en voor windbeeldschermen in ATS-eenheden.”;
 - ii) punt c), onder 4), ii), A), wordt vervangen door:
“(A) 1 minuten voor een lokaal routineverslag en een lokaal speciaal verslag en voor RVR-beeldschermen in ATS-eenheden.”;
- (o) MET.TR.215 wordt als volgt gewijzigd:
 - i) punt e), onder 5), wordt vervangen door:
“(5) SIGMET en, voor zover uitgegeven, AIRMET en passende speciale vluchtrapporten die relevant zijn voor de gehele route.”;
 - ii) punt g) wordt vervangen door:
“(g) Wanneer voorspellingen van de wind en temperatuur in de hogere luchtlagen, zoals vermeld in MET. OR.275, onder a), punt 1), worden uitgegeven in kaartvorm, betreft het voorspellende kaarten voor een vast tijdstip, voor de in MET.TR.275, onder b), punt 3), vermelde vliegniveaus. Wanneer voorspellingen van in punt MET.OR.275, onder a), punt 2), vermelde belangrijke meteorologische verschijnselen (SIGWX) worden uitgegeven in kaartvorm, betreft het voorspellende kaarten voor een vast tijdstip, voor een atmosferische laag die begrensd is door de in MET.TR.275, onder c), en MET.TR.275, onder d), vermelde vliegniveaus.”;
- (p) MET.TR.220 wordt als volgt gewijzigd:
 - i) punt c) wordt vervangen door:
“(c) De geldigheidsduur van een gewone TAF bedraagt 9, 24 of 30 uur, tenzij anders voorgeschreven door de bevoegde autoriteit, rekening houdende met de verkeerseisen voor luchtvaartterreinen met bedrijfsuren van minder dan 9 uur. TAF worden ten vroegste 1 uur vóór het begin van de geldigheidsperiode ter verzending ingediend.”;
 - ii) punt d) wordt vervangen door:
“(d) Indien TAF in digitale vorm worden verspreid, moeten ze:
 - (1) geformatteerd zijn volgens een wereldwijd interoperabel model voor informatie-uitwisseling en gebruikmaken van de “geography markup language” (GML);

- (2) vergezeld gaan van de passende metagegevens.”;
- iii) onder g) worden de punten 1) en 2) vervangen door:
- “(1) het 30 % tot 40 % waarschijnlijk is dat alternatieve meteorologische omstandigheden zullen bestaan tijdens een specifieke voorspellingsperiode, of
- (2) het 30 % tot 40 % waarschijnlijk is dat tijdelijke schommelingen in meteorologische omstandigheden zullen optreden tijdens een specifieke voorspellingsperiode.”;
- (q) de punten MET.TR.250 en MET.TR.255 worden vervangen door:

“MET.TR.250 SIGMET

- (a) De inhoud en volgorde van de elementen van een SIGMET moeten in overeenstemming zijn met het model in aanhangsel 5A.
- (b) Er zijn drie types SIGMET:
- (1) SIGMET voor weersomstandigheden tijdens de vlucht, behalve vulkanische aswolken of tropische cyclonen;
- (2) SIGMET voor vulkanische as;
- (3) SIGMET voor tropische cyclonen.
- (c) Het volgnummer van SIGMET bestaat uit drie karakters: één letter en twee cijfers.
- (d) In een SIGMET wordt slechts één van de in aanhangsel 5A opgesomde verschijnselen vermeld, waarbij gebruik wordt gemaakt van de passende afkortingen en een drempelwaarde voor de grondwind van 34 kt (17 m/s) of meer voor tropische cyclonen.
- (e) SIGMET betreffende onweer of een tropische cycloon bevat geen verwijzingen naar de bijbehorende turbulentie en ijsvorming.
- (f) Indien SIGMET in digitale vorm worden verspreid, moeten ze:
- (1) geformatteerd zijn volgens een wereldwijd interoperabel model voor informatie-uitwisseling en gebruikmaken van de “geography markup language” (GML);
- (2) vergezeld gaan van de passende metagegevens.

MET.TR.255 AIRMET

- (a) De inhoud en volgorde van de elementen van een AIRMET moeten in overeenstemming zijn met het model in aanhangsel 5A.
- (b) Het volgnummer waarnaar wordt verwezen in het model in aanhangsel 5 komt overeen met het aantal AIRMET dat is uitgegeven voor het vluchtinformatiegebied sinds 00.01 UTC op de dag in kwestie.
- (c) In een AIRMET wordt slechts één van de in aanhangsel 5A opgesomde verschijnselen vermeld, waarbij gebruik wordt gemaakt van de passende afkortingen en de volgende drempelwaarden, wanneer het verschijnsel zich onder vliegniveau 100 voordoet of onder vliegniveau 150 in bergachtige gebieden, of hoger, indien noodzakelijk:
- (1) wijdverspreide grondwindsnelheid van meer dan 30 kt (15 m/s), met relevante richting en eenheden;
- (2) grote gebieden waarin het zicht beperkt is tot minder dan 5 000 m, met inbegrip van de weersomstandigheid die de afname van het zicht veroorzaakt;
- (3) grote gebieden met aaneengesloten of gebroken bewolking met een basishoogte van minder dan 1 000 voet (300 m) boven de grond.
- (d) AIRMET betreffende onweer of cumulonimbuswolken bevatten geen verwijzingen naar de bijbehorende turbulentie en ijsvorming.
- (e) Indien AIRMET in digitale vorm worden verspreid, moeten ze:
- (1) geformatteerd zijn volgens een wereldwijd interoperabel model voor informatie-uitwisseling en gebruikmaken van de “geography markup language” (GML);
- (2) vergezeld gaan van de passende metagegevens.”;

- (r) punt MET.TR.260, onder c) wordt vervangen door:

“(c) Wanneer de bevoegde autoriteit heeft vastgesteld dat de dichtheid van het verkeer onder vliegniveau 100 de uitgifte rechtvaardigt van een AIRMET, dan worden de gebiedsvoorspellingen uitgegeven voor de laag tussen de grond en vliegniveau 100 of vliegniveau 150 in bergachtige gebieden of hoger, indien noodzakelijk, en bevatten ze informatie over en-routeweersomstandigheden die een gevaar vormen voor vluchten op lage hoogte, ter ondersteuning van de uitgifte van de AIRMET en de aanvullende informatie die vereist is voor vluchten op lage hoogte.”;

- (s) MET.TR.265 wordt vervangen door:

“MET.TR.265 Verantwoordelijkheden van het Adviescentrum voor vulkanische aswolken

- (a) Het advies over vulkanische aswolken wordt verstrekt in beknopte, duidelijke taal en overeenkomstig het model in aanhangsel 6. Wanneer er geen afkortingen beschikbaar zijn, wordt gebruikgemaakt van tekst in gewone Engelse taal. Dit moet echter tot een minimum worden beperkt.
- (b) Indien advies over vulkanische aswolken in digitale vorm wordt verspreid, moet het:
- (1) geformatteerd zijn volgens een wereldwijd interoperabel model voor informatie-uitwisseling en gebruikmaken van de “geography markup language” (GML);
 - (2) vergezeld gaan van de passende metagegevens.
- (c) Wanneer advies over vulkanische aswolken in grafische vorm wordt opgesteld, wordt het uitgegeven in het PNG-formaat (Portable Network Graphics).”;
- (t) aan MET.TR.270 worden de volgende punten c) en d) toegevoegd:
- “(c) Indien advies over tropische cyclonen in digitale vorm wordt verspreid, moet het:
- (1) geformatteerd zijn volgens een wereldwijd interoperabel model voor informatie-uitwisseling en gebruikmaken van de “geography markup language” (GML);
 - (2) vergezeld gaan van de passende metagegevens.
- (d) Wanneer advies over tropische cyclonen in grafische vorm wordt opgesteld, wordt het uitgegeven in het PNG-formaat (Portable Network Graphics).”;
- (u) MET.TR.275, onder b), punt 3), wordt als volgt gewijzigd:
- i) de punten (i), (ii) en (iii) worden vervangen door:
 - “(i) windgegevens voor vliegniveaus 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) en 530 (100 hPa);
 - (ii) temperatuurgegevens voor vliegniveaus 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) en 530 (100 hPa);
 - (iii) vochtigheidsgegevens voor vliegniveaus 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) en 180 (500 hPa).”;
 - ii) punt (viii) wordt vervangen door:

“(viii) gegevens over de geopotentiële hoogte voor vliegniveaus 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) en 530 (100 hPa).”;
- (v) Aanhangsel 1 wordt vervangen door:

"Aanhangsel 1

Model voor METAR*Legende:*

M = verplicht;

C = voorwaardelijk, afhankelijk van de meteorologische omstandigheden of de observatiemethode;

O = facultatief.

Opmerking 1: het bereik en de resolutie voor de numerieke elementen in METAR zijn vermeld in een afzonderlijke tabel onder dit model.

Opmerking 2: voor de betekenis van de afkortingen, zie ICAO Document 8400 "Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC).

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)		Voorbeelden
Identificatie van het type verslag (M)	Type verslag (M)	METAR, METAR COR		METAR METAR COR
Locatie-indicator (M)	ICAO-locatie-indicator (M),	nnnn		YUDO
Tijdstip van de waarneming (M)	Datum en tijdstip van de waarneming in UTC (M)	nnnnnnZ		221630Z
Identificatie van een geautomatiseerd of ontbrekend rapport (C)	Identificator geautomatiseerd of ontbrekend rapport (C)	AUTO of NIL		AUTO NIL
EINDE METAR ALS HET RAPPORT ONTBREEKT.				
Grondwind (M)	Windrichting (M)	nnn	VRB	24004MPS VRB01MPS (24008KT) (VRB02KT) 19006MPS (19012KT) 00000MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Windsnelheid (M)	[P]nn[n]		
	Significante variaties in de wind (C)	G[P]nn[n]		12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Meeteenheden (M)	MPS (of KT)		
	Significante variaties in de windrichting (C)	nnnVnnn	—	02005MPS 350V070 (02010KT 350V070)

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)			Voorbeelden	
Zicht (M)	Overheersend of minimumzicht (M)	nnnn			C A V O K	0350 CAVOK 7000 9999 0800
	Minimumzicht en richting van het minimumzicht (C)	nnnn[N] of nnnn[NE] of nnnn[E] of nnnn[SE] of nnnn[S] of nnnn[SW] of nnnn[W] of nnnn[NW]				2000 1200NW 6000 2800E 6000 2800
Zichtbare baanlengte (C) ⁽¹⁾	Naam van het element (M)	R				R32/0400 R12R/1700 R16L/0650 R16C/0500 R16R/0450 R17L/0450
	Baan (M)	nn[L]/of nn[C]/of nn[R]/				
	Zichtbare baanlengte (M)	[P of M]nnnn				R14L/P2000 R10/M0050
	Recente evolutie van de zichtbare baanlengte (C)	U, D of N				R12/1100U R26/0550N R20/0800D R12/0700
Actuele weersomstandigheden (C)	Intensiteit of nabijheid van actuele weersomstandigheden (C)	— of +	—	VC		
	Kenmerken en type van de actuele weersomstandigheden (M)	DZ of RA of SN of SG of PL of DS of SS of FZDZ of FZRA of FZUP of FC ⁽²⁾ of SHGR of SHGS of SHRA of SHSN of SHUP of TSGR of TSGS of TSRA of TSSN of TSUP of UP	FG of BR of SA of DU of HZ of FU of VA of SQ of PO of TS of BCFG of BLDU of BLSA of BLSN of DRDU of DRSA of DRSN of FZFG of MIFG of PRFG of//	FG of PO of FC of DS of SS of TS of SH of BLSN of BLSA of BLDU of VA		RA HZ VCFG + TSRA FG VCSH + DZ VA VCTS —SN MIFG VCBLSA + TSRASN —SNRA DZ FG + SHSN BLSN UP FZUP TSUP FZUP //

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)				Voorbeelden
Wolken (M)	Hoeveelheid wolken en hoogte wolkenbasis of verticaal zicht (M)	FEWnnn of SCTnnn of BKNnnn of OVCnnn of FEW///of SCT///of BKN///of OVC///of ///nnn of //////	VVnnn of VV///	NSC of NCD		FEW015 VV005 OVC030 VV/// NSC SCT010 OVC020 BKN/// ///015
	Type wolken (C)	CB of TCU of///	—			BKN009TCU NCD SCT008 BKN025CB BKN025///
Lucht- en dauwpunttemperatuur (M)	Lucht- en dauwpunttemperatuur (M)	[M]nn/[M]nn				17/10 02/M08 M01/M10
Drukwaarden (M)	Naam van het element (M)	Q				Q0995 Q1009 Q1022 Q0987
	QNH (M)	nnnn				
Aanvullende informatie (C)	Recente weersomstandigheden (C)	REFZDZ of REFZRA of REDZ of RE[SH]RA of RERASN of RE[SH]SN of RESG of RESHGR of RESHGS of REBLSN of RESS of REDS of RETSRA of RETSSN of RETSGR of RETSGS of RETS of REFC of REVA of REPL of REUP of REFZUP of RETSUP of RESHUP				REFZRA RETSRA
	Windschering (C)	WS Rnn[L] of WS Rnn[C] of WS Rnn[R] of WS ALL RWY				WS R03 WS ALL RWY WS R18C
	Temperatuur van het zeeoppervlak en staat van de zee of significante golfhoogte (C)	W[M]nn/Sn of W[M]nn/Hn[n][n]				W15/S2 W12/H75

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)					Voorbeelden
Trendvoorspelling (O)	Veranderingsindicator (M)	NOSIG	BECMG of TEMPO				NOSIG BECMG FEW020 TEMPO
	Periode van verandering (C)		FMnnnn en/of TLnnnn of ATnnnn				25018G25MPS (TEMPO 25036G50KT) BECMG FM1030 TL1130 CAVOK
	Wind (C)		nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS (of nnn[P]nn[G[P]nn]KT)				BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800
	Overheersend zicht (C)		nnnn			C A V O K	9000 NSW BECMG FM1900 0500 +SNRA BECMG FM1100 SN TEMPO FM1130 BLSN TEMPO FM0330 TL0430 FZRA
	Weersomstandigheid: intensiteit (C)		— of +	—	N S W		TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC
	Weersomstandigheid: kenmerken en type (C)		DZ of RA of SN of SG of PL of DS of SS of FZDZ of FZRA of SHGR of SHGS of SHRA of SHSN of TSGR of TSGS of TSRA of TSSN	FG of BR of SA of DU of HZ of FU of VA of SQ of PO of FC of TS of BCFG of BLDU of BLSA of BLSN of DRDU of DRSA of DRSN of FZFG of MIFG of PRFG			BECMG AT1130 OVC010 TEMPO TL1530 +SHRA BKN012CB
	Wolkenhoeveelheid en hoogte van de wolkenbasis of verticaal zicht (C)		FEWnnn of SCTnnn of of BKNnnn of OVCnnn	VVnnn of VV///	N S C		
	Type wolken (C)		CB of TCU	—			

(¹) Vermelden indien het zicht of de zichtbare baanlengte < 1 500 m; voor maximaal vier banen.

(²) “Zwaar” wordt gebruikt voor een tornado of waterhoos; “gematigd” (geen kwalificatie) voor een hooswolk die de grond niet bereikt.

Bereik en resoluties voor de numerieke elementen van METAR

Elementen		Bereik	Resolutie
Baan:(geen eenheden)		01—36	1
Windrichting:	werkelijke °	000-360	10
Windsnelheid:	MPS	00-99	1
	KT	00—199 (*)	1
Zicht:	M	0000-0750	50
	M	0800—4 900	100
	M	5 000—9 000	1 000
	M	10 000—	0 (vaste waarde: 9 999)
Zichtbare baanlengte:	M	0000-0375	25
	M	0400-0750	50
	M	0800-2 000	100
Verticaal zicht:	30's M (100's FT)	000-020	1
Wolken: hoogte wolkenbasis:	30's M (100's FT)	000-099	1
		100-200	10
Luchttemperatuur; Dauwpunttemperatuur:	°C	—80 — +60	1
QNH:	hPa	0850—1 100	1
Temperatuur van het zeeoppervlak:	°C	—10 — +40	1
Staat van de zee:(geen eenheden)		0-9	1
Significante golfhoogte:	M	0-999	0,1
Staat van de baan	Baanaanduiding:(geen eenheden)	01—36; 88; 99	1
	Neerslag op de baan:(geen eenheden)	0-9	1
	Mate van verontreiniging van de baan: (geen eenheden)	1; 2; 5; 9	—
	Diepte van de neerslag:(geen eenheden)	00-90; 92-99	1
	Wrijvingscoëfficiënt/remwerking: (geen eenheden)	00-95; 99	1

(*) Voor luchtvaartdoeleinden hoeven grondwindsnelheden van 100 kt (50 m/s) of meer niet te worden gerapporteerd; er is evenwel voorzien in bepalingen voor het rapporteren van windsnelheden tot 199 kt (99 m/s) voor niet-luchtvaartgerelateerde doeleinden, voor zover nodig.;

(w) Aanhangsels 3 en 4 worden vervangen door:

“Aanhangsel 3

Model voor terminalvoorspellingen

Legende:

M = verplicht;

C = voorwaardelijk, afhankelijk van de meteorologische omstandigheden of de observatiemethode;

O = facultatief.

Opmerking 1: het bereik en de resolutie voor de numerieke elementen in TAF zijn vermeld in een afzonderlijke tabel onder dit model.

Opmerking 2: voor de betekenis van de afkortingen, zie ICAO Doc 8400 “Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC).

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)	Voorbeelden
Identificatie van het type van de voorspelling (M)	Type voorspelling (M)	TAF of TAF AMD of TAF COR	TAF TAF AMD TAF COR
Locatie-indicator (M)	ICAO-locatie-indicator (M),	nnnn	YUDO
Tijdstip van uitgifte van de voorspelling (M)	Datum en tijdstip van uitgifte van de voorspelling in UTC (M)	nnnnnnZ	160000Z
Identificatie van een ontbrekende voorspelling (C)	Identificatie ontbrekende voorspelling (C)	NIL	NIL

EINDE TERMINALVOORSPELLING ALS DE VOORSPELLING ONTBREEKT

Dagen en geldigheidsperiode van de voorspelling (M)	Dagen en geldigheidsperiode van de voorspelling in UTC (M)	nnnn/nnnn	0812/0918
Identificatie van de geannuleerde voorspelling (C)	Identificatie geannuleerde voorspelling (C)	CNL	CNL

EINDE TERMINALVOORSPELLING ALS DE VOORSPELLING WORDT GEANNULEERD

Grondwind (M)	Windrichting (M)	nnn of VRB	24004MPS; VRB01MPS (24008KT); (VRB02KT) 19005 MPS (19010KT)
	Windsnelheid (M)	[P]nn[n]	00000 MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Significante variaties in de wind (C)	G[P]nn[n]	12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Meeteenheden (M)	MPS (of KT)	

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)			Voorbeelden
Zicht (M)	Overheersend zicht (M)	nnnn			C A V O K 0350 CAVOK 7000 9000 9999
Weer (C)	Intensiteit van de weersomstandigheden (C) ⁽¹⁾	— of +	—		
	Kenmerken en type van weersomstandigheden (C)	DZ of RA of SN of SG of PL of DS of SS of FZDZ of FZRA of SHGR of SHGS of SHRA of SHSN of TSGR of TSGS of TSRA of TSSN	FG of BR of SA of DU of HZ of FU of VA of SQ of PO of FC of TS of BCFG of BLDU of BLSA of BLSN of DRDU of DRSA of DRSN of FZFG of MIFG of PRFG		RA HZ + TSRA FG —FZDZ PRFG + TSRASN SNRA FG
Wolken (M) ⁽²⁾	Hoeveelheid wolken en hoogte wolkenbasis of verticaal zicht (M)	FEWnnn of SCTnnn of BKNnnn of OVCnnn	VVnnn of VV///	NSC	FEW010 VV005 OVC020 VV/// NSC SCT005 BKN012
	Type wolken (C)	CB of TCU	—		SCT008 BKN025CB
Temperatuur (O) ⁽³⁾	Naam van het element (M)	TX			TX25/1013Z TN09/1005Z TX05/2112Z TNM02/2103Z
	Maximumtemperatuur (M)	[M]nn/			
	Datum en tijdstip waarop de maximumtemperatuur werd bereikt (M)	nnnnZ			
	Naam van het element (M)	TN			
	Minimumtemperatuur (M)	[M]nn/			
	Datum en tijdstip waarop de minimumtemperatuur werd bereikt (M)	nnnnZ			

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)				Voorbeelden
Verwachte significante wijzigingen van een of meer van de bovenvermelde elementen tijdens de geldigheidsduur (C)	Veranderings- of waarschijnlijkheids-indicator (M)	PROB30 [TEMPO] of PROB40 [TEMPO] of BECMG of TEMPO of FM				
	Periode van het voorval of de verandering (M)	nnnn/nnnn of nnnnnn				
	Wind (C)	nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS of VRBnnMPS (of nnn[P]nn[G[P]nn]KT of VRBnnKT)				TEMPO 0815/0818 25017G25MPS (TEMPO 0815/0818 25034G50KT) TEMPO 2212/2214 17006G13MPS 1000 TSRA SCT010CB BKN020 (TEMPO 2212/2214 17012G26KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020)
	Overheersend zicht (C)	nnnn			C A V O K	BECMG 3010/3011 00000MPS 2400 OVC010 (BECMG 3010/3011 00000KT 2400 OVC010) PROB30 1412/1414 0800 FG
	Weersomstandigheid: intensiteit (C)	— of +	—	NSW		BECMG 1412/1414 RA TEMPO 2503/2504 FZRA TEMPO 0612/0615 BLSN PROB40 TEMPO 2923/3001 0500 FG
	Weersomstandigheid: kenmerken en type (C)	DZ of RA of SN of SG of PL of DS of SS of FZDZ of FZRA of SHGR of SHGS of SHRA of SHSN of TSGR of TSGS of TSRA of TSSN	FG of BR of SA of DU of HZ of FU of VA of SQ of PO of FC of TS of BCFG of BLDU of BLSA of BLSN of DRDU of DRSA of DRSN of FZFG of MIFG of PRFG			

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)				Voorbeelden
	Hoeveelheid wolken en hoogte wolkenbasis of verticaal zicht (C)	FEWnnn of SCTnnn of BKNnnn of OVCnnn	VVnnn of VV///	NSC		FM051230 15004MPS 9999 BKN020 (FM051230 15008KT 9999 BKN020) BECMG 1618/1620 8000 NSW NSC
	Type wolken (C)	CB of TCU	—			BECMG 2306/2308 SCT015CB BKN020

(¹) Vermelden indien van toepassing. Geen kwalificatie voor matige intensiteit.

(²) Tot vier wolkenlagen.

(³) Bestaande uit maximaal vier temperaturen (twee maximumtemperaturen en twee minimumtemperaturen).

Bereik en resoluties voor de numerieke elementen van terminalvoorspellingen

Elementen		Bereik	Resolutie
Windrichting:	werkelijke °	000-360	10
Windsnelheid:	MPS	00-99 (*)	1
	KT	0—199 (*)	1
Zicht:	M	0000-0750	50
	M	0800-4 900	100
	M	5 000—9 000	1 000
	M	10 000—	0 (vaste waarde: 9999)
Verticaal zicht:	30's M (100's FT)	000-020	1
Wolken: hoogte wolkenbasis:	30's M (100's FT)	000-099 100-200	1 10
Luchttemperatuur (maximum en minimum): °C		—80 — +60	1

(*) Voor luchtvaartdoeleinden hoeven grondwindsnelheden van 100 kt (50 m/s) of meer niet te worden gerapporteerd; er is evenwel voorzien in bepalingen voor het rapporteren van windsnelheden tot 199 kt (99 m/s) voor niet-luchtvaartgerelateerde doeleinden, voor zover nodig.

Aanhangsel 4

Model voor windscheringswaarschuwingen*Legende:*

M = verplicht;

C = facultatief, wanneer van toepassing.

Opmerking 1: het bereik en de resolutie van de numerieke elementen in windscheringswaarschuwingen zijn opgenomen in aanhangsel 8.

Opmerking 2: voor de betekenis van de afkortingen, zie ICAO Doc 8400 "Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)."

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)	Voorbeeld
Locatie-indicator van het luchtvaartterrein (M)	Locatie-indicator van het luchtvaartterrein	nnnn	YUCC
Identificatie van het type bericht (M)	Berichttype en volgnummer	WS WRNG [n]n	WS WRNG 1
Begintijdstip en geldigheidsduur (M)	Datum en tijdstip van afgifte en, indien van toepassing, geldigheidsduur in UTC	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] of [VALID nnnnnn/nnnnnn]	211230 VALID TL 211330 221200 VALID 221215/221315

IN HET GEVAL DE WINDSCHERINGSWAARSCHUWING MOET WORDEN GEANNULEERD, ZIE NADERE INFORMATIE AAN HET EINDE VAN DIT MODEL

Verschijnsel (M)	Identificatie van het verschijnsel en de locatie	[MOD] of [SEV] WS IN APCH of [MOD] of [SEV] WS [APCH] RWYnnn of [MOD] of [SEV] WS IN CLIMB-OUT of [MOD] of [SEV] WS CLIMB-OUT RWYnnn of MBST IN APCH of MBST [APCH] RWYnnn of MBST IN CLIMB-OUT of MBST IN CLIMB-OUT of	WS APCH RWY12 MOD WS RWY34 WS IN CLIMB-OUT MBST APCH RWY26 MBST IN CLIMB-OUT
Waargenomen, gerapporteerd of voorspeld verschijnsel (M)	Vermelding of het verschijnsel is waargenomen of gerapporteerd en naar verwachting zal blijven duren, of is voorspeld	REP AT nnnn nnnnnnnn of OBS [AT nnnn] of FCST	REP AT 1510 B747 OBS AT 1205 FCST
Nadere informatie over het verschijnsel (C)	Beschrijving van het verschijnsel dat leidt tot de afgifte van de windscheringswaarschuwing	SFC WIND: nnn/nnMPS (of nnn/nnKT) nnnM (nnnFT)-WIND: nnn/nnMPS (of nnn/nnKT) of nnKMH (of nnKT) LOSS nnKM (of nnNM) FNA RWYnn of nnKMH (of nnKT) GAIN nnKM (of nnNM) FNA RWYnn	SFC WIND: 320/5 MPS 60M-WIND: 360/13 MPS (SFC WIND: 320/10KT 200FT-WIND: 360/26KT) 60KMH LOSS 4KM FNA RWY13 (30KT LOSS 2NM FNA RWY13)

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)	Voorbeeld
OR			
Annulering van de windscheringswaarschuwing	Annulering van de windscheringswaarschuwing, met verwijzing naar de identificatie ervan	CNL WS WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn	CNL WS WRNG 1 211230/211330;

(x) Aanhangsel 5 wordt geschrapt.

(y) De volgende aanhangsels 5A en 5B worden ingevoegd:

“Aanhangsel 5 A

Model voor SIGMET en AIRMET

Legende:

M = verplicht;

C = voorwaardelijk, wanneer van toepassing, en

= = een dubbele lijn geeft aan dat de daaropvolgende tekst op de volgende lijn moet worden vermeld.

Opmerking: het bereik en de resolutie van de numerieke elementen in SIGMET/AIRMET zijn opgenomen in aanhangsel 8.

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	SIGMET-model	AIRMET-model	SIGMET-voorbeelden	AIRMET-voorbeelden
Plaatsindicator van FIR/CTA (M)	De ICAO-locatie-indicator van de ATS-eenheid die het FIR of CTA bedient waarop de SIGMET/AIRMET betrekking heeft	nnnn		YUCC YUDD	
Identificatie (M)	Identificatie en volgnummer van de SIGMET of AIRMET	SIGMET nnn	AIRMET [n][n]n	SIGMET U05 SIGMET I12	AIRMET 2 AIRMET 19 AIRMET B19
Geldigheidsperiode (M)	Dag-tijd-groepen met vermelding van de geldigheidsduur in UTC	VALID nnnnnn/nnnnnn		VALID 010000/010400 VALID 221215/221600 VALID 101520/101800 VALID 251600/252200 VALID 152000/160000 VALID 192300/200300	
Plaatsindicator van MWO (M)	Plaatsindicator van MWO waarvan de SIGMET of AIRMET afkomstig is, met een koppeltken	nnnn—		YUDO— YUSO—	

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	SIGMET-model		AIRMET-model	SIGMET-voorbeelden	AIRMET-voorbeelden
Naam van het FIR/CTA (M)	Plaatsbepaling en naam van het FIR/CTA waarvoor de SIGMET/AIRMET wordt uitgegeven	nnnn nnnnnnnnnn FIR[/UIR] of nnnn nnnnnnnnnn CTA	nnnn nnnnnnnnnn FIR[/n]		YUCC AMS- WELL FIR YUDD SHAN- LON FIR/UIR YUDD SHAN- LON CTA	YUCC AMS- WELL FIR/2 YUDD SHAN- LON FIR

IN HET GEVAL DE SIGMET MOET WORDEN GEANNULEERD, ZIE NADERE INFORMATIE AAN HET EINDE VAN DIT MODEL

Verschijnsel (M)	Beschrijving van het verschijnsel dat aanleiding geeft tot de uitgifte van de SIGMET/AIRMET	OBSC TS[GR] EMBD TS[GR] FRQ TS[GR] SQL TS[GR] TC nnnnnnnnnn PSN Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] CB of TC NN PSN Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS [VA ERUPTION] [MT nnnnnnnnnn] [PSN Nnn[nn] of Snn[nn] Ennn[nn] of Wnnn[nn]] VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND nnn/nn[n]MPS (of SFC WIND nnn/nn[n]KT) SFCVISnnnnM (nn) ISOLTS[GR] OCNLT[GR] MT OBSC BKN CLD nnn/[ABV] nnnnM (of BKN CLD nnn/[ABV][n] nnnnFT) of BKN CLD SFC/ [ABV]nnnnM (of BKN CLD SFC/[ABV][n] nnnnFT) OVC CLD nnn/ [ABV]nnnnM (of OVC CLD nnn/[ABV][n] nnnnFT) of OVC CLD SFC/ [ABV]nnnnM (of OVC CLD SFC/[ABV][n] nnnnFT) ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW	OBSC TS OBSC TSGR EMBD TS EMBD TSGR FRQ TS FRQ TSGR SQL TS SQL TSGR TC GLORIA PSN N10 W060 CB TC NN PSN S2030 E06030 CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS VA ERUPTION MT ASHVAL PSN S15 E073 VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND 040/40MPS SFC WIND 310/20KT SFC VIS 1500M (BR) ISOL TS ISOL TSGR OCNLT OCNL TSGR MT OBSC BKN CLD 120/900M BKN CLD 400/3000FT BKN CLD SFC/3000M BKN CLD SFC/ABV10000- FT OVC CLD 270/ABV3000M OVC CLD 900/ABV10000- FT OVC CLD SFC/3000M OVC CLD SFC/ABV10000- FT ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW
Waargenomen of voorspeld verschijnsel (M)	Vermelding of de informatie wordt waargenomen en verwacht wordt te blijven duren, of voorspelling	OBS [AT nnnnZ] of FCST [AT nnnnZ]		OBS OBS AT 1210Z FCST FCST AT 1815Z	

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	SIGMET-model	AIRMET-model	SIGMET-voorbeelden	AIRMET-voorbeelden
Locatie (C)	Locatie (lengte- en breedtegraad (in graden en minuten))	Nnn[nn] Wnnn[nn] or Nnn[nn] Ennn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of of Snn[nn] Wnnn[nn] of N OF Nnn[nn] of S OF Nnn[nn] of N OF Snn[nn] of S OF Snn[nn] of [AND] W OF Wnnn[nn] of E OF Wnnn[nn] of W OF Ennn[nn] of E OF Ennn[nn] of N OF Nnn[nn] of N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] of S OF Snn[nn] of W OF Wnnn[nn] of W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] of E OF Ennn[nn] of N OF LINE of NE OF LINE of E OF LINE of SE OF LINE of S OF LINE of SW OF LINE of W OF LINE of NW OF LINE Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] — Nnn [nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] [— Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]] [— Nnn[nn] of Snn [nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]] [AND N OF LINE of NE OF LINE of E OF LINE of SE OF LINE of S OF LINE of SW OF LINE of W OF LINE of NW OF LINE Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] [— Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn [nn] of Ennn[nn]] [— Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]] of WI Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] — Nnn [nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] — [Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]] (*) of APRX nnKM WID LINE BTN (of nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] [— Nnn[nn] of Snn [nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]] [— Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]] of ENTIRE FIR/UIR of ENTIRE CTA of WI nnnKM (of nnnNM) OF TC CENTRE		N2020 W07005 N48 E010 S60 W160 S0530 E16530 N OF N50 S OF N5430 N OF S10 S OF S4530 W OF W155 E OF W45 W OF E15540 E OF E09015 N OF N1515 AND W OF E13530 S OF N45 AND N OF N40 N OF LINE S2520 W11510 — S2520 W12010 SW OF LINE N50 W005 — N60 W020 SW OF LINE N50 W020 — N45 E010 AND NE OF LINE N45 W020 — N40 E010 WI N6030 E02550 — N6055 E02500 — N6050 E02630 — N6030 E02550 APRX 50KM WID LINE BTN N64 W017 — N60 W010 — N57 E010 ENTIRE FIR ENTIRE FIR/UIR ENTIRE CTA WI 400KM OF TC CENTRE WI 250NM OF TC CENTRE	

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	SIGMET-model	AIRMET-model	SIGMET-voorbeelden	AIRMET-voorbeelden
Niveau (C)	Vliegniveau of -altitude	[SFC/FLnnn of [SFC/]nnnnM (of [SFC/][n]nnnnFT) of FLnnn/nnn of TOP FLnnn of [TOP] ABV FLnnn of [nnnn/]nnnnM (of [[n]nnnn/][n]nnnnFT) of [nnnnM/] FLnnn (of [[n]nnnnFT/]FLnnn) of (') TOP [ABV or BLW] FLnnn		FL180 SFC/FL070 SFC/3000M SFC/10000FT FL050/080 TOP FL390 ABV FL250 TOP ABV FL100 3000M 2000/3000M 8000FT 6000/12000FT 2000M/FL150 10000FT/FL250 TOP FL500 TOP ABV FL500 TOP BLW FL450	
Beweging of verwachte beweging (C) ⁽⁵⁾	Beweging of verwachte beweging (richting en snelheid) ten opzichte van een van de 16 komaspunten, of stationair	MOV N [nnKMH] of MOV NNE [nnKMH] of MOV NE [nnKMH] of MOV ENE [nnKMH] of MOV E [nnKMH] of MOV ESE [nnKMH] of MOV SE [nnKMH] of MOV SSE [nnKMH] of MOV S [nnKMH] of MOV SSW [nnKMH] of MOV SW [nnKMH] of MOV WSW [nnKMH] of MOV W [nnKMH] of MOV WNW [nnKMH] of MOV NW [nnKMH] of MOV NNW [nnKMH] (of MOV N [nnKT] of MOV NNE [nnKT] of MOV NE [nnKT] of MOV ENE [nnKT] of MOV E [nnKT] of MOV ESE [nnKT] of MOV SE [nnKT] of MOV SSE [nnKT] of MOV S [nnKT] of MOV SSW [nnKT] of MOV SW [nnKT] of MOV WSW [nnKT] of MOV W [nnKT] of MOV WNW [nnKT] of MOV NW [nnKT] of MOV NNW [nnKT]) of STNR		MOV SE MOV NNW MOV E 40KMH MOV E 20KT MOV WSW 20KT STNR	
Veranderingen in intensiteit (C)	Verwachte veranderingen in intensiteit	INTSF of WKN of NC		INTSF WKN NC	
Voorspellingsperiode (C) ⁽⁵⁾	Aanduiding van de voorspelling tijdstip van het verschijnsel	FCSTAT nnnnZ	—	FCSTAT 2200Z	—
Voorspelde positie (C) ⁽⁵⁾	Voorspelde positie van de vulkanische aswolk of het centrum van de tropische cycloon of andere gevaarlijke verschijnselen ⁶ aan het einde van de geldigheidsduur van de SIGMET	Nnn[nn] Wnnn[nn] of Nnn[nn] Ennn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of N OF Nnn[nn] of S OF Nnn[nn] of N OF Snn[nn] of S OF Snn[nn] [AND] W OF Wnnn[nn] of E OF Wnnn[nn] of W OF Ennn[nn] of E OF Ennn[nn]	—	N30 W170 N OF N30 S OF S50 AND W OF E170 S OF N46 AND N OF N39 NE OF LINE N35 W020 — N45 W040 SW OF LINE N48 W020 — N43 E010 AND NE OF LINE N43 W020 — N38 E010 WI N20 W090 — N05 W090 — N10 W100 — N20 W100 — N20 W090	—

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	SIGMET-model	AIRMET-model	SIGMET-voorbeelden	AIRMET-voorbeelden
		of N OF Nnn[nn] of N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] of S OF Snn[nn] of W OF Wnnn[nn] of W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] of E OF Ennn[nn] of N OF LINE of NE OF LINE of E OF LINE of SE OF LINE of S OF LINE of SW OF LINE of W OF LINE of NW OF LINE Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] [— Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]] [AND N OF LINE of NE OF LINE of E OF LINE of SE OF LINE of S OF LINE of SW OF LINE of W OF LINE of NW OF LINE Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] [— Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]]] of WI Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] (⁴) of APRX nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] of		APRX 50KM WID LINE BTN N64 W017 — N57 W005 — N55 E010 — N55 E030 ENTIRE FIR ENTIRE FI- R/UIR ENTIRE CTA TC CENTRE PSN N2740 W07345 NO VA EXP	

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	SIGMET-model	AIRMET-model	SIGMET-voorbeelden	AIRMET-voorbeelden
		Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] [— Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]] [— Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]] of ENTIRE FIR[UIR] of ENTIRE CTA of TC CENTRE PSN Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn] ⁽¹⁾ of NO VA EXP ⁽²⁾			
Herhaling van elementen (C) ⁽³⁾	Herhaling van elementen in een SIGMET voor vulkanische aswolken of tropische cyclonen	[AND]	—	AND	—

OR

Annulering van SIGMET/AIRMET (C)	Annulering van SIGMET/AIRMET, met wijziging naar de identificatie ervan	CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn of CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR] ⁽²⁾	CNL AIRMET [n][n]n nnnnnnn/nnnnn- n	CNL SIGMET B04 101200/10160- 0 CNL SIGMET I07 251030/25143- 0 VA MOV TO YUDO FIR	CNL AIRMET 05 151520/151800
----------------------------------	---	---	--	--	--------------------------------

⁽¹⁾ Alleen voor SIGMET voor tropische cyclonen.

⁽²⁾ Alleen voor SIGMET voor vulkanische aswolken.

⁽³⁾ Voor twee vulkanische aswolken of twee centra van tropische cyclonen die gelijktijdig het FIR in kwestie treffen.

⁽⁴⁾ Het aantal coördinaten moet tot een minimum worden beperkt en mag normaliter niet meer dan zeven bedragen.

⁽⁵⁾ De onderdelen "tijdstip van de voorspelling" en "positie van de voorspelling" mogen niet samen met het onderdeel "beweging of verwachte beweging" worden gebruikt.

Opmerking: ernstige of matige ijsvorming en hevige of matige turbulentie (SEV ICE, MOD ICE, SEV TURB, MOD TURB) die gepaard gaan met onweer, cumulonimbuswolken of tropische cyclonen worden niet vermeld.

Aanhangsel 5B

Model voor special speciale vluchtrapporten (uplink)

Legende:

M = verplicht, onderdeel van elk speciaal vluchtrapport (uplink);

C = voorwaardelijk, wanneer van toepassing;

= = een dubbele lijn geeft aan dat de daaropvolgende tekst op de volgende lijn moet worden vermeld.

Opmerking: het bereik en de resolutie van de numerieke elementen in speciale vluchtrapporten zijn opgenomen in aanhangsel 8.

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model	Voorbeelden
Identificatie (M)	Identificatie van het speciaal vluchtrapport (uplink)	ARS	ARS
Identificatie van het luchtvaartuig (M)	Radiotelefonische roepnaam van het luchtvaartuig	nnnnnn	VA812
Waargenomen verschijnsel (M)	Beschrijving van het waargenomen verschijnsel dat tot de afgifte van het speciale vluchtrapport heeft geleid	TS TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVV SS VA CLD VA [MT nnnnnnnnn] MOD TURB MOD ICE	TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVV SS VA CLD VA VA MT ASHVAL5 MOD TURB MOD ICE
Tijdstip van de waarneming (M)	Tijdstip van de waarneming van het waargenomen verschijnsel	OBS AT nnnnZ	OBS AT 1210Z
Locatie (C)	Locatie (met verwijzing naar de breedtegraad en lengtegraad (in graden en minuten)) van het waargenomen verschijnsel	NnnnnWnnnnn of NnnnnEnnnnn of SnnnnWnnnnn of SnnnnEnnnnn	N2020W07005 S4812E01036
Niveau (C)	Vliegniveau of -altitude van het waargenomen verschijnsel	FLnnn of FLnnn/nnn of nnnnM (of [n]nnnnFT)	FL390 FL180/210 3000M 12000FT;

(z) De aanhangsels 6, 7 en 8 worden vervangen door:

"Aanhangsel 6

Model voor advies over vulkanische as

Legende:

M = verplicht;

O = vermelding facultatief;

= = een dubbele lijn geeft aan dat de daaropvolgende tekst op de volgende lijn moet worden vermeld.

Opmerking 1: het bereik en de resolutie van de numerieke elementen in adviezen voor vulkanische aswolken zijn opgenomen in aanhangsel 8.

Opmerking 2: voor de betekenis van de afkortingen, zie ICAO Doc 8400 "Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)".

Opmerking 3: de vermelding van een aanhalingsteken na elk element van de titel is verplicht.

Opmerking 4: De nummers 1 tot en met 18 worden alleen voor de duidelijkheid opgenomen en maken geen deel uit van het advies, als getoond in het voorbeeld.

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)	Voorbeelden
1	Identificatie van het type bericht (M)	Berichttype	VA ADVISORY
2	Begintijdstip (M)	Jaar, maand, dag, tijdstip in UTC	DTG: nnnnnnnn/nnnnZ
3	Naam van het VAAC (M)	Naam van het VAAC	VAAC: nnnnnnnnnnnn
4	Naam van de vulkaan (M)	Naam en IAVCEI-nummer van de vulkaan (International Association of Volcanology and Chemistry of the Earth's Interior)	VUL-KAAN: nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn [nnnnnn] of UNKNOWN of UNNAMED
5	Locatie van de vulkaan (M)	Locatie van de vulkaan in graden en minuten	PSN: Nnnnn of Snnnn Wnnnnn of Ennnnn of ONBEKEND
6	Staat of regio (M)	Staat, of regio, indien de as niet boven een staat wordt gerapporteerd	GEBIED: nnnnnnnnnnnnnnnnnnn
7	Hoogteligging top (M):	Hoogteligging top in m (of ft)	SUMMIT ELEV: nnnnM (of nnnnnFT)
8	Advies nummer (M)	Advies nummer: volledig jaartal en nummer van het bericht (afzonderlijk voor elke vulkaan)	ADVISO-RY NR: nnnn/nnnn
9	Informatiebron (M)	Informatiebron met vrije tekst	INFO SOURCE: Vrije tekst van maximaal 32 karakters

Onderdeel		Gedetailleerde inhoud	Model(len)		Voorbeelden	
10	Kleurcode (O)	Luchtvaartkleurcode	AVIATION COLOUR CODE:	RED of ORANGE of YELLOW of GREEN of UNKNOWN of NOT GIVEN of NIL	AVIATION COLOUR CODE:	RED
11	Bijzonderheden vulkaanuitbarsting (M)	Bijzonderheden vulkaanuitbarsting (met inbegrip van de datum en het tijdstip van de uitbarsting (en))	ERUPTION DETAILS:	Vrije tekst van maximaal 64 karakters of UNKNOWN	ERUPTION DETAILS:	ERUPTION AT 20080923/0000Z FL300 REPORTED
12	Tijdstip van de waarneming (of schatting) van de vulkanische aswolken (M)	Datum en tijdstip (UTC) van de waarneming (of schatting) van vulkanische aswolken	OBS (of EST) VA DTG:	nn/nnnnZ	OBS VA DTG:	23/0100Z
13	Waargenomen of geschatte vulkanische aswolken (M)	Horizontaal (in graden en minuten) en verticaal bereik op het tijdstip van de waarneming van de waargenomen of geschatte vulkanische aswolken of, indien de basis onbekend is, de top van de waargenomen of geschatte vulkanische aswolken; Beweging van de waargenomen of geschatte aswolk	OBS VA CLD of EST VA CLD:	TOP FLnnn of SFC/FLnnn of FLnnn/nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn [nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn [nn] of Ennn[nn][— Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn [nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn [nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn [nn] of Ennn[nn] — MOV N nnKMH (of KT) of MOV NE nnKMH (of KT) of MOV SE nnKMH (of KT) of MOV S nnKMH (of KT) of MOV SW nnKMH (of KT) of MOV W nnKMH (of KT) of MOV NW nnKMH (of KT) of VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA	OBS VA CLD:	FL250/300 N5400 E15930 — N5400 E16100 — N5300 E15945 MOV SE 20KT SFC/FL200 N5130 E16130 — N5130 E16230 — N5230 E16230 — N5230 E16130 MOV SE 15KT TOP FL240 MOV W 40KMH VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA WIND FL050/070 180/12MPS

Onderdeel		Gedetailleerde inhoud	Model(len)		Voorbeelden	
				Ennn[nn] of NO VA EXP of NOT AVBL of NOT PROVIDED		
16	Voorspelde hoogte en positie van de vulkanische aswolken (+ 18 HR) (M)	Datum en tijdstip (UTC) (18 uur na het "tijdstip van de waarneming (of schatting) van vulkanische aswolken" als vermeld in punt 12); De voorspelde hoogte en de positie (in graden en minuten) van elke vulkanische aswolk voor dat vaste geldige tijdstip	FCST VA CLD + 18 HR:	nn/nnnnZ SFC of FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn [nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn [nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn [nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn [nn] of Ennn[nn] — Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn [nn] of Ennn[nn] of NO VA EXP of NOT AVBL of NOT PROVIDED	FCST VA CLD + 18 HR:	23/1900Z NO VA EXP NOT AVBL NOT PROVIDED
17	Opmerkingen (M)	Opmerkingen, indien nodig	RMK:	Vrije tekst van maximaal 256 karakters of NIL	RMK:	LATEST REP FM KVERT (0120Z) IN- DICATES ERUP- TION HAS CEASED. TWO DISPERSING VA CLD ARE EVI- DENT ON SATEL- LITE IMAGERY NIL
18	Volgend advies (M)	Jaar, maand, dag en tijdstip in UTC	NXT AD- VISORY:	nnnnnnnn/nnnnZ of NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ of NO FURTHER ADVISO- RIES of WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ	NXT AD- VISORY:	20080923/0730Z NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ NO FURTHER ADVI- SORIES WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ

(1) Maximaal 4 geselecteerde lagen.

(2) Indien vulkanische aswolken worden gerapporteerd (bv. AIREP), maar niet kunnen worden vastgesteld op basis van satellietgegevens.

Aanhangsel 7

Model voor advies over tropische cyclonen

Legende:

= = een dubbele lijn geeft aan dat de daaropvolgende tekst op de volgende lijn moet worden vermeld.

Opmerking 1: het bereik en de resolutie van de numerieke elementen in adviezen voor tropische cyclonen zijn opgenomen in aanhangsel 8.

Opmerking 2: voor de betekenis van de afkortingen, zie ICAO Doc 8400 "Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)".

Opmerking 3: Alle onderdelen zijn verplicht.

Opmerking 4: de vermelding van een aanhalingsteken na elk element van de titel is verplicht.

Opmerking 5: De nummers 1 tot en met 19 worden alleen voor de duidelijkheid opgenomen en maken geen deel uit van het advies, als getoond in het voorbeeld.

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)	Voorbeelden
1	Identificatie van het type bericht	Berichttype	TC ADVISORY
2	Tijdstip van ontstaan	Jaar, maand, dag en tijdstip van uitgifte, in UTC	DTG: nnnnnnnn/nnnnZ
3	Naam van het TCAC	Naam van het TCAC (locatie-indicator of volledige naam)	TCAC: nnnn of nnnnnnnnnn
4	Naam van de tropische cycloon	Naam van de tropische cycloon of "NN" voor tropische cycloon zonder naam	TC: nnnnnnnnnnnn of NN
5	Advies nummer	Advies nummer (beginnend met "01" voor elke tropische cycloon)	NR: nn
6	Plaats van het centrum	Plaats van het centrum van de tropische cycloon (in graden en minuten)	PSN: Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)	Voorbeelden	
7	Richting en snelheid van de verplaatsing	Richting en snelheid van de verplaatsing in 16 kompaspunten, in km/h (of kt), of zich langzaam verplaatsend (< 6 km/h (3 kt)) of stationair (< 2 km/h (1 kt))	MOV: N nnKMH (of KT) of NNE nnKMH (of KT) of NE nnKMH (of KT) of ENE nnKMH (of KT) of E nnKMH (of KT) of ESE nnKMH (of KT) of SE nnKMH (of KT) of SSE nnKMH (of KT) of S nnKMH (of KT) of SSW nnKMH (of KT) of SW nnKMH (of KT) of WSW nnKMH (of KT) of W nnKMH (of KT) of WNW nnKMH (of KT) of NW nnKMH (of KT) of NNW nnKMH (of KT) of SLW of STNR	MOV: NW 20KMH
8	Druk in het centrum	Druk in het centrum (in hPa)	C: nnnHPA	C: 965HPA
9	Maximale grondwind	Maximale grondwind nabij het centrum (gemiddelde over 10 minuten, in m/s (of kt))	MAX WIND: nn[n]MPS (of nn[n]KT)	MAX WIND: 22 MPS
10	Voorspelde positie van het centrum (+ 6 HR)	Datum en tijdstip (UTC) (6 uur na de dag-tijdgroep in punt 2); voorspelde positie (in graden en minuten) van het centrum van de tropische cycloon	FCST PSN +6 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]	FCST PSN +6 HR: 25/2200Z N2748 W07350
11	Voorspelling van de maximale grondwind (+6 uur)	Voorspelling van de maximale grondwind (6 uur na de dag-tijdgroep in punt 2);	FCST MAX WIND +6 HR: nn[n]MPS (of nn[n]KT)	FCST MAX WIND +6 HR: 22 MPS

Onderdeel	Gedetailleerde inhoud	Model(len)	Voorbeelden	
12	Voorspelde positie van het centrum (+ 12 HR)	Datum en tijdstip (UTC) (12 uur na de dag-tijd-groep in punt 2); voorspelde positie (in graden en minuten) van het centrum van de tropische cycloon	FCST PSN+12 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]	FCST PSN 26/0400Z +12 HR: N2830 W07430
13	Voorspelling van de maximale grondwind (+ 12 uur)	Voorspelling van de maximale grondwind (12 uur na de dag-tijd-groep in punt 2);	FCST MAX WIND + 12 HR: nn[n]MPS (of nn[n]KT)	FCST MAX 22MPS WIND + 12 HR:
14	Voorspelde positie van het centrum (+ 18 HR)	Datum en tijdstip (UTC) (18 uur na de dag-tijd-groep in punt 2); voorspelde positie (in graden en minuten) van het centrum van de tropische cycloon	FCST PSN+18 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]	FCST PSN 26/1000Z +18 HR: N2852 W07500
15	Voorspelling van de maximale grondwind (+ 18 uur)	Voorspelling van de maximale grondwind (18 uur na de dag-tijd-groep in punt 2);	FCST MAX WIND + 18 HR: nn[n]MPS (of nn[n]KT)	FCST MAX 21 MPS WIND + 18 HR:
16	Voorspelde positie van het centrum (+ 24 HR)	Datum en tijdstip (UTC) (24 uur per dagen zeven dagen per week na de dag-tijdgroep in punt 2); voorspelde positie (in graden en minuten) van het centrum van de tropische cycloon	FCST PSN+24 HR: nn/nnnnZ Nnn[nn] of Snn[nn] Wnnn[nn] of Ennn[nn]	FCST PSN 26/1600Z +24 HR: N2912 W07530
17	Voorspelling van de maximale grondwind (+ 24 uur)	Voorspelling van de maximale grondwind (24 uur per dagen zeven dagen per week na de dag-tijdgroep in punt 2);	FCST MAX WIND + 24 HR: nn[n]MPS (of nn[n]KT)	FCST MAX 20 MPS WIND + 24 HR:
18	Opmerkingen	Opmerkingen, indien nodig	RMK: Vrije tekst van maximaal 256 karakters of NIL	RMK: NIL
19	Verwacht tijdstip van uitgifte van het volgende advies	Verwacht jaar, maand, dag en tijdstip (UTC) van uitgifte van het volgende advies	NXT MSG: [BFR] nnnnnnnn/nnnnZ of NO MSG EXP	NXT MSG: 20040925/2000Z

*Aanhangsel 8***Waarden en resoluties voor de numerieke elementen in advies voor vulkanische aswolken, tropische cyclonen, SIGMET, AIRMET, luchtvaartterreinwaarschuwingen en windscheringswaarschuwingen**

Onderdelen		Bereik	Resolutie
Hoogteligging top:	M	000-8 100	1
	FT	000-27 000	1
Advies nummer:	voor VA (index) ⁽¹⁾	000-2 000	1
	voor TC (index) ⁽¹⁾	00-99	1
Maximale grondwind:	MPS	00-99	1
	KT	00-199	1
Centrale druk:	hPa	850-1 050	1
Snelheid van de grondwind:	MPS	15-49	1
	KT	30-99	1
Grondzicht:	M	0000-0750	50
	M	0800-5 000	100
Wolken: hoogte wolkenbasis:	M	000-300	30
	FT	000-1 000	100
Wolken: hoogte top:	M	000-2 970	30
	M	3 000-20 000	300
	FT	000-9 900	100
	FT	10 000-60 000	1 000
Breedtegraad:	° (graden)	00-90	1
	(minuten)	00-60	1
Lengtegraad:	° (graden)	000-180	1
	(minuten)	00-60	1
Vliegniveaus:		000-650	10
Beweging:	KMH	0-300	10
	KT	0-150	5

⁽¹⁾ Niet-dimensionaal.;

6) bijlage VI wordt vervangen door:

“BIJLAGE VI

SPECIFIEKE EISEN VOOR DE VERLENERS VAN LUCHTVAARTINLICHTINGENDIENSTEN

(Deel-AIS)

SUBDEEL A — AANVULLENDE ORGANISATORISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN LUCHTVAARTINLICHTINGENDIENSTEN (AIS.OR)

DEEL 1 — ALGEMENE EISEN

AIS.OR.100 Beheer van luchtvaartinlichtingen

Een verlener van luchtvaartinlichtingendiensten (AIS) voorziet in middelen en processen voor informatiebeheer die passend zijn om de tijdige inzameling, verwerking, opslag, integratie, uitwisseling en levering van hoogwaardige luchtvaartgegevens en -informatie binnen het ATM-systeem te waarborgen.

AIS.OR.105 Verantwoordelijkheden van verleners van luchtvaartinlichtingendiensten (AIS)

Een AIS-aanbieder zorgt voor de levering van luchtvaartgegevens en -informatie die nodig zijn voor de veiligheid, het geregelde karakter en de efficiëntie van de luchtvaartnavigatie.

Een AIS-aanbieder ontvangt, bundelt of ordent, bewerkt, formateert, publiceert, bewaart en verspreidt luchtvaartgegevens en -informatie over het gehele grondgebied van een lidstaat en over die zones boven volle zee waarin de lidstaat verantwoordelijk is voor de verlening van luchtverkeersdiensten.

Een AIS-aanbieder zorgt ervoor dat luchtvaartgegevens en -informatie beschikbaar zijn voor:

- (1) personeel dat betrokken is bij vluchttuitvoeringen, met inbegrip van cockpitpersoneel, vluchtplanning en vluchtsimulators;
- (2) ATS-verleners die verantwoordelijk zijn voor vluchtinformatiediensten, en
- (3) de diensten die verantwoordelijk zijn voor de verstrekking van informatie vóór de vlucht.

Een AIS-aanbieder verleent 24h/24 diensten voor het opstellen en uitgeven van NOTAM in zijn bevoegdheidsgebied en voor de aan de vlucht voorafgaande informatie die nodig is met betrekking tot routefasen die beginnen op het luchtvaartterrein/de helihaven in zijn bevoegdheidsgebied.

Een AIS-aanbieder stelt luchtvaartgegevens en -informatie ter beschikking van andere AIS-aanbieders, als deze daarom vragen.

Een AIS-aanbieder zorgt voor procedures om veiligheidsrisico's voor de luchtvaart als gevolg van fouten in gegevens en informatie te beoordelen en te beperken.

Een AIS-aanbieder geeft duidelijk aan dat luchtvaartgegevens en -informatie die voor en namens een lidstaat worden verstrekt, onder de bevoegdheid van die lidstaat worden verstrekt, ongeacht in welk formaat.

DEEL 2 — BEHEER VAN DE GEGEVENSKWALITEIT

AIS.OR.200 Algemeen

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat:

- (a) luchtvaartgegevens en -informatie worden verstrekt overeenkomstig de specificaties die zijn vastgesteld in de catalogus van luchtvaartgegevens, zoals gespecificeerd in aanhangsel 1 van bijlage III (Deel-ATM/ANS.OR);
- (b) de gegevenskwaliteit wordt gehandhaafd, en
- (c) automatisering wordt toegepast om de verwerking en uitwisseling van digitale luchtvaartgegevens mogelijk te maken.

AIS.OR.205 Formele regelingen

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat formele regelingen worden getroffen met:

- (a) alle partijen die hem gegevens doorgeven, en
- (b) andere AIS-aanbieders, bij de onderlinge uitwisseling van luchtvaartgegevens en -informatie.

AIS.OR.210 Uitwisseling van luchtvaartgegevens en -informatie

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat:

- (a) het formaat van de luchtvaartgegevens is gebaseerd op een model voor de uitwisseling van luchtvaartgegevens dat ontworpen is met het oog op wereldwijde interoperabiliteit, en
- (b) luchtvaartgegevens worden uitgewisseld via elektronische middelen.

AIS.OR.215 Instrumenten en software

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat de instrumenten en software die worden gebruikt om luchtvaartgegevens- en luchtvaartinformatieprocessen te ondersteunen of te automatiseren, hun functies vervullen zonder negatieve gevolgen voor de kwaliteit van de luchtvaartgegevens en -informatie.

AIS.OR.220 Validering en verificatie

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat verificatie- en valideringstechnieken worden toegepast, zodat de luchtvaartgegevens beantwoorden aan de bijbehorende eisen inzake gegevenskwaliteit die gespecificeerd zijn in AIS.TR.200.

AIS.OR.225 Metagegevens

Een AIS-aanbieder verzamelt en bewaart metagegevens.

AIS.OR.230 Opsporing van gegevensfouten en authenticatie

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat:

- (a) digitale foutendetectietechnieken worden gebruikt tijdens de verzending en/of opslag van luchtvaartgegevens, teneinde de in AIS.TR.200, onder c), gespecificeerde toepasselijke niveaus van gegevensintegriteit te ondersteunen, en
- (b) een geschikt authenticatieproces wordt toegepast op de overdracht van luchtvaartgegevens, zodat de ontvangers kunnen bevestigen dat de gegevens of informatie verzonden zijn (is) door een gemachtigde bron.

AIS.OR.235 Rapportering en meting van fouten en corrigerende maatregelen

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat mechanismen voor de rapportering en meting van fouten en voor corrigerende maatregelen worden vastgesteld en gehandhaafd.

AIS.OR.240 Gegevensbeperkingen

Een AIS-aanbieder identificeert in de luchtvaartinlichtingenproducten, met uitzondering van NOTAM, de luchtvaartgegevens en — informatie die niet aan de eisen inzake gegevenskwaliteit voldoen.

AIS.OR.250 Eis met betrekking tot samenhang

Wanneer luchtvaartgegevens of -informatie worden gekopieerd in de AIP van meer dan één lidstaat, zetten de AIS-aanbieders die verantwoordelijk zijn voor die AIP mechanismen op om de samenhang tussen de gekopieerde informatie te garanderen.

DEEL 3 — LUCHTVAARTINFORMATIEPRODUCTEN

AIS.OR.300 Algemeen — Luchtvaartinformatieproducten

Wanneer een AIS-aanbieder luchtvaartgegevens en -informatie in meerdere formaten verleent, moet hij ervoor zorgen dat er processen worden toegepast om de samenhang tussen die formaten te garanderen.

Hoofdstuk 1 — Luchtvaartinformatie in een gestandaardiseerde presentatie**AIS.OR.305 Luchtvaargids (AIP)**

Een AIS-aanbieder geeft een luchtvaargids uit.

AIS.OR.310 Wijzigingen van de luchtvaargids

Een AIS-aanbieder moet:

- (a) permanente wijzigingen van de luchtvaargids uitgeven als AIP-wijzigingen, en
- (b) erop toezien dat de AIP wordt gewijzigd of met regelmatige intervallen opnieuw wordt uitgegeven, als dit nodig is om te garanderen dat de informatie volledig en actueel is.

AIS.OR.315 Supplementen van de luchtvaargids

Een AIS-aanbieder moet:

- (a) tijdelijke wijzigingen van lange duur — drie maanden of langer — en informatie van korte duur die uitgebreide tekst en/of grafieken bevat, uitgeven als supplementen van de luchtvaargids;
- (b) regelmatig een checklist van de geldige supplementen van de luchtvaargids ter beschikking stellen, en
- (c) wanneer een supplement van de luchtvaargids een fout bevat of wanneer de geldigheidsduur van een supplement is gewijzigd, ter vervanging een nieuw supplement publiceren.

AIS.OR.320 Bericht aan luchtvaardenden (AIC)

Een AIS-aanbieder geeft de volgende uit in de vorm van een bericht aan luchtvaardenden:

- (a) een langetermijnvoorspelling van belangrijke wijzigingen in wetgeving, regelgeving, procedures of faciliteiten;
- (b) informatie van louter verklarende of adviserende aard die de vliegveiligheid beïnvloedt;
- (c) informatie of kennisgeving van verklarende of adviserende aard, met betrekking tot technische, wetgevende of louter administratieve aangelegenheden.

Een AIS-aanbieder moet minstens één keer per jaar de geldigheid van de van kracht zijnde berichten aan luchtvaardenden evalueren.

AIS.OR.325 Luchtvaartkaarten

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat de volgende luchtvaartkaarten, indien deze ter beschikking worden gesteld,

- (a) deel uitmaken van de luchtvaargids of afzonderlijk aan ontvangers van de luchtvaargids ter beschikking worden gesteld:
 - (1) obstakelkaart van het luchtvaartterrein — Type A;
 - (2) kaart van het luchtvaartterrein/de helihaven;
 - (3) grondbewegingskaart van het luchtvaartterrein;
 - (4) parkeer-/aanmeerkaart van het luchtvaartterrein;
 - (5) terreinkaart voor precisienadering;
 - (6) ATC-surveillancekaart met minimumaltitudes;
 - (7) omgevingskaart;

- (8) standaardaankomstkaart — instrument (STAR);
 - (9) standaardvertrekkaart — instrument (SID);
 - (10) instrumentnaderingskaart;
 - (11) visuele-naderingskaart, en
 - (12) en-routekaart, en
- (b) ter beschikking worden gesteld als onderdeel van de luchtvaartinlichtingenproducten:
- (1) obstakelkaart van het luchtvaartterrein — Type B;
 - (2) wereldluchtvaartkaart 1:1 000 000;
 - (3) wereldluchtvaartkaart 1:500 000;
 - (4) luchtvaartnavigatiekaart — kleine schaal, en
 - (5) plottingkaart.

AIS.OR.330 NOTAM

Een AIS-aanbieder moet:

- (a) snel een NOTAM uitgeven wanneer de te verspreiden informatie van tijdelijke aard en van korte duur is, of wanneer operationeel significante permanente wijzigingen of tijdelijke wijzigingen van lange duur worden aangebracht op korte termijn, behalve voor uitgebreide tekst en/of grafieken, en
- (b) in de vorm van een NOTAM informatie uitgeven over de vaststelling, toestand of wijziging van een luchtvaartfaciliteit, -dienst, -procedure of -risico, waarvan tijdige kennisgeving door het met de uitvoering van vluchten belaste personeel van essentieel belang is.

De naleving van AIS.OR.200 staat de dringende verspreiding van luchtvaartinformatie die nodig is om de veiligheid van de vlucht te garanderen niet in de weg.

Hoofdstuk 2 — Digitale gegevensreeksen

AIS.OR.335 Algemeen — Digitale gegevensreeksen

Indien gegevens beschikbaar zijn in digitaal formaat, zorgt de AIS-aanbieder ervoor dat ze de vorm aannemen van de volgende gegevensreeksen:

- (1) AIP-gegevensreeks;
- (2) terreingegevensreeks;
- (3) obstakelgegevensreeksen;
- (4) luchtvaartterreinkaartgegevensreeksen, en
- (5) instrumentvliegproceduresgegevensreeksen.

Wanneer terreingegevens beschikbaar worden gemaakt, worden ze in de vorm van terreingegevensreeksen verstrekt.

Er wordt regelmatig een controlelijst van geldige gegevensreeksen beschikbaar gemaakt.

AIS.OR.340 Eisen voor metagegevens

Elke gegevensreeks bevat een minimumreeks van metagegevens die aan de volgende gebruiker moeten worden verstrekt.

AIS.OR.345 AIP-gegevensreeks

Een AIS-aanbieder zorgt ervoor dat de AIP-gegevensreeks, indien beschikbaar, de digitale voorstelling bevat van luchtvaartinformatie van blijvende aard, met inbegrip van permanente informatie en tijdelijke wijzigingen van lange duur.

AIS.OR.350 Terrein- en obstakelgegevens — Algemene eisen

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat terrein- en obstakelgegevens, indien beschikbaar, worden verstrekt overeenkomstig AIS.TR.350.

AIS.OR.355 Reeksen terreingegevens

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat terreingegevens, indien beschikbaar, worden verstrekt:

- (a) voor Zone 1, zoals bepaald in AIS.TR.350, en
- (b) voor luchtvaartterreinen, welke betrekking moeten hebben op:
 - (1) Zone 2a of delen daarvan, zoals vastgesteld in AIS.TR.350, punt b), onder 1);
 - (2) Zones 2b, 2c en 2d of delen daarvan, zoals vastgesteld in AIS.TR.350, punt b), onder 2), 3) en 4), voor terrein:
 - i) binnen 10 km van het referentiepunt van het luchtvaartterrein (ARP), en
 - ii) verder dan 10 km van het ARP, als het terrein zich uitstrekt in het horizontale vlak 120 m boven de laagste hoogteligging van de baan;
 - (3) de zone van het opstijgvliegp pad of delen daarvan;
 - (4) een zone, of delen daarvan, begrensd door de laterale omvang van de obstakelbeperkende oppervlakken op het luchtvaartterrein;
 - (5) Zone 3 of delen daarvan, zoals vastgesteld in AIS.TR.350, punt c), voor terrein dat zich 0,5 m boven het horizontale vlak uitstrekt en door het dichtstbijzijnde punt op het bewegingsgebied van het luchtvaartterrein loopt, en
 - (6) Zone 4 of delen daarvan, zoals vastgesteld in AIS.TR.350, onder d), voor alle banen waar precisienaderingsvluchten van categorie II of III worden uitgevoerd en waar gedetailleerde terreininformatie nodig is om exploitanten in staat te stellen het effect van het terrein op de bepaling van de beslissingshoogte aan de hand van radiohoogtemeters te beoordelen.

AIS.OR.360 Obstakelgegevensreeksen

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat, voor zover beschikbaar, obstakelgegevens worden verstrekt:

- (a) voor obstakels in Zone 1 met een hoogte van 100 m of meer boven de grond;
- (b) met betrekking tot luchtvaartterreinen, voor alle obstakels in Zone 2 die als een gevaar voor de luchtvaart worden beoordeeld, en
- (c) voor luchtvaartterreinen, voor:
 - (1) Zone 2a of delen daarvan, voor obstakels die doordringen in het relevante oppervlak voor het verzamelen van obstakelgegevens;
 - (2) objecten in de zone van het opstijgvliegp pad of delen daarvan, die uitsteken boven een vlak oppervlak met een helling van 1,2 % en die een oorsprong met het startvliegp pad gemeenschappelijk hebben;
 - (3) doordringingen van de obstakelbeperkende oppervlakken op het luchtvaartterrein of delen daarvan;
 - (4) Zones 2b, 2c en 2d, voor obstakels die doordringen in de relevante oppervlakken voor het verzamelen van obstakelgegevens;
 - (5) Zone 3 of delen daarvan, voor obstakels die doordringen in het relevante oppervlak voor het verzamelen van obstakelgegevens, en
 - (6) Zone 4 of delen daarvan, voor alle banen waar precisienaderingsvluchten van categorie II of III worden uitgevoerd.

AIS.OR.365 Reeksen kaartgegevens van het luchtvaartterrein

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat reeksen kaartgegevens van luchtvaartterreinen, indien beschikbaar, worden verstrekt overeenkomstig AIS.TR.365.

AIS.OR.370 Gegevensreeksen over instrumentvliegprocedures

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat gegevensreeksen over instrumentvliegprocedures, indien beschikbaar, worden verstrekt overeenkomstig AIS.TR.370.

DEEL 4 — VERSPREIDING EN AAN DE VLUCHT VOORAFGAANDE INFORMATIEDIENSTEN

AIS.OR.400 Verspreidingsdiensten

Een AIS-aanbieder moet:

- (a) beschikbare luchtvaartproducten verspreiden onder de gebruikers die erom verzoeken;
- (b) de luchtvaartgids, wijzigingen van de luchtvaartgids, supplementen van de luchtvaartgids, NOTAM en AIC zo snel mogelijk beschikking stellen;
- (c) ervoor zorgen dat NOTAM zo veel mogelijk via de vaste luchtvaartradiodienst (AFS) worden verspreid, indien mogelijk;
- (d) ervoor zorgen dat de internationale uitwisseling van NOTAM alleen plaatsvindt zoals onderling overeengekomen tussen de internationale NOTAM-kantoren en de betrokken multinationale NOTAM-verwerkingseenheden, en
- (e) voor zover nodig, zorgen voor de uitgifte en ontvangst van NOTAM die via telecommunicatie worden verspreid, om tegemoet te komen aan operationele behoeften.

AIS.OR.405 Aan de vlucht voorafgaande informatiediensten

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat:

- (a) voor alle luchtvaartterreinen/helihavens luchtvaartinformatie met betrekking tot de roufasen die beginnen op het luchtvaartterrein/de helihaven ter beschikking worden gesteld van vluchtuitvoeringspersoneel, met inbegrip van de cockpitbemanning en diensten die verantwoordelijk zijn voor de aan de vlucht voorafgaande informatie, en
- (b) luchtvaartinformatie die met het oog op aan de vlucht voorafgaande planning werd verstrekt, informatie van operationeel belang bevat die afkomstig is uit de onderdelen van de luchtvaartinformatieproducten.

DEEL 5 — UPDATES VAN LUCHTVAARTINFORMATIEPRODUCTEN

AIS.OR.500 Algemeen — Updates van luchtvaartinformatieproducten

Een AIS-aanbieder zorgt ervoor dat luchtvaartgegevens en -informatie worden gewijzigd of opnieuw worden uitgegeven, teneinde ervoor te zorgen dat ze actueel blijven.

AIS.OR.505 Regulering en controle van luchtvaartinformatie (AIRAC)

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat informatie over de in AIS.TR.505, punt a), opgesomde omstandigheden wordt verspreid in het AIRAC-systeem.

Een AIS-aanbieder ziet erop toe dat:

- (1) De in het kader van het AIRAC-systeem aangemelde informatie niet verder wordt gewijzigd gedurende minstens 28 dagen na de effectieve datum van het AIRAC, tenzij de aangemelde omstandigheid van tijdelijke aard is en niet gedurende de volledige periode blijft bestaan;
- (2) de informatie die in het kader van het AIRAC-systeem zodanig wordt verspreid/beschikbaar gesteld dat ze de ontvangers minstens vóór de effectieve datum van het AIRAC bereikt, en
- (3) geen andere uitvoeringsdata dan de effectieve data van het AIRAC worden gebruikt voor vooraf geplande operationeel significante wijzigingen die cartografische werkzaamheden vereisen en/of voor de actualisering van navigatiegegevensbanken.

AIS.OR.510 NOTAM

Een AIS-aanbieder moet:

- (a) ervoor zorgen dat NOTAM worden verstrekt overeenkomstig AIS.TR.510, en
- (b) een "trigger-NOTAM" verstrekken, zoals vastgesteld in AIS.TR.510, punt f), wanneer een AIP-wijziging of een AIP-supplement wordt gepubliceerd in overeenstemming met de AIRAC-procedures.

AIS.OR.515 Updates van de gegevensreeks

Een AIS-aanbieder moet:

- (a) gegevensreeksen wijzigen of opnieuw uitgeven, zo vaak als nodig is om ze actueel te houden, en
- (b) permanente wijzigingen en tijdelijke wijzigingen van lange duur — drie maanden of langer — uitgeven in de vorm van een volledige digitale gegevensreeks en/of een subreeks die alleen de verschillen met de voorheen uitgegeven volledige gegevensreeks bevat.

*DEEL 6 — PERSONEELSEISEN***AIS.OR.600 Algemene eisen**

In aanvulling op ATM/ANS.OR.B.005, punt a), onder 6), van bijlage III, zorgt de AIS-aanbieder ervoor dat het personeel dat verantwoordelijk is voor het verstrekken van luchtvaartgegevens en -informatie:

- (a) bewust wordt gemaakt van en zorgt voor de toepassing van:
 - (1) de eisen inzake luchtvaartinformatieproducten en -diensten, zoals gespecificeerd in de punten 2 tot en met 5;
 - (2) de actualiseringscycli voor de uitgifte van AIP-wijzigingen en AIP-supplementen voor de gebieden waarvoor zij luchtvaartgegevens of -informatie verstrekken;
- (b) passend is opgeleid en bevoegd en gemachtigd voor de job die het moet uitvoeren.

SUBDEEL B — AANVULLENDE TECHNISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN LUCHTVAARTINLICHTINGDIENSTEN
(AIS.TR)

*DEEL 2 — BEHEER VAN DE GEGEVENSKWALITEIT***AIS.TR.200 Algemeen**

- (a) De nauwkeurigheid van luchtvaartgegevens moet beantwoorden aan hetgeen vermeld is in de catalogus van luchtvaartgegevens (de “gegevenscatalogus”), gespecificeerd in aanhangsel 1 bij bijlage III (Part-ATM/ANS.OR).
- (b) De resolutie van de luchtvaartgegevens moet in verhouding staan tot de werkelijke nauwkeurigheid van de gegevens.
- (c) De integriteit van de luchtvaartgegevens moet behouden blijven. Op basis van de gegevens die gespecificeerd zijn in de gegevenscatalogus worden procedures vastgesteld om ervoor te zorgen dat:
 - (1) voor routinegegevens, datacorruptie wordt vermeden gedurende de volledige verwerking van de gegevens;
 - (2) voor essentiële gegevens, datacorruptie zich in geen enkel stadium van het volledige proces voordoet en wordt voorzien in aanvullende processen om, indien nodig, potentiële risico's in de algemene systeemarchitectuur aan te pakken, teneinde de gegevensintegriteit op dit niveau verder te waarborgen;
 - (3) voor kritieke gegevens, datacorruptie zich in geen enkel stadium van het gehele proces voordoet en 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 traceerbaarheid van de luchtvaartgegevens moet gewaarborgd worden.
- (e) De geldigheid van de luchtvaartgegevens moet worden gewaarborgd, met vermelding van eventuele beperkingen op de periode tijdens dewelke ze geldig zijn.
- (f) De volledigheid van de luchtvaartgegevens moet worden gewaarborgd.
- (g) Het formaat van de geleverde gegevens moet geschikt zijn om te garanderen dat de gegevens worden geïnterpreteerd op een wijze die samenhangend is met het beoogde gebruik ervan.

AIS.TR.210 Uitwisseling van luchtvaartgegevens en -informatie

Met uitzondering van terreingegevens moet het formaat waarin luchtvaartgegevens worden uitgewisseld:

- (a) de uitwisseling van gegevens mogelijk maken, zowel wat individuele kenmerken als verzamelingen van kenmerken betreft;

- (b) de uitwisseling van basisinformatie ten gevolge van permanente wijzigingen mogelijk maken;
- (c) gestructureerd zijn overeenkomstig de thema's en eigenschappen van de catalogus van luchtvaartgegevens, en gedocumenteerd worden via een mapping tussen het uitwisselingsformaat en de catalogus van luchtvaartgegevens.

AIS.TR.220 Verificatie

- (a) De verificatie zorgt ervoor dat:
 - (1) de luchtvaartgegevens werden ontvangen zonder datacorruptie;
 - (2) het proces van luchtvaartgegevens niet tot datacorruptie leidt.
- (b) Luchtvaartgegevens en -informatie die handmatig worden ingevoerd, moeten individueel worden geverifieerd om eventuele ingevoerde fouten te identificeren.

AIS.TR.225 Metagegevens

De te verzamelen metagegevens omvatten ten minste:

- (a) de identificatie van de organisaties of entiteiten die luchtvaartgegevens opstellen, verzenden en bewerken;
- (b) de uitvoerde handeling;
- (c) de datum en het tijdstip waarop de handeling werd uitgevoerd.

AIS.TR.235 Rapportering en meting van fouten en corrigerende maatregelen

De mechanismen voor rapportering en meting van fouten en voor corrigerende maatregelen moeten garanderen dat:

- (a) problemen die zijn geïdentificeerd tijdens de aanmaak, productie, opslag, behandeling en verwerking of die na publicatie door gebruikers zijn gerapporteerd, worden geregistreerd;
- (b) alle problemen met betrekking tot de luchtvaartgegevens en -informatie door de AIS-aanbieder worden geanalyseerd en de nodige corrigerende maatregelen worden uitgevoerd;
- (c) prioriteit wordt gegeven aan het oplossen van alle fouten, ongerijmdheden en anomalieën die in kritieke en essentiële luchtvaartgegevens worden vastgesteld;
- (d) getroffen gebruikers op de meest doeltreffende wijze worden gewaarschuwd voor fouten, rekening houdend met het integriteitsniveau van de luchtvaartgegevens en -informatie;
- (e) feedback over fouten wordt vereenvoudigd en aangemoedigd.

AIS.TR.240 Gegevensbeperkingen

De identificatie van gegevens die niet aan de eisen inzake gegevenskwaliteit voldoen, gebeurt aan de hand van een annotatie of door de kwaliteit uitdrukkelijk te vermelden.

DEEL 3 — LUCHTVAARTINFORMATIEPRODUCTEN

AIS.TR.300 Algemeen — Luchtvaartinformatieproducten

- (a) Luchtvaartinformatieproducten die bestemd zijn voor verspreiding moeten Engelse tekst bevatten voor de delen die in gewone taal worden uitgedrukt, behalve de producten die uitsluitend binnen een lidstaat worden verspreid.
- (b) Plaatsnamen worden overeenkomstig het lokale gebruik gespeld en indien nodig getranslitereerd in Latijns basissalfabet volgens de Internationale Organisatie voor normalisatie (ISO).
- (c) In de luchtvaartinformatieproducten worden de afkortingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) gebruikt.

Hoofdstuk 1 — Luchtvaartinformatie in een gestandaardiseerde presentatie**AIS.TR.305 Luchtvaargids (AIP)**

- (a) De AIP, AIP-wijzigingen en AIP-supplementen worden verstrekt in de vorm van een “elektronische AIP” (eAIP). Het moet mogelijk zijn de eAIP te tonen op een computerscherm en af te drukken op papier. Bovendien mogen de AIP, AIP-wijzigingen en AIP-supplementen ook op papier worden verstrekt.
- (b) De AIP moet het volgende bevatten:
 - (1) een verklaring van de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor de luchtvaartnavigatiefaciliteiten, -diensten of -procedures waarop de AIP betrekking heeft;
 - (2) de algemene voorwaarden waaronder de diensten of faciliteiten beschikbaar zijn voor gebruik;
 - (3) een lijst van significante verschillen tussen de regels en praktijken van de lidstaat en de aanbevolen normen en praktijken (SARPs) en procedures van de ICAO;
 - (4) de door een lidstaat gemaakte keuze voor elk belangrijk geval waarin een alternatieve handelwijze is opgenomen in de SARPs en procedures van de ICAO.
- (c) De AIP moet informatie bevatten met betrekking tot, en geordend volgens, de thema's in aanhangsel 1.
- (d) De lidstaat van uitgifte en de AIS-aanbieder moeten duidelijk worden vermeld.
- (e) Wanneer twee of meer lidstaten gezamenlijk een AIP opstellen, moet dit duidelijk worden aangegeven.
- (f) Elke AIP moet op zichzelf staan en een inhoudsopgave bevatten.
- (g) Een AIP moet zijn ingedeeld in drie delen (GEN, ENR en AD), secties en subsecties, behalve als de AIP, of een volume van de AIP, ontworpen is om het operationele gebruik ervan tijdens de vlucht te vergemakkelijken; in dat geval mogen de lidstaat zelf het formaat en de indeling bepalen, voor zover een passende inhoudsopgave wordt opgesteld.
- (h) Elke AIP moet gedateerd zijn.
- (i) De datum, bestaande uit de dag, de maand (naam) en het jaar, is de datum waarop de informatie van toepassing wordt (AIRAC).
- (j) Wanneer een beschrijving wordt gegeven van perioden van activiteit, beschikbaarheid of exploitatie, moeten de toepasselijke dagen en uren worden vermeld.
- (k) Elke AIP die in gedrukte vorm wordt uitgegeven en elke pagina van een AIP die in een losbladig formaat wordt uitgegeven, wordt geannoteerd teneinde duidelijk het volgende aan te geven:
 - (1) de identiteit van de AIP;
 - (2) het bestreken grondgebied en de onderverdelingen daarvan, indien nodig;
 - (3) de identificatie van de lidstaat die de AIP uitgeeft en de organisatie (instantie) die de AIP opstelt, en
 - (4) paginanummers/kaarttitels.
- (l) Alle wijzigingen van een gedrukte AIP gebeuren aan de hand van vervangbladen.

AIS.TR.310 AIP-wijzigingen

- (a) Alle operationeel significante wijzigingen van de AIP, overeenkomstig AIS.OR.505, worden uitgegeven onder AIRAC en duidelijk als zodanig geïdentificeerd.
- (b) Elke AIP-wijziging krijgt een volgnummer toegewezen.
- (c) Als een AIP-wijziging wordt uitgegeven, bevat ze verwijzingen naar het serienummer van de NOTAM die in de wijziging zijn opgenomen.
- (d) De meest recente actualiseringscycli die van toepassing zijn op AIP-wijzigingen worden openbaar gemaakt.
- (e) Er wordt zo weinig mogelijk gebruikgemaakt van amendementen/annotaties met de hand; de normale methode om een wijziging aan te brengen, is door de AIP opnieuw uit te geven of door de vervanging van bladzijden.

- (f) Elke AIP-wijziging moet:
 - (1) een controlelijst bevatten met de huidige data en nummers van elke losse pagina in de AIP, en
 - (2) een overzicht bevatten van lopende wijzigingen met de hand.
- (g) Nieuwe of herziene informatie wordt geïdentificeerd aan de hand van een annotatie in de marge.
- (h) Elke AIP-wijzigingspagina, met inbegrip van de voorpagina, bevat een publicatiedatum en, voor zover van toepassing, een datum van inwerkingtreding.
- (i) De regelmatige intervallen tussen de AIP-wijzigingen worden gespecificeerd in deel 1 — Algemeen (GEN) van de AIP.

AIS.TR.315 AIP-supplementen

- (a) Een AIP-supplement in gedrukte vorm wordt uitgegeven aan de hand van aparte bladzijden.
- (b) De meest recente actualiseringscycli die van toepassing zijn op AIP-supplementen worden openbaar gemaakt.
- (c) Elk AIP-supplement krijgt een volgnummer toegewezen, op basis van het kalenderjaar.
- (d) Telkens wanneer een AIP-supplement wordt uitgegeven ter vervanging van een NOTAM, wordt een verwijzing naar de reeks en het nummer van de NOTAM opgenomen in het AIP-supplement.
- (e) Met intervallen van hoogstens een maand wordt een controlelijst van geldige AIP-supplementen uitgegeven, als onderdeel van de controlelijst van NOTAM, met dezelfde verspreiding als de AIP-supplementen.
- (f) Op elke pagina van een AIP-supplement is een datum van publicatie vermeld. Op elke AIRAC-pagina van een AIP-supplement is zowel een datum van publicatie als een datum van toepassing vermeld.

AIS.TR.320 Bericht aan luchtvaardenden (AIC)

- (a) Het AIC wordt verstrekt als een elektronisch document.
- (b) Een AIC wordt verstrekt wanneer het wenselijk is de volgende informatie te verspreiden:
 - (1) voorspellingen van belangrijke wijzigingen in de procedures, diensten en faciliteiten voor de luchtvaartnavigatie;
 - (2) voorspellingen van de toepassing van nieuwe navigatiesystemen;
 - (3) significante informatie uit onderzoeken naar ongevallen/incidenten, met gevolgen voor de vliegveiligheid;
 - (4) informatie over regelgeving in verband met de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.
 - (5) advies over medische kwesties die van bijzonder belang zijn voor piloten;
 - (6) waarschuwing aan piloten met betrekking tot het vermijden van fysieke gevaren;
 - (7) informatie over de gevolgen van bepaalde weersomstandigheden voor vluchttuitvoeringen;
 - (8) informatie over nieuwe gevaren voor besturingstechnieken van luchtvaartuigen;
 - (9) informatie over voorschriften met betrekking tot het luchtvervoer van artikelen die aan beperkingen onderhevig zijn;
 - (10) verwijzingen naar de vereisten van nationale en EU-wetgeving en naar de publicatie van wijzigingen daarvan;
 - (11) informatie over regelingen voor de afgifte van vergunningen aan cockpitpersoneel;
 - (12) informatie over de opleiding van luchtvaartpersoneel;
 - (13) informatie over de toepassing of vrijstelling van eisen in nationale en EU-wetgeving;
 - (14) advies over het gebruik en onderhoud van specifieke types apparatuur;
 - (15) de werkelijke of geplande beschikbaarheid van nieuwe of herziene edities van luchtvaartkaarten;
 - (16) informatie over het vervoer van communicatieapparatuur;

- (17) toelichtingen met betrekking tot de beperking van geluidshinder;
 - (18) geselecteerde luchtwaardigheidsaanwijzingen;
 - (19) informatie over wijzigingen in NOTAM-series of -distributie, nieuwe uitgaven van AIP of belangrijke wijzigingen in de inhoud, het toepassingsgebied of het formaat ervan;
 - (20) voorafgaande informatie over het sneeuwplan, en
 - (21) andere informatie van vergelijkbare aard.
- (c) AIC's mogen niet worden gebruikt voor informatie die in aanmerking komt voor opname in AIP of NOTAM.
 - (d) Het overeenkomstig AD 1.2.2 van de AIP uitgegeven sneeuwplan wordt aangevuld met seizoensinformatie, die ruim vóór het begin van elke winter — ten minste één maand voor de normale aanvang van de winterse omstandigheden — moet worden uitgegeven in de vorm van een AIC.
 - (e) Als het AIC door de lidstaat van oorsprong wordt geselecteerd voor distributie buiten het grondgebied van die lidstaat, moet het dezelfde verspreiding hebben als de AIP.
 - (f) Elk AIC krijgt een volgnummer toegewezen, op basis van het kalenderjaar.
 - (g) Wanneer een AIC in meer dan één serie wordt geleverd, wordt elke serie afzonderlijk aangeduid door een letter.
 - (h) Minstens één keer per jaar wordt een controlelijst van geldende AIC's uitgegeven, met dezelfde verspreiding als de AIC's.
 - (i) In de NOTAM-controlelijst wordt een controlelijst opgenomen van AIC's die buiten het grondgebied van een lidstaat gelden.

AIS.TR.330 NOTAM

- (a) Een NOTAM wordt uitgegeven wanneer het nodig is om de volgende informatie te verstrekken:
 - (1) vaststelling van, sluiting van of significante wijzigingen in de werking van luchtvaartterreinen, heliavens of banen;
 - (2) vaststelling van, intrekking van of significante wijzigingen in de werking van luchtvaartdiensten;
 - (3) vaststelling van, intrekking van of significante wijzigingen in de operationele capaciteit van radionavigatie- en lucht-grondcommunicatiediensten;
 - (4) onbeschikbaarheid van backup- en secundaire systemen, met directe operationele gevolgen;
 - (5) vaststelling van, intrekking van of significante wijzigingen van visuele hulpmiddelen;
 - (6) onderbreking of hervatting van de werking van belangrijke componenten van het verlichtingssysteem van het luchtvaartterrein;
 - (7) vaststelling van, intrekking van of significante wijzigingen van procedures voor luchtvaartnavigatiediensten;
 - (8) belangrijke defecten of hindernissen in het manoeuvreergebied, of correcties daarvan;
 - (9) wijzigingen en beperkingen van de beschikbaarheid van brandstof, olie en zuurstof;
 - (10) belangrijke wijzigingen van de beschikbare opsporings- en reddingsfaciliteiten en -diensten (SAR);
 - (11) vaststelling, intrekking of hervatting van de werking van waarschuwingssignalen die obstakels voor de luchtvaart aangeven;
 - (12) wijzigingen in de regelgeving die van toepassing is in de betrokken lidstaat of lidstaten, en die onmiddellijk optreden vanuit operationeel oogpunt vergen;
 - (13) operationele richtsnoeren die onmiddellijke actie of wijzigingen daarvan vergen;
 - (14) aanwezigheid van gevaren die van invloed zijn op de luchtvaartnavigatie;
 - (15) geplande laseremissies, lasershows en zoeklichten, als deze het nachtzicht van piloten waarschijnlijk schaden;
 - (16) het oprichten, verwijderen of wijzigen van obstakels voor de luchtvaartnavigatie in de naderings-/wegklimzone, zone voor gemiste nadering, naderingszone en op de baan;
 - (17) vaststelling of opheffing, met inbegrip van activering of deactivering, al naargelang van toepassing, of wijzigingen van de status van verboden, beperkte of gevarenczones;

- (18) vaststelling of opheffing van gebieden of routes, of delen daarvan, wanneer onderschepping mogelijk is en de wacht moet worden gehouden op de VHF-noodfrequentie 121,500 MHz;
 - (19) toewijzing, annulering of wijziging van locatie-indicatoren;
 - (20) wijzigingen in de categorie redding en brandbestrijding op luchtvaartterreinen/helihavens;
 - (21) aanwezigheid, opheffing of significante wijzigingen van gevaarlijke omstandigheden wegens sneeuw, smeltende sneeuw, ijs, radioactief materiaal, giftige chemicaliën, afzetting van vulkanische as of water op het bewegingsgebied;
 - (22) uitbraken van epidemieën die wijzigingen vergen in gemelde voorschriften voor inenting en quarantaine-maatregelen;
 - (23) voorspellingen van kosmische zonnestraling, indien beschikbaar;
 - (24) een operationeel significante verandering in vulkanische activiteit, plaats, datum en tijdstip van vulkaanuitbarstingen en/of de horizontale en verticale omvang van een vulkanische aswolk, met inbegrip van de bewegingsrichting en de vliegniveaus, routes of delen van routes die gevolgen daarvan kunnen ondervinden;
 - (25) uitstoot in de atmosfeer van radioactieve stoffen of giftige chemicaliën na een nucleair of chemisch incident, de locatie, datum en tijdstip van het incident, de vliegniveaus en routes of delen van routes die gevolgen daarvan kunnen ondervinden, en de bewegingsrichting;
 - (26) vaststelling van humanitaire hulpoperaties, samen met procedures en/of beperkingen die van invloed zijn op de luchtvaartnavigatie;
 - (27) toepassing van noodmaatregelen op korte termijn in geval van (gedeeltelijke) verstoring van luchtverkeersdiensten en bijbehorende ondersteunende diensten;
 - (28) specifiek verlies van integriteit van satellietnavigatiesystemen.
 - (29) onbeschikbaarheid van een baan wegens baanmarkeringswerkzaamheden of, als de apparatuur voor die werkzaamheden kan worden verwijderd, een vertraging die nodig is om de baan beschikbaar te maken.”
- (b) Om de volgende informatie te verstrekken, wordt geen NOTAM uitgegeven:
- (1) routineonderhoud van platforms en taxibanen dat geen gevolgen heeft voor de veiligheid van de bewegingen van luchtvaartuigen;
 - (2) tijdelijke belemmeringen in de nabijheid van luchtvaartterreinen/helihavens die geen gevolgen hebben voor de veiligheid van de vluchtuitvoeringen;
 - (3) gedeeltelijk uitvallen van de verlichting van een luchtvaartterrein/helihaven, als dit geen directe gevolgen heeft voor de vluchtuitvoeringen;
 - (4) gedeeltelijke tijdelijke storing van lucht-grondcommunicatie, wanneer geschikte alternatieve frequenties beschikbaar en in werking zijn;
 - (5) gebrek aan platformrangeerdiensten, afsluitingen, beperkingen en controles van het wegverkeer;
 - (6) de onbedienbaarheid van de locatie-, bestemmings- of andere instructietekens op het bewegingsgebied van het luchtvaartterrein;
 - (7) parachutespringen in niet-gecontroleerd luchtruim volgens zichtvliegvoorschriften (VFR), of in gecontroleerd luchtruim op bekendgemaakte plaatsen of in gevaarlijke of verboden gebieden;
 - (8) door eenheden op de grond uitgevoerde opleidingsactiviteiten;
 - (9) onbeschikbaarheid van back-up- en secundaire systemen, zonder operationele gevolgen;
 - (10) beperkingen van luchthavenfaciliteiten of algemene diensten, zonder operationele gevolgen;
 - (11) nationale voorschriften die geen gevolgen hebben voor de algemene luchtvaart;
 - (12) aankondigingen of waarschuwingen over mogelijke/potentiële beperkingen, zonder operationele gevolgen;
 - (13) algemene herinneringen aan reeds gepubliceerde informatie;

- (14) beschikbaarheid van apparatuur voor grondeenheden, zonder informatie over de operationele gevolgen voor het luchtruim en de gebruikers van faciliteiten;
 - (15) informatie over laseremissies zonder operationele gevolgen en over vuurwerk onder de minimumvlieghoogtes;
 - (16) afsluiting van delen van het bewegingsgebied in verband met lokaal gecoördineerde, geplande werkzaamheden die minder dan één uur duren;
 - (17) sluiting, wijzigingen, andere onbeschikbaarheid in de exploitatie van luchtvaartterreinen/helivahavens dan in de bedrijfsuren, en
 - (18) andere niet-operationele informatie van vergelijkbare tijdelijke aard.
- (c) Behalve als bepaald in AIS.TR.330, punt f), en AIS.TR.330, punt g), bevat elke NOTAM de informatie in de volgorde die is weergegeven in het NOTAM-model in aanhangsel 2.
 - (d) De tekst van een NOTAM bestaat uit de betekenissen/uniforme afgekorte zinnen van de ICAO NOTAM Code, aangevuld met ICAO-afkortingen, indicatoren, identificatoren, aanduidingen, roepnamen, frequenties, cijfers en gewone taal.
 - (e) Alle NOTAM's worden uitgegeven in het Engels. Indien dit nodig is voor binnenlandse gebruikers mogen NOTAM's ook in een andere taal worden uitgegeven.
 - (f) Informatie over sneeuw, smeltende sneeuw, ijs, vorst, stilstaand water of water ten gevolge van sneeuw, smeltende sneeuw, ijs of vorst op het bewegingsgebied wordt verspreid aan de hand van SNOWTAM's, waarbij de informatie wordt weergegeven in de volgorde van het SNOWTAM-model in aanhangsel 3a.
 - (g) Wanneer informatie over operationeel significante veranderingen in vulkanische activiteit, een vulkaanuitbarsting en/of vulkanische aswolken wordt gerapporteerd aan de hand van een ASHTAM, moet de informatie worden weergegeven in de volgorde van het ASHTAM-model in aanhangsel 4.
 - (h) Wanneer een NOTAM fouten bevat, wordt een NOTAM met een nieuw nummer uitgegeven ter vervanging van de onjuiste NOTAM, of wordt de onjuiste NOTAM geannuleerd en wordt een nieuwe NOTAM uitgegeven.
 - (i) Wanneer een NOTAM wordt uitgegeven die een vorige NOTAM annuleert of vervangt:
 - (1) wordt de serie en het nummer/jaar van de vorige NOTAM vermeld;
 - (2) moeten de serie, locatie-indicator en onderwerp van beide NOTAM's hetzelfde zijn.
 - (j) Slechts één NOTAM wordt geannuleerd of vervangen door een NOTAM.
 - (k) Elke NOTAM heeft slechts betrekking op één onderwerp en één omstandigheid van het onderwerp.
 - (l) Elke NOTAM moet zo kort mogelijk zijn en zo zijn opgesteld dat de mening ervan duidelijk is zonder naar een ander document te hoeven verwijzen.
 - (m) Een NOTAM die permanente of tijdelijke informatie van lange duur bevat, bevat passende verwijzingen naar de AIP of het AIP-supplement.
 - (n) In de tekst van een NOTAM wordt gebruikgemaakt van de Locatie-indicatoren in ICAO Doc 7910 "Location Indicators". Een verkorte vorm van die indicatoren mag niet worden gebruikt. Wanneer geen ICAO-locatie-indicator is toegewezen aan de locatie, wordt de plaatsnaam in gewone taal gebruikt.
 - (o) Aan elke NOTAM wordt een serie toegewezen die bestaat uit een letter en vier cijfers, gevolgd door een streepje en twee cijfers voor het jaar. Het getal dat uit vier cijfers bestaat, moet opeenvolgend zijn en gebaseerd zijn op het kalenderjaar.
 - (p) Alle NOTAM worden verdeeld in series op basis van onderwerp, verkeer of een combinatie daarvan, afhankelijk van de behoeften van de eindgebruikers. NOTAM's voor luchtvaartterreinen waarop internationaal luchtverkeer is toegestaan, worden uitgegeven in internationale NOTAM-series.
 - (q) Als NOTAM's zowel in het Engels als in de nationale taal worden uitgegeven, wordt de NOTAM-serie zo georganiseerd dat de serie in de nationale taal qua inhoud en nummering gelijkwaardig is aan die in het Engels.
 - (r) De inhoud en het geografische toepassingsgebied van elke NOTAM-serie wordt in detail vermeld in de AIP, in punt GEN 3.

- (s) Er wordt regelmatig een controlelijst van geldige NOTAM's beschikbaar gemaakt.
- (t) Voor elke NOTAM-serie wordt één controlelijst uitgegeven.
- (u) Een NOTAM-controlelijst verwijst ook naar de meest recente AIP-wijzigingen, AIP-supplementen, gegevensreeksen en, minstens, verspreide AIC.
- (v) Een NOTAM-controlelijst heeft dezelfde verspreiding als de werkelijke serie berichten waarop ze betrekking heeft en wordt duidelijk als controlelijst geïdentificeerd.
- (w) Er wordt toezicht gehouden op de toewijzing van series en, indien nodig, worden passende maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat geen enkele serie vóór het einde van een kalenderjaar het maximaal mogelijke aantal uitgegeven NOTAM's bereikt.

Hoofdstuk 2 — Digitale gegevensreeksen

AIS.TR.335 Algemeen — Digitale gegevensreeksen

- (a) Een norm voor geografische informatie wordt als referentiekader gebruikt.
- (b) Een beschrijving van elke beschikbare gegevensreeks wordt verstrekt in de vorm van een gegevensproductspecificatie.
- (c) Een controlelijst van de beschikbare gegevensreeksen, met inbegrip van de toepassings- en publicatiedata, wordt ter beschikking gesteld van de gebruikers om te waarborgen dat actuele gegevens worden gebruikt.
- (d) De controlelijst van de gegevensreeksen wordt beschikbaar gesteld via hetzelfde verspreidingsmechanisme als voor de gegevensreeksen zelf.

AIS.TR.340 Eisen voor metagegevens

De metagegevens voor elke gegevensreeks omvatten minstens:

- (a) de naam van de organisaties of entiteiten die de gegevensreeks beschikbaar stellen;
- (b) de datum en het tijdstip waarop de gegevensreeks beschikbaar werd gesteld;
- (c) de geldigheid van de gegevensreeks, en
- (d) eventuele beperkingen op het gebruik van de gegevensreeks.

AIS.TR.345 AIP-gegevensreeks

- (a) De AIP-gegevensreeks bevat gegevens over de volgende onderwerpen, met inbegrip van de vermelde eigenschappen, voor zover van toepassing:

Datasubjecten	Minstens bijbehorende eigenschappen
ATS-luchtruim	Type, naam, laterale grenzen, verticale grenzen, luchtruimklasse
Luchtruim voor speciale activiteiten	Type, naam, laterale grenzen, verticale grenzen, beperking, activering
Route	Prefix identifier, vliegvoorschriften, aanduiding
Routesegment	Navigatiespecificatie, beginpunt, eindpunt, koers, afstand, bovengrens, ondergrens, minimale en-routealtitude (MEA), minimale altitude boven obstakels (MOCA), richting van kruisniveaus, omgekeerde richting van kruisniveaus, vereiste navigatieprestatie
Waypoint — en-route	Rapporteringseis, identificatie, locatie, formatie
Luchtvaartterrein/helihaven	Locatie-indicator, naam, aanduiding van de Internationale Luchtvaartorganisatie (IATA), bediende stad, certificeringsdatum, vervaldatum certificering, indien van toepassing, type verkeersleiding, terreinhoogteligging, referentietemperatuur, magnetische variatie, referentiepunt van het luchtvaartterrein

Datasubjecten	Minstens bijbehorende eigenschappen
Baan	Aanduiding, nominale lengte, nominale breedte, oppervlaktetype, sterkte
Baanrichting	Aanduiding, azimut, drempel, beschikbare startaanloop (TORA), beschikbare startbaanlengte (TODA), beschikbare start-stopafstand (ASDA), beschikbare landingsbaanlengte (LDA), afgewezen TODA (voor helikopters)
Gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO)	Aanduiding, lengte, breedte, drempelpunt
Landings- en uitvlieggebied (TLOF)	Aanduiding, middelpunt, lengte, breedte, oppervlaktetype
Radionavigatiehulpmiddel	Type identificatie, naam, bediend luchtvaartterrein, bedrijfsuren, magnetische variatie, frequentie/kanaal, positie, hoogteligging, magnetische koers, azimut, nulrichting

- (b) als een eigenschap niet gedefinieerd is voor een specifiek voorval van de onder a) vermelde subjecten, dan wordt een expliciete vermelding opgenomen in de AIP-gegevenssubreeks: “not applicable”.

AIS.TR.350 Terrein- en obstakelgegevens — Algemene eisen

De zones waarop de reeksen terreinen en obstakelgegevens betrekking hebben, worden gespecificeerd als:

- (a) Zone 1: het gehele grondgebied van een lidstaat;
- (b) Zone 2: in de nabijheid van een luchtvaartterrein, onderverdeeld als volgt:
 - (1) Zone 2a: een rechthoekig gebied rond een baan, dat bestaat uit de strip plus alle vrijstroken;
 - (2) Zone 2b: een gebied dat zich aan het einde van Zone 2a uitstrekt in de vertrekdirichting, met een lengte van 10 km en een speling van 15 % aan beide zijden;
 - (3) Zone 2c: een gebied buiten Zones 2a en 2b, op een afstand van niet meer dan 10 km van de grens van Zone 2a, en
 - (4) Zone 2d: een gebied buiten Zones 2a, 2b en 2c, tot een afstand van 45 km vanaf het referentiepunt van het luchtvaartterrein of tot een grens van een bestaand naderingsluchtverkeersleidingsgebied (TMA), als dat nabijer is;
- (c) Zone 3: het gebied dat grenst aan het bewegingsgebied van het luchtvaartterrein en dat zich horizontaal uitstrekt vanaf de rand van een baan tot 90 meter van de middellijn van de baan en 50 m van de rand van alle andere delen van het bewegingsgebied van het luchtvaartterrein, en
- (d) Zone 4: het gebied dat zich 900 m vóór de baandrempel uitstrekt, en 60 m tot elke zijde van het verlengde van de middellijn van de baan in de naderingsrichting op een precisienaderingsbaan van categorie II of III.

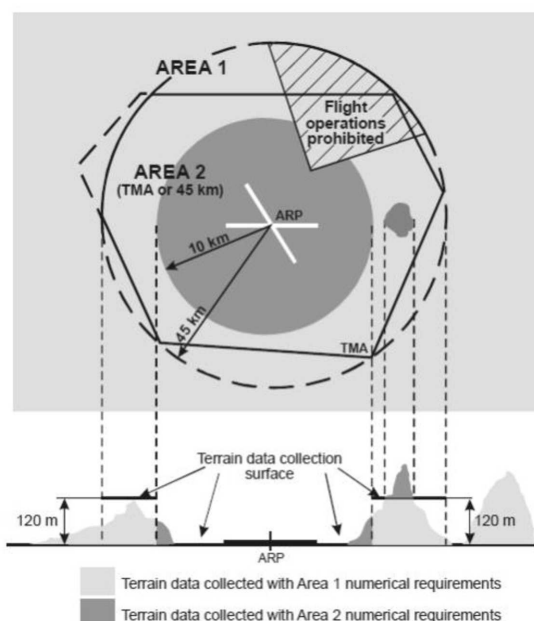
AIS.TR.355 Terreingegevensreeksen

Wanneer terreingegevensreeksen worden verstrekt overeenkomstig AIS.OR.355:

- (a) moeten ze de digitale weergave vormen van het terreinoppervlak, in de vorm van continue hoogtewaarden op alle snijpunten van een vastgesteld raster, met verwijzing naar een gemeenschappelijk gegeven;
- (b) moet een terreinraster hoekig of rechthoekig en van regelmatige of onregelmatige vorm zijn;
- (c) moeten ze ruimtelijke (positie en hoogteligging), thematische en tijdelijke aspecten van het aardoppervlak bevatten, met inbegrip van natuurlijk voorkomende elementen, obstakels uitgezonderd;
- (d) mag slechts één type kenmerk, nl. terrein, worden verstrekt;
- (e) moeten de volgende aspecten van terreinkenmerken worden opgeslagen in de terreingegevensreeks:
 - (1) toepassingsgebied;
 - (2) identificatie van de voortbrenger van de gegevens;

- (3) identicator van de gegevensbron;
 - (4) methode van verkrijging;
 - (5) tussenruimte tussen punten;
 - (6) horizontaal referentiesysteem;
 - (7) horizontale resolutie;
 - (8) horizontale nauwkeurigheid;
 - (9) horizontaal betrouwbaarheidsniveau;
 - (10) horizontale positie;
 - (11) hoogteligging;
 - (12) referentie van de hoogteligging;
 - (13) verticaal referentiesysteem;
 - (14) verticale resolutie;
 - (15) verticale nauwkeurigheid;
 - (16) verticaal betrouwbaarheidsniveau;
 - (17) geregistreerd oppervlak;
 - (18) integriteit;
 - (19) datum- en tijdstempel, en
 - (20) gebruikte meeteenheid;
- (f) moeten de terreingegevens in een straal van 10 km rond het ARP voldoen aan de numerieke vereisten voor Zone 2;
- (g) moeten gegevens over terrein dat doordringt in het horizontale vlak 120 m boven de laagste hoogteligging van de baan, in het gebied tussen 10 km en de grens van het TMA of in een straal van 45 km, als dat minder is, voldoen aan de numerieke eisen van Zone 2;
- (h) moeten gegevens over terrein dat niet doordringt in het horizontale vlak 120 m boven de laagste hoogteligging van de baan, in het gebied tussen 10 km en de grens van het TMA of in een straal van 45 km, als dat minder is, voldoen aan de numerieke eisen van Zone 1, en
- (i) moeten terreingegevens, in de delen van Zone 2 waar vluchttuitvoeringen verboden zijn wegens zeer hoog terrein of andere lokale beperkingen en/of regels, voldoen aan de numerieke eisen van Zone 1.

Oppervlakken voor het verzamelen van terreingegevens — Zone 1 en Zone 2



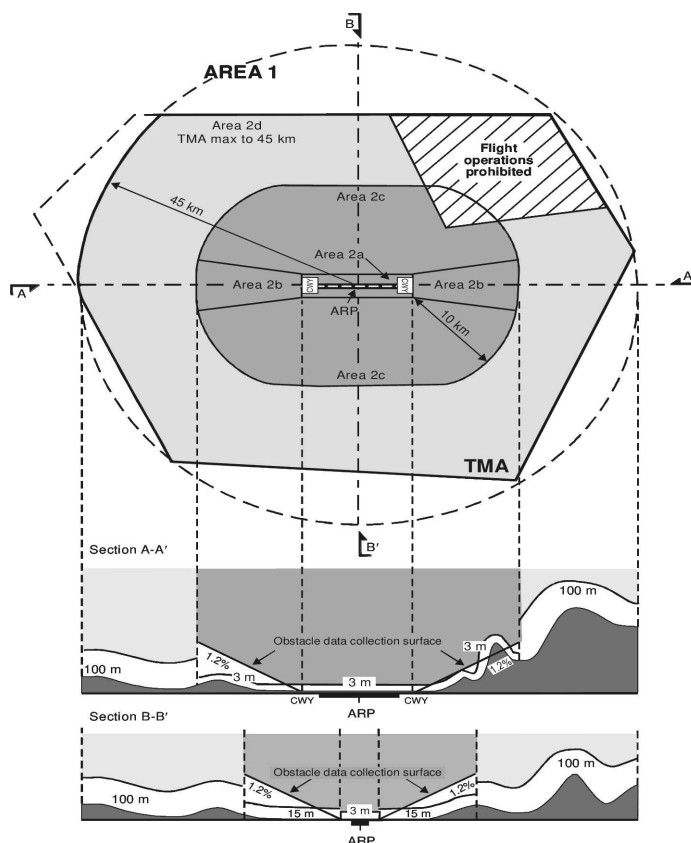
AIS.TR.360 Obstakelgegevensreeksen

Wanneer obstakelgegevensreeksen worden verstrekt overeenkomstig AIS.OR.360:

- (a) Obstakelgegevensitems zijn kenmerken die in de gegevensreeksen worden weergegeven door punten, lijnen of veelhoeken;
- (b) alle gedefinieerde obstakeltypes worden verstrekt en elk daarvan wordt beschreven volgens de volgende lijst kenmerken:
 - (1) toepassingsgebied;
 - (2) identificatie van de voortbrenger van de gegevens;
 - (3) identificator van de gegevensbron;
 - (4) identificator van het obstakel;
 - (5) horizontale nauwkeurigheid;
 - (6) horizontaal betrouwbaarheidsniveau;
 - (7) horizontale positie;
 - (8) horizontale resolutie;
 - (9) horizontale reikwijdte;
 - (10) horizontaal referentiesysteem;
 - (11) hoogteligging;
 - (12) verticale nauwkeurigheid;
 - (13) verticaal betrouwbaarheidsniveau;
 - (14) verticale resolutie;
 - (15) verticaal referentiesysteem;
 - (16) type obstakel;
 - (17) type geometrie;
 - (18) integriteit;
 - (19) datum- en tijdstempel;
 - (20) gebruikte meeteenheid;
 - (21) verlichting, en
 - (22) markering;
- (c) moeten obstakelgegevens voor zones 2 en 3 worden verzameld op basis van de volgende oppervlakken voor het verzamelen van obstakelgegevens:
 - (1) het oppervlak voor het verzamelen van gegevens van zone 2a heeft een hoogte van 3 m boven de dichtstbijzijnde hoogteligging van de baan, gemeten langs de middellijn van de baan, en, voor die delen die betrekking hebben op een vrijstrook, indien aanwezig, op de hoogteligging van het dichtstbijzijnde uiteinde van de baan;
 - (2) het oppervlak voor het verzamelen van gegevens van zone 2b heeft een hellingshoek van 1,2 %, beginnende bij de uiteinden van zone 2a, op de hoogteligging van het baaneinde in de vertrekrichting, een lengte van 10 km en een speling van 15 % aan beide zijden; obstakels met een hoogte van minder dan 3 m boven de grond hoeven niet te worden verzameld;
 - (3) het oppervlak voor het verzamelen van gegevens van zone 2c heeft een hellingshoek van 1,2 % die zich buiten de zones 2a en 2b uitstrekt op een afstand van niet meer dan 10 km van de grens van zone 2a; de oorspronkelijke hoogteligging van zone 2c is de hoogteligging van het beginpunt van zone 2a; obstakels met een hoogte van minder dan 15 m boven de grond hoeven niet te worden verzameld;
 - (4) het oppervlak voor het verzamelen van gegevens van zone 2d heeft een hoogte van 100 m boven de grond, en
 - (5) het oppervlak voor het verzamelen van gegevens van zone 3 bevindt zich 0,5 m boven het horizontale vlak en loopt door het dichtstbijzijnde punt op het bewegingsgebied van het luchtvaartterrein;

- (d) in de delen van zone 2 waarin vluchtuitvoeringen verboden zijn wegens zeer hoog terrein of andere lokale beperkingen en/of regels, worden obstakelgegevens verzameld en geregistreerd overeenkomstig de numerieke eisen van zone 1;
- (e) de specificatie van het obstakelgegevensproduct, ondersteund door geografische coördinaten voor elk luchtvaartterrein in de gegevensreeks, bevat een beschrijving van de volgende zones:
 - (1) zones 2a, 2b, 2c en 2d;
 - (2) de zone van het opstijgvliegpad, en
 - (3) de obstakelbeperkende oppervlakken;
- (f) reeksen obstakelgegevens bevatten de digitale weergave van de verticale en horizontale omvang van de obstakels, en
- (g) de obstakels worden niet opgenomen in reeksen terreingegevens.

Oppervlakken voor het verzamelen van obstakelgegevens — zone 1 en zone 2



AIS.TR.365 Reeksen kaartgegevens van het luchtvaartterrein

- (a) Reeksen kaartgegevens van het luchtvaartterrein moeten de digitale weergave van de kenmerken van het luchtvaartterrein bevatten.
- (b) De ISO-normen voor geografische informatie worden als referentiekader gebruikt.
- (c) Kaartgegevensproducten van het luchtvaartterrein worden beschreven aan de hand van de relevante norm voor gegevensproductspecificaties.
- (d) De inhoud en structuur van de reeksen kaartgegevens van het luchtvaartterrein worden gedefinieerd in termen van een toepassingsschema en een kenmerkencatalogus.

AIS.TR.370 Reeksen gegevens over instrumentvliegprocedures

- (a) Gegevens over instrumentvliegprocedures moeten de digitale weergave van instrumentvliegprocedures bevatten.
- (b) De reeksen gegevens over instrumentvliegprocedures moeten gegevens bevatten over de volgende onderwerpen, met inbegrip van al hun eigenschappen:
 - (1) procedure;
 - (2) proceduresegment;
 - (3) eindnaderingssegment;
 - (4) vaste procedurelocatie;
 - (5) wachtprocedure;
 - (6) specifieke kenmerken helikopterprocedure.

DEEL 4 — VERSPREIDINGSDIENSTEN EN AAN DE VLUCHT VOORAFGAANDE INFORMATIEDIENSTEN**AIS.TR.400 Verspreidingsdiensten**

- (a) Indien mogelijk wordt gebruikgemaakt van een vooraf bepaald verspreidingssysteem voor NOTAM die worden verzonden via de AFS.
- (b) Verspreiding van andere NOTAM-reeksen dan die welke internationaal zijn verspreid, wordt toegestaan op verzoek.
- (c) NOTAM worden voorbereid overeenkomstig de ICAO-communicatieprocedures die zijn vastgesteld in ICAO-bijlage 10, volume II.
- (d) Elke NOTAM wordt als een afzonderlijk telecommunicatiebericht verzonden.
- (e) De uitwisseling van ASHTAM buiten het grondgebied van een lidstaat, en van NOTAM, wanneer lidstaten NOTAM gebruiken voor de verspreiding van informatie over vulkanische activiteit, heeft ook betrekking op adviescentra voor vulkanische aswolken en de World Area Forecast Centres, en houdt rekening met de eisen van langeafstands-vluchten.

AIS.TR.405 Aan de vlucht voorafgaande informatiediensten

- (a) Er wordt gemaakt van geautomatiseerde systemen voor aan de vlucht voorafgaande informatiediensten om luchtvaartgegevens en -informatie ter beschikking te stellen van vluchttuitvoeringspersoneel, met inbegrip van leden van de cockpitbemanning, met het oog op zelfbriefing, vluchtplanning en vluchtinformatiediensten.
- (b) De mens-machine-interface van de faciliteiten voor aan de vlucht voorafgaande informatiediensten garandeert gemakkelijke toegang tot alle relevante informatie/gegevens, op geleide wijze.
- (c) Zelfbriefingfaciliteiten van een geautomatiseerd systeem voor aan de vlucht voorafgaande informatiediensten verlenen toegang, voor zover nodig, tot de luchtvaartinlichtingendiensten, per telefoon of via andere geschikte telecommunicatiemiddelen.
- (d) Geautomatiseerde informatiesystemen voor aan de vlucht voorafgaande levering van luchtvaartgegevens en -informatie voor zelfbriefing, vluchtplanning en vluchtinformatiediensten moeten:
 - (1) ervoor zorgen dat de gegevensbank van het systeem permanent en tijdig wordt geactualiseerd en dat toezicht wordt gehouden op de geldigheid en kwaliteit van de opgeslagen luchtvaartgegevens;
 - (2) vluchttuitvoeringspersoneel, met inbegrip van cockpitbemanningsleden, betrokken luchtvaartpersoneel en andere luchtvaartgerelateerde gebruikers toegang verlenen tot het systeem via geschikte telecommunicatiemiddelen;
 - (3) de geraadpleegde luchtvaartgegevens en — informatie op papier ter beschikking stellen, indien vereist;

- (4) gebruikmaken van toegangs- en ondervragingsprocedures op basis van afgekorte gewone taal en ICAO-locatie-indicatoren, zoals vastgesteld in ICAO-doc 7910, indien van toepassing, of op basis van een menu-gestuurde gebruikersinterface of een ander passend mechanisme;
 - (5) tijdig reageren op een verzoek om informatie van een gebruiker.
- (e) Alle NOTAM worden standaard ter beschikking gesteld voor briefing; het staat de gebruiker vrij de inhoud in te korten.

DEEL 5 — UPDATES VAN LUCHTVAARTINFORMATIEPRODUCTEN

AIS.TR.500 Algemeen — Updates van luchtvaartinformatieproducten

Om de samenhang te garanderen van gegevensitems die voorkomen in meerdere luchtvaartinformatieproducten wordt dezelfde AIRAC-actualiseringscyclus toegepast op AIP-wijzigingen, AIP-supplementen, AIP-gegevensreeksen en de gegevensreeksen voor vluchtprocedures.

AIS.TR.505 AIRAC

- (a) Informatie over de volgende omstandigheden wordt verspreid via het AIRAC-systeem:
- (1) horizontale en verticale grenswaarden, regels en procedures die van toepassing zijn op:
 - i) vluchtinformatiegebieden (FIR's);
 - ii) luchtverkeersleidingsgebieden (CTA's);
 - iii) luchtverkeersleidingszones;
 - iv) gebieden waarin advies wordt verleend;
 - v) ATS-routes;
 - vi) permanent gevaar, verboden en beperkte gebieden (met inbegrip van het type en de activiteitsperioden, indien bekend), en luchtdefensiezones (ADIZ);
 - vii) permanente zones of routes, of delen daarvan, indien onderschepping mogelijk is;
 - viii) RMZ en/of TMZ;
 - (2) posities, frequenties, roepnamen, identificatoren, bekende onregelmatigheden en onderhoudsperioden van radionavigatiehulpmiddelen, en communicatie- en surveillancefaciliteiten;
 - (3) wacht- en naderingsprocedures, aankomst- en vertrekprocedures, procedures ter beperking van geluidshinder en alle andere relevante ATS-procedures;
 - (4) transitieniveaus, transitiealtitudes en minimale sectoraltitudes;
 - (5) meteorologische faciliteiten (met inbegrip van uitzendingen) en procedures;
 - (6) banen en startbaanuitloop;
 - (7) taxibanen en platforms;
 - (8) procedures voor grondactiviteiten op het luchtvaartterrein (met inbegrip van slechtzichtprocedures);
 - (9) naderings- en baanverlichting, en
 - (10) exploitatieminima van het luchtvaartterrein, indien gepubliceerd door een lidstaat.
- (b) Wanneer belangrijke wijzigingen gepland zijn en voorafgaande kennisgeving wenselijk en uitvoerbaar is, worden speciale regelingen getroffen.

- (c) Wanneer geen informatie is ingediend op de datum van de AIRAC, wordt een NIL-kennisgeving verspreid via een NOTAM of ander geschikt middel, uiterlijk één cyclus vóór de desbetreffende datum waarop de AIRAC van toepassing wordt.

AIS.TR.510 NOTAM

- (a) NOTAM worden voldoende van tevoren gepubliceerd, zodat de betrokken partijen tijd hebben om de nodige maatregelen te nemen, behalve in het geval van onbruikbaarheid, vulkanische activiteit, uitstoot van radioactief materiaal, giftige chemische stoffen en andere gebeurtenissen die niet kunnen worden voorzien.
- (b) NOTAM waarbij de onbruikbaarheid wordt gemeld van hulpmiddelen voor luchtvaartnavigatie, faciliteiten of communicatiediensten geven een raming van de periode van onbruikbaarheid of het tijdstip waarop de dienst naar verwachting zal worden hervat.
- (c) Binnen drie maanden na de afgifte van een permanente NOTAM wordt de informatie in de NOTAM opgenomen in de desbetreffende luchtvaartinformatieproducten.
- (d) Binnen drie maanden na de afgifte van een tijdelijke NOTAM van lange duur wordt de informatie in de NOTAM opgenomen in een AIP-supplement.
- (e) Wanneer een NOTAM waarvan het geschatte einde van de geldigheidsduur onverwacht de periode van drie maanden overschrijdt, wordt een vervangings-NOTAM uitgegeven, tenzij verwacht wordt dat de omstandigheid nogmaals langer dan drie maanden zal duren; in dat geval wordt een AIP-supplement uitgegeven.
- (f) In een "trigger-NOTAM" wordt een korte beschrijving gegeven van de inhoud, de datum en het tijdstip van inwerkingtreding en het referentienummer van de wijziging of het supplement.
- (g) Een "trigger-NOTAM" treedt in werking op dezelfde datum en hetzelfde tijdstip als de AIP-wijziging of het AIP-supplement.
- (h) In het geval van een AIP-wijziging blijft een "trigger-NOTAM" geldig voor een periode van 14 dagen.
- (i) In het geval van een AIP-supplement dat minder dan 24 dagen geldig is, blijft de "trigger-NOTAM" geldig gedurende de volledige geldigheidsperiode van het AIP-supplement.
- (j) In het geval van een AIP-supplement dat geldig is voor 14 dagen of meer, blijft de "trigger-NOTAM" minstens 14 dagen geldig.

AIS.TR.515 Actualisering van gegevensreeksen

- (a) Het interval voor de actualisering van de AIP-gegevensreeks en de gegevensreeks over instrumentvliegprocedures wordt vermeld in de specificatie van het gegevensproduct.
 - (b) Gegevensreeksen die vooraf ter beschikking zijn gesteld, overeenkomstig de AIRAC-cyclus, worden geactualiseerd met de niet-AIRAC-wijzigingen die tussen de publicatiedatum en de datum van inwerkingtreding hebben plaatsgevonden.
-

*Aanhangsel 1***INHOUD VAN DE LUCHTVAARTGIDS (AIP)****DEEL 1 — ALGEMEEN (GEN)**

Als de AIP als één volume wordt geproduceerd, verschijnen het voorwoord, het register van AIP-wijzigingen, het register van AIP-supplementen, de controlelijst van AIP-pagina's en de lijst van geldige wijzigingen met de hand alleen in deel 1 — GEN; in delen 2 en 3 wordt naast deze subdelen "niet van toepassing" vermeld.

Als een AIP in meer dan één volume wordt geproduceerd en beschikbaar gemaakt, met voor elk volume een afzonderlijke dienst wijzigingen en supplementen, dan worden het voorwoord, het register van AIP-wijzigingen, het register van AIP-supplementen, de controlelijst van AIP-pagina's en de lijst van geldige wijzigingen met de hand afzonderlijk vermeld in elk volume.

GEN 0.1 Voorwoord

Korte beschrijving van de AIP, met inbegrip van:

- 1) de naam van de publicerende organisatie;
- 2) de toepasselijke ICAO-documenten;
- 3) de publicatiemediën (gedrukt, online of via andere elektronische media);
- 4) de structuur van de AIP en de vastgestelde intervallen voor regelmatige wijzigingen;
- 5) het copyrightbeleid, indien van toepassing;
- 6) de te contacteren diensten in geval van vastgestelde fouten of weglatingen in de AIP.

GEN 0.2 Register van AIP-wijzigingen

Een register van AIP-wijzigingen en AIRAC AIP-supplementen (gepubliceerd overeenkomstig het AIRAC-systeem) met:

- 1) nummer van de wijziging
- 2) publicatiedatum;
- 3) datum invoeging (voor AIRAC AIP-wijzigingen, de datum van toepassing);
- 4) initialen van de functionaris die de wijziging heeft ingevoegd.

GEN 0.3 Registratie van AIP-supplementen

Een registratie van uitgegeven AIP-supplementen, met:

- 1) het nummer van het supplement;
- 2) het onderwerp van het supplement;
- 3) desbetreffende AIP-sectie(s);
- 4) de geldigheidsduur;
- 5) annuleringsregister.

GEN 0.4 Controlelijst van AIP-pagina's

Een controlelijst van AIP-pagina's met:

- 1) paginanummers/kaarttitels;
- 2) de publicatie- of toepassingsdatum (dag, naam van de maand, jaar) van de luchtvaartinformatie.

GEN 0.5 Lijst van met de hand aangebrachte wijzigingen van de AIP

Een lijst van actuele met de hand aangebrachte wijzigingen van de AIP, met:

- 1) desbetreffende AIP-pagina'(s);
- 2) de tekst van de wijziging, en
- 3) het AIP-wijzigingsnummer van de met de hand aangebrachte wijziging.

GEN 0.6 Inhoudsopgave van deel 1

Een lijst van secties en subsecties in deel 1 — Algemeen (GEN).

GEN 1. NATIONALE VOORSCHRIFTEN EN EISEN**GEN 1.1 Aangewezen instanties**

De adressen van aangewezen instanties die betrokken zijn bij de facilitering van de internationale luchtvaartnavigatie (burgerluchtvaart, meteorologie, douane, immigratie, gezondheid, en-routeheffingen en luchtvaartterrein-/helihavenheffingen, landbouwquarantaine en het onderzoek van vliegtuigongevallen), met voor elke instantie:

- 1) aangewezen instantie;
- 2) naam van de instantie;
- 3) postadres;
- 4) telefoonnummer;
- 5) faxnummer;
- 6) e-mailadres;
- 7) adres van de vaste luchtvaartradiodienst (AFS), en
- 8) website, indien beschikbaar.

GEN 1.2 Binnenkomst, transit en vertrek van luchtvaartuigen

Regels en voorschriften voor voorafgaande kennisgeving en aanvragen voor toestemming inzake binnenkomst, transit en vertrek van luchtvaartuigen op internationale vluchten.

GEN 1.3 Binnenkomst, transit en vertrek van passagiers en bemanningen

Regels (onder meer met betrekking tot douane, immigratie en quarantaine, eisen voor voorafgaande kennisgeving en aanvragen om toestemming) inzake binnenkomst, transit en vertrek van passagiers en bemanningsleden die geen migranten zijn.

GEN 1.4 Binnenkomst, transit en vertrek van vracht

Voorschriften (onder meer met betrekking tot douane, eisen inzake voorafgaande kennisgeving en aanvragen voor toestemming) inzake binnenkomst, transit en vertrek van vracht.

GEN 1.5 Instrumenten apparatuur en vluchtdocumenten van luchtvaartuigen

Korte beschrijving van de instrumenten, apparatuur en vluchtdocumenten van het luchtvaartuig, met inbegrip van:

- 1) instrumenten, apparatuur (met inbegrip van communicatie-, navigatie- en surveillanceapparatuur van het luchtvaartuig) en vluchtdocumenten die aan boord van luchtvaartuigen moeten worden meegenomen, met inbegrip van speciale eisen bovenop de voorschriften van Subdeel D van bijlage IV (Deel-CAT) bij Verordening (EU) nr. 965/2012, en
- 2) ELT-alarminrichtingen (Emergency Locator Transmitter) en reddingsmiddelen, zoals gepresenteerd in CAT.IDE.A.280 van bijlage IV (Deel-CAT) en NCC.IDE.A.215 van bijlage VU (Deel-NCC) bij Verordening (EU) nr. 965/2012, indien door regionale luchtvaartnavigatiebijeenvakkomsten aldus voorgeschreven voor vluchten over aangewezen landzones.

GEN 1.6 Samenvatting van nationale regelgeving en internationale overeenkomsten/verdragen

Een lijst van titels en referenties en, indien van toepassing, samenvattingen van nationale voorschriften met betrekking tot luchtvaartnavigatie, samen met een lijst van geratificeerde internationale overeenkomsten/verdragen, per lidstaat.

GEN 1.7 Afwijkingen van de normen, aanbevolen praktijken en procedures van de ICAO

een lijst van significante verschillen tussen nationale regels en praktijken van de lidstaat en de bijbehorende bepalingen van de ICAO, waaronder:

- 1) de desbetreffende bepaling (bijlage en nummer van de uitgave, alinea), en
- 2) verschil, in tekst.

Alle significante verschillen worden vermeld onder dit subdeel. Alle bijlagen worden in numerieke volgorde vermeld, zelfs als er geen verschil is met een ICAO-bijlage; in dat geval wordt een NIL-melding verstrekt. Nationale verschillen of de mate van niet-toepassing van de regionale aanvullende procedures worden meegedeeld onmiddellijk na de bijlage waarop de aanvullende procedure betrekking heeft.

GEN 2. TABELLEN EN CODES

GEN 2.1 Meetsysteem, merktekens van luchtvaartuigen, feestdagen

GEN 2.1.1 Meeteenheden

Beschrijving van de gebruikte meeteenheden, met inbegrip van een tabel van de meeteenheden.

GEN 2.1.2 Tijdsreferentiesysteem

Beschrijving van het gebruikte tijdsreferentiesysteem (kalender en tijdssysteem), samen met een vermelding of de zomertijd al dan niet wordt toegepast en hoe het tijdsreferentiesysteem in de hele AIP wordt gepresenteerd.

GEN 2.1.3 Horizontaal referentiesysteem

Korte beschrijving van het gebruikte horizontale (geodetische) referentiesysteem, met inbegrip van:

- 1) naam/aanduiding van het referentiesysteem;
- 2) identificatie en parameters van de projectie;
- 3) identificatie van de gebruikte ellipsoïde;
- 4) identificatie van de gebruikte datum;
- 5) toepassingsgebied(en), en
- 6) een verklaring, voor zover van toepassing, van de asterisk die wordt gebruikt om de coördinaten te identificeren die niet voldoen aan de nauwkeurigheidseisen van ICAO-bijlagen 11 en 14.

GEN 2.1.4 Verticaal referentiesysteem

Korte beschrijving van het gebruikte verticale referentiesysteem, met inbegrip van:

- 1) naam/aanduiding van het referentiesysteem;
- 2) beschrijving van het gebruikte geo-id-model, met inbegrip van de parameters voor hoogtetransformatie tussen het gebruikte model en EGM-96;
- 3) een verklaring, voor zover van toepassing, van de asterisk die wordt gebruikt om de hoogteligging/geo-id-golven te identificeren die niet voldoen aan de nauwkeurigheidseisen van ICAO-bijlage 14.

GEN 2.1.5 Nationaliteit en registratietekens van het luchtvaartuig

Aanduiding van de nationaliteit en door de lidstaat vastgestelde registratietekens van het luchtvaartuig.

GEN 2.1.6 Openbare feestdagen

Een lijst van feestdagen, met vermelding van de getroffen diensten.

GEN 2.2 In AIS-publicaties gebruikte afkortingen

Een lijst van alfabetisch gerangschikte afkortingen en hun betekenis die door de lidstaat worden gebruikt in zijn AIP en bij de verspreiding van luchtvaartgegevens en -informatie, met passende annotatie voor afkortingen die afwijken van die in ICAO Document 8400 "Procedures for Air Navigation Services — ICAO Abbreviations and Codes (PANS-ABC)".

GEN 2.3 Kaartsymbolen

Een lijst van kaartsymbolen, gerangschikt volgens de kaartenreeks waarin ze worden toegepast.

GEN 2.4 Plaatsindicatoren

Een lijst van alfabetisch gerangschikte ICAO-plaatsindicatoren die zijn toegewezen aan de locaties van vaste luchtverkeersstations, welke moeten worden gebruikt voor codering en decodering. Bij locaties die geen deel uitmaken van de vaste luchtvaartradiodienst (AFS) wordt een annotatie vermeld.

GEN 2.5 Lijst van radionavigatiehulpmiddelen

Een alfabetisch gerangschikte lijst van radionavigatiehulpmiddelen, met vermelding van:

- 1) de identifier
- 2) de naam van het station;
- 3) het type faciliteit/hulpmiddel;
- 4) een aanduiding of het hulpmiddel dienstig is voor en-route (E), luchtvaartterrein (A) of beide (AE) doelstellingen.

GEN 2.6 Omzetting van meeteenheden

Tabellen of formules voor de omzetting van:

- 1) zeemijl naar kilometer en omgekeerd;
- 2) voet naar meter en omgekeerd;
- 3) decimale boogminuten naar boogseconden en omgekeerd;
- 4) andere omzettingen, voor zover passend.

GEN 2.7 Zonsopgang/zonsondergang

Informatie over het tijdstip van de zonsopgang en zonsondergang, met inbegrip van een korte beschrijving van de criteria die gebruikt zijn om de opgegeven tijdstippen te bepalen en een eenvoudige formule of tabel waarmee tijdstippen kunnen worden berekend voor elke locatie binnen zijn territorium/bevoegdheidsgebied, of een alfabetische lijst van locaties waarvoor de tijdstippen worden vermeld in een tabel, met een verwijzing naar de desbetreffende pagina van de tabel, en de zonsopgangs-/zonsondergangstabellen voor de geselecteerde stations/locaties, met inbegrip van:

- 1) de naam van het station;
- 2) de ICAO-plaatsindicator;
- 3) de geografische coördinaten in graden en minuten;

- 4) de datum(s) waarvoor tijdstippen worden vermeld;
- 5) het tijdstip van het begin van de burgerlijke ochtendschemering;
- 6) het tijdstip van de zonsopgang;
- 7) het tijdstip van de zonsondergang, en
- 8) het tijdstip van het einde van de burgerlijke avondschemering.

GEN 3. DIENSTEN

GEN 3.1 Luchtvaartinformatiediensten

GEN 3.1.1 Verantwoordelijke dienst

Beschrijving van de verstrekte luchtvaartinlichtingendiensten (AIS) en de belangrijkste componenten daarvan, met inbegrip van:

- 1) naam van de dienst/eenheid;
- 2) postadres;
- 3) telefoonnummer;
- 4) faxnummer;
- 5) e-mailadres;
- 6) AFS-adres;
- 7) website, indien beschikbaar;
- 8) een verklaring betreffende de bepalingen waarop de dienst is gebaseerd en een verwijzing naar de AIP-locatie waar eventuele verschillen zijn vermeld.

GEN 3.1.2 Bevoegdheidsgebied

Het bevoegdheidsgebied voor de AIS.

GEN 3.1.3 Luchtvaartgidsen

Beschrijving van de elementen van de luchtvaartinformatieproducten, met inbegrip van:

- 1) AIP en de bijbehorende wijzigingsdienst;
- 2) AIP-supplementen;
- 3) AIC;
- 4) NOTAM en aan de vlucht voorafgaande informatiebulletins (PIB);
- 5) controlelijsten en lijsten van geldige NOTAM's;
- 6) hoe ze kunnen worden verkregen.

Wanneer een AIC wordt gebruikt om prijzen voor publicaties te verspreiden, wordt dat aangegeven in dit deel van de AIP.

GEN 3.1.4 AIRAC-systeem

Korte beschrijving van het AIRAC-systeem, met inbegrip van een tabel van de huidige en aankomende AIRAC-datums.

GEN 3.1.5 Dienst voor aan de vlucht voorafgaande informatie op luchtvaartterreinen/helihavens

Een lijst van luchtvaartterreinen/helihavens waarop stelselmatig aan de vlucht voorafgaande informatie beschikbaar is, met inbegrip van een indicatie van relevante:

- 1) elementen van de luchtvaartinformatieproducten waarover de dienst beschikt;

- 2) kaarten waarover de dienst beschikt;
- 3) het gebied waarop die gegevens betrekking hebben.

GEN 3.1.6 Digitale gegevensreeksen

- 1) Beschrijving van de beschikbare gegevensreeksen, met inbegrip van:
 - a) titel van de gegevensreeks;
 - b) korte beschrijving;
 - c) opgenomen datasubjecten;
 - d) geografisch toepassingsgebied;
 - e) indien van toepassing, beperkingen op het gebruik ervan.
- 2) Contactgegevens met betrekking tot de wijze waarop de gegevensreeksen kunnen worden verkregen, bestaande uit:
 - a) naam van de verantwoordelijke persoon, dienst of organisatie;
 - b) post- en e-mailadres van de verantwoordelijke persoon, dienst of organisatie;
 - c) faxnummer van de verantwoordelijke persoon, dienst of organisatie;
 - d) telefoonnummer van de verantwoordelijke persoon, dienst of organisatie;
 - e) diensturen (periode, met inbegrip van de tijdzone, waarin contact kan worden opgenomen);
 - f) online-informatie die kan worden gebruikt om contact op te nemen met de persoon, dienst of organisatie, en
 - g) aanvullende informatie, indien nodig, over hoe en wanneer contact kan worden opgenomen met de persoon, dienst of organisatie.

GEN 3.2 Luchtvaartkaarten

GEN 3.2.1 Verantwoordelijke dienst(en)

Beschrijving van de dienst (en) die verantwoordelijk zijn voor de productie van luchtvaartkaarten, met inbegrip van:

- 1) naam van de dienst;
- 2) postadres;
- 3) telefoonnummer;
- 4) faxnummer;
- 5) e-mailadres;
- 6) AFS-adres;
- 7) website, indien beschikbaar, en
- 8) een verklaring betreffende de bepalingen waarop de dienst is gebaseerd en een verwijzing naar de AIP-locatie waar eventuele verschillen met de ICAO zijn vermeld.

GEN 3.2.2 Kaartonderhoud

Korte beschrijving van de wijze waarop luchtvaartkaarten worden herzien en gewijzigd.

GEN 3.2.3 Aankoopregelingen

Nadere informatie over de wijze waarop kaarten kunnen worden verkregen, bestaande uit:

- 1) dienst/verkoopagentschap(pen);
- 2) postadres;
- 3) telefoonnummer;

- 4) faxnummer;
- 5) e-mailadres;
- 6) AFS-adres;
- 7) website, indien beschikbaar.

GEN 3.2.4 Beschikbare reeksen luchtvaartkaarten

Een lijst van de beschikbare reeksen luchtvaartkaarten, gevolgd door een algemene beschrijving van elke reeks en een indicatie van het beoogde gebruik.

GEN 3.2.5 Lijst van beschikbare luchtvaartkaarten

Een lijst van beschikbare luchtvaartkaarten, met inbegrip van:

- 1) titel van de reeks;
- 2) schaal van de reeks;
- 3) naam en/of nummer van elke kaart of elk blad in een reeks;
- 4) prijs per blad;
- 5) datum van de laatste herziening.

GEN 3.2.6 Index bij de wereldluchtvaartkaart (WAC) — ICAO 1:1 000 000

Een door een lidstaat opgestelde indexkaart met de dekking en bladopmaak voor de WAC 1:1 000 000. Indien een luchtvaartkaart — ICAO 1:500 000 wordt opgesteld in plaats van een WAC 1:1 000 000, worden indexkaarten gebruikt om de dekking en bladopmaak voor de luchtvaartkaart Chart — ICAO 1:500 000 aan te geven.

GEN 3.2.7 Topografische kaarten

Nadere informatie over de wijze waarop topografische kaarten kunnen worden verkregen, bestaande uit:

- 1) naam van de dienst/agentschap(pen);
- 2) postadres;
- 3) telefoonnummer;
- 4) faxnummer;
- 5) e-mailadres;
- 6) AFS-adres;
- 7) website, indien beschikbaar.

GEN 3.2.8 Correcties van kaarten die niet in de AIP zijn opgenomen

Een lijst van correcties van luchtvaartkaarten die niet in de AIP zijn opgenomen, of een indicatie van de wijze waarop dergelijke informatie kan worden verkregen.

GEN 3.3 Luchtverkeersdiensten (ATS)

GEN 3.3.1 Verantwoordelijke dienst

Beschrijving van de verstrekte luchtverkeersdienst en de belangrijkste componenten daarvan, met inbegrip van:

- 1) naam van de dienst;
- 2) postadres;
- 3) telefoonnummer;

- 4) faxnummer;
- 5) e-mailadres;
- 6) AFS-adres;
- 7) website, indien beschikbaar;
- 8) een verklaring betreffende de bepalingen waarop de dienst is gebaseerd en een verwijzing naar de AIP-locatie waar eventuele verschillen met de ICAO zijn vermeld;
- 9) een vermelding indien de dienst niet 24 uur per dag en zeven dagen per week beschikbaar is.

GEN 3.3.2 Bevoegdheidsgebied

Korte beschrijving van het bevoegdheidsgebied waarvoor luchtverkeersdiensten worden verleend.

GEN 3.3.3 Types diensten

Korte beschrijving van de belangrijkste types verleende luchtverkeersdiensten.

GEN 3.3.4 Coördinatie tussen de exploitant en de luchtverkeersdiensten

Algemene voorwaarden waaronder de coördinatie tussen de exploitant en de luchtverkeersdiensten plaatsvindt.

GEN 3.3.5 Minimumvliegaltitude

De criteria voor de bepaling van de minimumvliegaltitudes.

GEN 3.3.6 Adreslijst van de eenheden van luchtverkeersdiensten

Een alfabetisch gerangschikte lijst van eenheden van luchtverkeersdiensten en hun adres, met vermelding van:

- 1) naam de eenheid;
- 2) postadres;
- 3) telefoonnummer;
- 4) faxnummer;
- 5) e-mailadres;
- 6) AFS-adres;
- 7) website, indien beschikbaar.

GEN 3.4 Communicatiediensten

GEN 3.4.1 Verantwoordelijke dienst

Beschrijving van de dienst die verantwoordelijk is voor het verlenen van telecommunicatie- en navigatiefaciliteiten, met inbegrip van:

- 1) naam van de dienst;
- 2) postadres;
- 3) telefoonnummer;
- 4) faxnummer;
- 5) e-mailadres;

- 6) AFS-adres;
- 7) website, indien beschikbaar;
- 8) een verklaring betreffende de bepalingen waarop de dienst is gebaseerd en een verwijzing naar de AIP-locatie waar eventuele verschillen met de ICAO zijn vermeld;
- 9) een vermelding indien de dienst niet 24 uur per dag en zeven dagen per week beschikbaar is.

GEN 3.4.2 Bevoegdheidsgebied

Korte beschrijving van het bevoegdheidsgebied waarvoor telecommunicatiediensten worden verleend.

GEN 3.4.3 Types diensten

Korte beschrijving van de voornaamste types verstrekte diensten en faciliteiten, met inbegrip van:

- 1) radionavigatiehulpmiddelen;
- 2) spraak- en/of datalinkdiensten;
- 3) omroepdiensten;
- 4) gebruikte ta(a)l(en), en
- 5) een indicatie waar gedetailleerde informatie kan worden verkregen.

GEN 3.4.4 Eisen en voorwaarden

Korte beschrijving van de eisen en voorwaarden waaronder de communicatiedienst beschikbaar is.

GEN 3.4.5 Diverse

Aanvullende informatie (bv. geselecteerde radio-omroepstations, telecommunicatiediagram).

GEN 3.5 Meteorologische diensten

GEN 3.5.1 Verantwoordelijke dienst

Korte beschrijving van de meteorologische dienst die verantwoordelijk is voor het verstrekken van meteorologische informatie, met inbegrip van:

- 1) naam van de dienst;
- 2) postadres;
- 3) telefoonnummer;
- 4) faxnummer;
- 5) e-mailadres;
- 6) AFS-adres;
- 7) website, indien beschikbaar;
- 8) een verklaring betreffende de bepalingen waarop de dienst is gebaseerd en een verwijzing naar de AIP-locatie waar eventuele verschillen zijn vermeld;
- 9) een vermelding indien de dienst niet 24 uur per dag en zeven dagen per week beschikbaar is.

GEN 3.5.2 Bevoegdheidsgebied

Korte beschrijving van het gebied en/of de luchtroutes waarvoor meteorologische diensten worden verleend.

GEN 3.5.3 Meteorologische waarnemingen en verslagen

Gedetailleerde beschrijving van de meteorologische waarnemingen en verslagen voor de internationale luchtvaartnavigatie, met inbegrip van:

- 1) naam van het station en de ICAO-plaatsindicator;
- 2) type en frequentie van de waarneming, met inbegrip van een indicatie van de automatische waarnemingsapparatuur;
- 3) types meteorologische verslagen en beschikbaarheid van een TREND-voorspelling;
- 4) specifiek type waarnemingssysteem en aantal waarnemingslocaties die worden gebruikt om waarnemingen te doen en verslag uit te brengen van grondwind, zicht, zichtbare baanlengte, wolkenbasis, temperatuur en, voor zover van toepassing, windschering (bv. anemometer bij het snijvlak van banen, transmissometers naast de landingszone enz.);
- 5) bedrijfsuren;
- 6) indicatie van de beschikbare klimatologische informatie.

GEN 3.5.4 Types diensten

Korte beschrijving van de belangrijkste types verleende diensten, met inbegrip van bijzonderheden met betrekking tot briefing, raadpleging, weergave van meteorologische informatie, beschikbare vluchtdocumentatie voor exploitanten en leden van de cockpitbemanning, en methoden en middelen die gebruikt worden voor het verstrekken van de meteorologische informatie.

GEN 3.5.5 Kennisgeving van exploitanten vereist

Minimale voorafgaande kennisgeving die door de verlener van meteorologische diensten wordt gevraagd van de exploitanten met het oog op briefing, raadpleging en vliegdocumentatie en andere meteorologische informatie die zij vereisen, of wijzigingen daarvan.

GEN 3.5.6 Luchtvaartuigverslagen

Indien nodig, voorschriften van de verlener van meteorologische diensten voor het opstellen en versturen van luchtvaartuigverslagen.

GEN 3.5.7 VOMET-dienst

Beschrijving van de VOLMET- en/of D-VOLMET-dienst, met inbegrip van:

- 1) naam van het verzendende station;
- 2) roepnaam of identificatie en afkorting voor de radiocommunicatie-uitzending;
- 3) voor de uitzending gebruikte frequentie(s);
- 4) zendtijd;
- 5) diensturen;
- 6) lijst van luchtvaartterreinen/helihavens waarvoor verslagen en/of voorspellingen zijn opgenomen, en
- 7) opgenomen verslagen, voorspellingen en SIGMET-informatie, alsook opmerkingen.

GEN 3.5.8 SIGMET- en AIRMET-dienst

Beschrijving van de meteorologische waarnemingen in vluchtinformatiegebieden of luchtverkeersleidingsgebieden waarvoor luchtverkeersdiensten worden verleend, met inbegrip van een lijst van de meteorologische waarnemingscentra, met vermelding van:

- 1) de naam van het meteorologische waarnemingscentrum en de ICAO-plaatsindicator;
- 2) diensturen;
- 3) de bediende vluchtinformatiegebieden of luchtverkeersleidingsgebieden;
- 4) de SIGMET-geldigheidstermijnen;

- 5) specifieke procedures voor SIGMET-informatie (bv. voor vulkanische aswolken en tropische cyclonen);
- 6) procedures voor AIRMET-informatie (in overeenstemming met de relevante regionale luchtvaartnavigatieovereenkomsten);
- 7) De eenheden van luchtverkeersdiensten waaraan SIGMET- en AIRMET-informatie wordt verstrekt;
- 8) aanvullende informatie, zoals beperkingen van de dienstverlening enz.

GEN 3.5.9 Andere geautomatiseerde meteorologische diensten

Beschrijving van beschikbare geautomatiseerde diensten voor het verstrekken van meteorologische informatie (bv. geautomatiseerde diensten voor het verstrekken van aan de vlucht voorafgaande informatiedienst die per telefoon en/of computer toegankelijk zijn), met inbegrip van:

- 1) de naam van de dienst;
- 2) de beschikbare informatie;
- 3) de bestreken gebieden, routes en luchtvaartterreinen;
- 4) telefoon- en faxnummer(s), e-mailadres en, indien beschikbaar, websiteadres.

GEN 3.6 Opsporing en redding (SAR)

GEN 3.6.1 Verantwoordelijke dienst(en)

Korte beschrijving van de dienst(en) die verantwoordelijk is (zijn) voor opsporing en redding (SAR), met inbegrip van:

- 1) de naam van de dienst/eenheid;
- 2) postadres;
- 3) telefoonnummer;
- 4) faxnummer;
- 5) e-mailadres;
- 6) AFS-adres;
- 7) website, indien beschikbaar, en
- 8) een verklaring betreffende de bepalingen waarop de dienst is gebaseerd en een verwijzing naar de AIP-locatie waar eventuele verschillen met de ICAO zijn vermeld.

GEN 3.6.2 Bevoegdheidsgebied

Korte beschrijving van het bevoegdheidsgebied waarin opsporings- en reddingsdiensten worden verleend.

GEN 3.6.3 Types diensten

Korte beschrijving en geografische weergave, indien van toepassing, van het type verstrekte diensten en faciliteiten, met inbegrip van indicaties waar de luchtdkking voor opsporings- en reddingsdiensten afhankelijk is van de aanzienlijke inzet van luchtvaartuigen.

GEN 3.6.4 SAR-overeenkomsten

Korte beschrijving van de geldende SAR-overeenkomsten, met inbegrip van bepalingen ter vergemakkelijking van de binnenkomst en het vertrek van luchtvaartuigen van andere lidstaten voor opsporing, redding, herstelling of berging van beschadigde of verloren luchtvaartuigen, ofwel met enkel kennisgeving in de lucht, ofwel na aanmelding van een vluchtplan.

GEN 3.6.5 Beschikbaarheidsvoorwaarden

Korte beschrijving van de bepalingen voor SAR, met inbegrip van de algemene voorwaarden waaronder de dienst en faciliteiten beschikbaar zijn voor internationaal gebruik, met inbegrip van een indicatie of een voor SAR beschikbare faciliteit gespecialiseerd is in SAR-technieken en -functies, of wordt gebruikt voor andere doeleinden, maar aangepast is aan SAR-doeleinden via opleiding en apparatuur, of slechts occasioneel beschikbaar is en geen bijzondere opleiding of voorbereiding heeft voor SAR-werkzaamheden.

GEN 3.6.6 Gebruikte procedures en signalen

Korte beschrijving van de procedures en signalen die worden gebruikt door reddingsluchtvaartuigen, en een tabel met de signalen die moeten worden gebruikt door overlevenden.

GEN 4. HEFFINGEN VOOR LUCHTVAARTTEREINEN/HELIHAVENS EN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN (ANS)

Als de heffingen niet worden gespecificeerd in dit hoofdstuk, kan worden verwezen naar de plaats waar meer details beschikbaar zijn.

GEN 4.1 Heffingen voor luchtvaartterreinen/helihavens

Korte beschrijving van het type heffingen dat kan worden opgelegd op luchtvaartterreinen/helihavens die beschikbaar zijn voor internationaal gebruik, waaronder:

- 1) landingen van luchtvaartuigen;
- 2) parking, stalling en langetermijnopslag van luchtvaartuigen;
- 3) passagiersdienst;
- 4) beveiliging;
- 5) geluidsgerelateerde items;
- 6) andere (douane, gezondheid, immigratie enz.);
- 7) vrijstellingen/verminderingen, en
- 8) betalingsmethoden.

GEN 4.2 Luchtvaartnavigatiediensten

Korte beschrijving van heffingen die kunnen worden opgelegd voor luchtvaartnavigatiediensten die worden verleend voor internationaal gebruik, zoals:

- 1) naderingsverkeersleiding;
- 2) ANS-route;
- 3) kostenbasis voor ANS en vrijstellingen/verminderingen;
- 4) betalingsmethoden.

DEEL 2 — EN-ROUTE (ENR)

Als een AIP in meer dan één volume wordt geproduceerd en beschikbaar gemaakt, met voor elk volume een afzonderlijke dienst wijzigingen en supplementen, dan worden het voorwoord, het register van AIP-wijzigingen, het register van AIP-supplementen, de controlelijst van AIP-pagina's en de lijst van geldige wijzigingen met de hand afzonderlijk vermeld in elk volume. Als een AIP als één volume wordt gepubliceerd, dan wordt de aantekening "niet van toepassing" vermeld naast elk van de bovenstaande punten.

GEN 0.6 Inhoudsopgave van deel 2

Een lijst van secties en subsecties in deel 2 — En-route.

ENR 1. ALGEMENE REGELS EN PROCEDURES**ENR 1.1 Algemene regels**

De algemene regels worden gepubliceerd zoals ze worden toegepast in de lidstaat.

ENR 1.2 Visuele vliegvoorschriften

De visuele vliegvoorschriften worden gepubliceerd zoals ze worden toegepast in de lidstaat.

ENR 1.3 Instrumentvliegvoorschriften

De instrumentvliegvoorschriften worden gepubliceerd zoals ze worden toegepast in de lidstaat.

ENR 1.3.1 Regels die van toepassing zijn op alle IFR-vluchten

ENR 1.3.2 Regels die van toepassing zijn op IFR-vluchten in gecontroleerd luchtruim

ENR 1.3.3 Regels die van toepassing zijn op IFR-vluchten buiten gecontroleerd luchtruim

ENR 1.3.4 Algemene procedures voor vrije luchtcorridors (FRA)

Procedures met betrekking tot vrije luchtcorridors, met inbegrip van verklaring en definities van toegepaste voor FRA relevante punten. In het geval van grensoverschrijdende FRA worden de betrokken FIR's/UIR's of CTA's/UTA's vermeld in ENR 1.3.

ENR 1.4 Indeling en beschrijving van het ATS-luchtruim

ENR 1.4.1 Indeling van het ATS-luchtruim

De beschrijving van ATS-luchtruimklassen in de vorm van de tabel in aanhangsel 4 bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012, met passende vermelding voor de luchtruimklassen die niet door de lidstaat worden gebruikt.

ENR 1.4.2 Beschrijving van het ATS-luchtruim

Andere beschrijving van het ATS-luchtruim, zoals van toepassing, met inbegrip van algemene beschrijvingen in tekstvorm.

ENR 1.5 Wacht-, naderings- en vertrekprocedures

ENR 1.5.1 Algemeen

Het voorschrift betreft een verklaring betreffende de criteria op basis waarvan wacht-, naderings- en vertrekprocedures worden vastgesteld.

ENR 1.5.2 Aankomende vluchten

De procedures (conventionele of gebiedsnavigatie, of beide) voor aankomende vluchten die gemeenschappelijk zijn voor vluchten naar of binnen hetzelfde type luchtruim worden voorgesteld. Indien verschillende procedures gelden binnen een terminalluchtruim, wordt een nota in die zin opgesteld, samen met een verwijzing naar de plaats waar de specifieke procedures te vinden zijn.

ENR 1.5.3 Vertrekkende vluchten

De procedures (conventionele of gebiedsnavigatie, of beide) voor vertrekkende vluchten die gemeenschappelijk zijn voor vluchten die vertrekken van om het even welk luchtvaartterrein/om het even welke helihaven worden voorgesteld.

ENR 1.5.4 Andere relevante informatie en procedures

Korte beschrijving van aanvullende informatie, bv. procedures voor binnenkomst, uitlijning voor eindnadering, wachtprocedures en -patronen.

ENR 1.6 ATS-surveillancediensten en -procedures

ENR 1.6.1 Primaire radar

Beschrijving van primaire radardiensten en -procedures, met inbegrip van:

- 1) aanvullende diensten;
- 2) de toepassing van radarcontrolediensten;
- 3) procedures in het geval van het uitvallen van radar en lucht-grondcommunicatie;
- 4) eisen inzake de rapportering van de positie van spraakcommunicatie en datalinkcommunicatie tussen luchtverkeersleider en piloot, en
- 5) grafische weergave van het gebied van de radardekking.

ENR 1.6.2 Secundaire surveillanceradar (SSR)

Beschrijving van de exploitatieprocedures van de secundaire surveillanceradar (SSR), met inbegrip van:

- 1) noodprocedures;
- 2) procedures in het geval van het uitvallen van de lucht-grond-communicatie en wederrechtelijke daden;
- 3) het systeem voor de toewijzing van SSR-codes;
- 4) rapporteringseisen voor spraakcommunicatie en CPDLC, en
- 5) grafische weergave van het gebied van de SSR-dekking.

ENR 1.6.3 Automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B)

Beschrijving van de exploitatieprocedures voor Automatic dependent surveillance — broadcast (ADS-B), met inbegrip van:

- 1) noodprocedures;
- 2) procedures in het geval van het uitvallen van de lucht-grond-communicatie en wederrechtelijke daden;
- 3) voorschriften voor de identificatie van luchtvaartuigen;
- 4) rapporteringseisen voor spraakcommunicatie en CPDLC, en
- 5) grafische weergave van het gebied van de ADS-B-dekking.

ENR 1.6.4 Andere relevante informatie en procedures

Korte beschrijving van aanvullende informatie en procedures, bv. procedures in het geval van het uitvallen van de radar en procedures in het geval van het uitvallen van de transponder.

ENR 1.7 Procedures voor het instellen van de hoogtemeter

Er wordt een verklaring gepubliceerd met procedures voor het instellen van de hoogtemeter; deze verklaring bevat:

- 1) een korte inleiding met een verklaring betreffende de ICAO-documenten waarop de procedures zijn gebaseerd, samen met eventuele verschillen met ICAO-bepalingen;
- 2) basisprocedures voor het instellen van de hoogtemeter;

- 3) beschrijving van het (de) hoogtemeterinstellingsgebied(en);
- 4) procedures voor exploitanten (met inbegrip van piloten), en
- 5) tabel van kruisniveaus

ENR 1.8 Regionale aanvullende procedures van de ICAO

Regionale aanvullende procedures (SUPP's) die betrekking hebben op het volledige bevoegdheidsgebied worden voorgesteld.

ENR 1.9 Beheer van de luchtverkeersstromen (ATFM) en luchtruimbeheer

Korte beschrijving van het ATFM-systeem en het luchtruimbeheer, met inbegrip van:

- 1) ATFM-structuur, dienstgebied, verleende dienst, locatie(s) en bedrijfsuren van de eenheid of eenheden;
- 2) type berichtenstroom en beschrijving van het formaat, en
- 3) procedures die van toepassing zijn op vertrekkende vluchten, bestaande uit:
 - a) de dienst die verantwoordelijk is voor het verstrekken van informatie over de toegepaste ATFM-maatregelen;
 - b) voorschriften m.b.t. het vluchtplan, en
 - c) slottoewijzingen.
- 4) informatie over de algemene verantwoordelijkheid met betrekking tot het beheer van het luchtruim binnen FIR("s), bijzonderheden over de toewijzing van civiel/militair luchtruim en coördinatie van het beheer, structuur van het beheerbare luchtruim (toewijzing en wijzigingen van de toewijzing) en algemene exploitatieprocedures.

ENR 1.10 Vluchtplanning

Alle beperkingen, begrenzingsen of adviezen m.b.t. tot de fase van de vluchtplanning die de gebruiker kunnen helpen bij de presentatie van de voorgenomen vluchttuitvoering moeten worden vermeld, met inbegrip van:

- 1) de procedures voor de indiening van een vluchtplan;
- 2) het systeem voor repetitieve vluchtplannen, en
- 3) wijzigingen van het ingediende vluchtplan.

ENR 1.11 Adressen van vluchtplanberichten

De aan de vluchtplannen toegewezen adressen moeten worden vermeld in de vorm van een tabel, waarin het volgende is opgenomen:

- 1) categorie vlucht (IFR, VFR of beide);
- 2) route (naar of via FIR en/of TMA), en
- 3) adres van het bericht.

ENR 1.12 Onderschepping van burgerluchtvaartuigen

Er wordt een volledige beschrijving van de te gebruiken onderscheppingsprocedures en visuele signalen opgenomen, met een duidelijke vermelding of de ICAO-bepalingen worden toegepast en, indien dit niet het geval is, dat er verschillen bestaan.

ENR 1.13 Wederrechtelijke daden

Er worden passende procedures voorgesteld die van toepassing zijn in geval van wederrechtelijke daden.

ENR 1.14 Incidenten met luchtvaartuigen

Beschrijving van het systeem voor de rapportering van luchtverkeersincidenten, met inbegrip van:

- 1) definitie van luchtverkeersincidenten;

- 2) gebruik van het “formulier voor de melding van incidenten in het luchtverkeer”;
- 3) rapporteringsprocedures (met inbegrip van procedures tijdens de vlucht), en
- 4) doel van de rapportering en behandeling van het formulier.

ENR 2. LUCHTRUIM VOOR LUCHTVERKEERSDIENSTEN

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA en CTA

Gedetailleerde beschrijving van de vluchtinformatiegebieden (FIR's), hogere vluchtinformatiegebieden (UIR's) en luchtverkeersleidingsgebieden (CTA's) (met inbegrip van specifieke CTA's, zoals TMA's):

- 1) naam, geografische coördinaten in graden en minuten van de laterale grenzen van de FIR/UIR en in graden, minuten en seconden van de laterale grenzen, verticale grenzen en het luchtruim van de CTA;
- 2) identificatie van de eenheid die de dienst verleent;
- 3) roepnaam van het luchtvaartstation dat de eenheid bedient en de gebruikte ta(a)l(en), met vermelding van het gebied en de omstandigheden, waar en wanneer ze moeten worden gebruikt, indien van toepassing;
- 4) frequenties en, indien van toepassing, SATVOICE-nummer, aangevuld met indicaties voor specifieke doeleinden, en
- 5) opmerkingen.

Luchtverkeersleidingszones rond militaire luchtmachtbases die niet anderszins in de AIP zijn beschreven, worden opgenomen in deze subsectie. Als de eisen van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 betreffende vliegplannen, tweewegcommunicatie en positierapportering van toepassing zijn op alle vluchten teneinde de behoefte aan onderscheppingen en/of de mogelijkheid van onderschepping te elimineren of te beperken en als de wacht moet worden gehouden op de VHF-noodfrequentie 121,500 MHz, wordt een verklaring in die zin opgenomen voor de relevante gebieden of delen daarvan.

Een beschrijving van aangewezen gebieden waarboven het meevoeren van een automatisch plaatsaanduidende noodzender (ELT) verplicht is, en waar luchtvaartuigen voortdurend moeten luisteren naar de VHF-noodfrequentie 121,500 MHz, behalve tijdens de perioden waarin de communicatie van het luchtvaartuig over andere VHF-kanalen verloopt of waarin het onmogelijk is twee kanalen te beluisteren door beperkingen van de boordapparatuur of cockpittaken.

ENR 2.2 Ander gereguleerd luchtruim

Gedetailleerde beschrijving van de verplichte radiozones (RMZ) en verplichte transponderzones (TMZ), met inbegrip van:

- 1) naam, geografische coördinaten in graden en minuten van de laterale grenzen van de RMZ/TMZ;
- 2) verticale grenzen in vluchtniveaus of in voet;
- 3) tijdstip van de activiteit, en
- 4) opmerkingen.

Een gedetailleerde beschrijving van andere types gereguleerd luchtruim, indien vastgesteld, en van de luchtruimclassificatie.

ENR 3. ATS-ROUTES

ENR 3.1 Lagere ATS-routes

Gedetailleerde beschrijving van de lagere ATS-routes, met inbegrip van:

- 1) routeaanduiding, aanduiding van de specificatie(s) inzake vereiste communicatieprestaties (RCP), navigatiespecificatie(s) en/of specificatie(s) inzake vereiste surveillantieprestaties (RSP) die van toepassing zijn op een bepaald segment of bepaalde segmenten, namen, gecodeerde aanduidingen of naamcodes en de geografische coördinaten in graden, minuten en seconden van alle significante punten die de route bepalen, met inbegrip van “verplichte” rapporteringspunten of rapporteringspunten “op verzoek”;

- 2) koersen of VOR-radialen tot op de dichtstbijzijnde graad, geodetische afstand tot op het dichtstbijzijnde tiende van een kilometer of tiende van een zeemijl tussen alle opeenvolgende aangewezen significante punten en, in het geval van VOR-radialen, omschakelpunten;
- 3) boven- en ondergrenzen of minimum en routealtitudes, tot op de dichtstbijzijnde hogere 50 m of 100 ft, en luchtruimclassificatie;
- 4) laterale grenzen en minimale altitudes boven obstakels;
- 5) richting van kruisniveaus;
- 6) de eis inzake de navigatienauwkeurigheid voor elk PBN-routesegment (RNAV of RNP), en
- 7) opmerkingen, met inbegrip van een aanduiding van de luchtverkeersleidingseenheid, haar exploitatiekanaal en, indien van toepassing, haar logon-adres, SATVOICE-nummer, en eventuele beperkingen op de navigatie, RCP- en RSP-specificatie(s).

ENR 3.2 Hogere ATS-routes

Gedetailleerde beschrijving van de hogere ATS-routes, met inbegrip van:

- 1) routeaanduiding, aanduiding van de specificatie(s) inzake vereiste communicatieprestaties (RCP), navigatiespecificatie(s) en/of specificatie(s) inzake vereiste surveillanceprestaties (RSP) die van toepassing zijn op een bepaald segment of bepaalde segmenten, namen, gecodeerde aanduidingen of naamcodes en de geografische coördinaten in graden, minuten en seconden van alle significante punten die de route bepalen, met inbegrip van “verplichte” rapporteringspunten of rapporteringspunten “op verzoek”;
- 2) koersen of VOR-radialen tot op de dichtstbijzijnde graad, geodetische afstand tot op het dichtstbijzijnde tiende van een kilometer of tiende van een zeemijl tussen alle opeenvolgende aangewezen significante punten en, in het geval van VOR-radialen, omschakelpunten;
- 3) boven- en ondergrenzen en luchtruimclassificatie;
- 4) laterale grenzen;
- 5) richting van kruisniveaus;
- 6) de eis inzake de navigatienauwkeurigheid voor elk PBN-routesegment (RNAV of RNP), en
- 7) opmerkingen, met inbegrip van een aanduiding van de luchtverkeersleidingseenheid, haar exploitatiekanaal en, indien van toepassing, haar logon-adres, SATVOICE-nummer, en eventuele beperkingen op de navigatie, RCP- en RSP-specificatie(s).

ENR 3.3 Gebiedsnavigatieroutes

Gedetailleerde beschrijving van de PBN-routes (RNAV en RNP), met inbegrip van:

- 1) routeaanduiding, aanduiding van de specificatie(s) inzake vereiste communicatieprestaties (RCP), navigatiespecificatie(s) en/of specificatie(s) inzake vereiste surveillanceprestaties (RSP) die van toepassing zijn op een bepaald segment of bepaalde segmenten, namen, gecodeerde aanduidingen of naamcodes en de geografische coördinaten in graden, minuten en seconden van alle significante punten die de route bepalen, met inbegrip van “verplichte” rapporteringspunten of rapporteringspunten “op verzoek”;
- 2) met betrekking tot waypoints die een gebiedsnavigatieroute bepalen, voor zover van toepassing, voorts ook:
 - a) de stationsidentificatie van de referentie-VOR/DME;
 - b) de koers tot op de dichtstbijzijnde graad en de afstand tot op het dichtstbijzijnde tiende van een kilometer of tiende van een zeemijl van de referentie-VOR/DME, als het waypoint daar niet mee samenvalt, en
 - c) hoogteligging van de zendantenne van DME tot op de dichtstbijzijnde 30 m (100 ft);

- 3) magnetische koers tot op de dichtstbijzijnde graad, geodetische afstand tot op het dichtstbijzijnde tiende van een kilometer of een zeemijl tussen de aangegeven eindpunten en de afstand tussen alle opeenvolgende aangewezen significante punten;
- 4) boven- en ondergrenzen en luchtruimclassificatie;
- 5) richting van kruisniveaus;
- 6) de eis inzake de navigatienauwkeurigheid voor elk PBN-routesegment (RNAV of RNP), en
- 7) opmerkingen, met inbegrip van een aanduiding van de luchtverkeersleidingseenheid, haar exploitatiekanaal en, indien van toepassing, haar logon-adres, SATVOICE-nummer, en eventuele beperkingen op de navigatie, RCP- en RSP-specificatie(s).

ENR 3.4 Helikopterroutes

Gedetailleerde beschrijving van helikopterroutes, met inbegrip van:

- 1) routeaanduiding, aanduiding van de specificatie(s) inzake vereiste communicatieprestaties (RCP), navigatiespecificatie(s) en/of specificatie(s) inzake vereiste surveillanceprestaties (RSP) die van toepassing zijn op een bepaald segment of bepaalde segmenten, namen, gecodeerde aanduidingen of naamcodes en de geografische coördinaten in graden, minuten en seconden van alle significante punten die de route bepalen, met inbegrip van “verplichte” rapporteringspunten of rapporteringspunten “op verzoek”;
- 2) koersen of VOR-radialen tot op de dichtstbijzijnde graad, geodetische afstand tot op het dichtstbijzijnde tiende van een kilometer of tiende van een zeemijl tussen alle opeenvolgende aangewezen significante punten en, in het geval van VOR-radialen, omschakelpunten;
- 3) boven- en ondergrenzen en luchtruimclassificatie;
- 4) minimumvliegaltitudes tot de dichtstbijzijnde 50 m of 100 ft;
- 5) de eis inzake de navigatienauwkeurigheid voor elk PBN-routesegment (RNAV of RNP), en
- 6) opmerkingen, met inbegrip van een aanduiding van de luchtverkeersleidingseenheid, haar exploitatiekanaal en, indien van toepassing, haar logon-adres, SATVOICE-nummer, en eventuele beperkingen op de navigatie, RCP- en RSP-specificatie(s).

ENR 3.5 Overige routes

Het voorschrift houdt in dat een beschrijving moet worden gegeven van andere specifiek aangewezen routes die verplicht zijn in (een) bepaald(e) gebied(en).

Beschrijving van vrije luchtcorridors (FRA), zoals gespecificeerd luchtruim waarin gebruikers vrij directe routes mogen plannen tussen een gedefinieerd punt van binnenkomst en een gedefinieerd punt van vertrek, met inbegrip van informatie over de directe route, de beperkingen op het gebruik van waypoints voor directe routes en de aanduiding in het vluchtplan (punt 15). Voorts worden de voorafgaande eisen voor de afgifte van luchtverkeersleidingsklaringen beschreven.

ENR 3.6 En-route wachten

Het voorschrift houdt in dat een gedetailleerde beschrijving moet worden gegeven van en-route-wachtprocedures, namelijk:

- 1) wachtidificatie (indien aanwezig) en wachtpositie (navigatiehulpmiddel) of waypoint met geografische coördinaten in graden, minuten en seconden;
- 2) inbound-koers;
- 3) richting van de procedurebocht;

- 4) aangegeven maximumvliegsnelheid;
- 5) minimum- en maximumwachtniveau;
- 6) outbound-tijd/afstand, en
- 7) vermelding van de luchtverkeersleidingseenheid en haar exploitatiekanaal.

ENR 4. RADIONAVIGATIEHULPMIDDELEN/-SYSTEMEN

ENR 4.1 Radionavigatiehulpmiddelen — en-route

Een lijst van stations die radionavigatiediensten verlenen, opgericht voor en-routedoeleinden en alfabetisch gerangschikt op naam van het station, met inbegrip van:

- 1) naam van het station en magnetische variatie tot op de dichtstbijzijnde graad en voor VOR, stationsafwijking tot op de dichtstbijzijnde graad, gebruikt voor technische uitlijning van het hulpmiddel;
- 2) identificatie;
- 3) frequentie/kanaal voor elk element;
- 4) bedrijfsuren;
- 5) geografische coördinaten in graden, minuten en seconden van de positie van de zendantenne;
- 6) hoogteligging van de zendantenne van DME tot op de dichtstbijzijnde 30 m (100 ft), en
- 7) opmerkingen.

Als de autoriteit die de faciliteit exploiteert niet dezelfde is als de aangewezen instantie, wordt de naam van de exploiterende autoriteit vermeld in de kolom opmerkingen. De dekking van de faciliteit wordt vermeld in de kolom opmerkingen.

ENR 4.2 Speciale navigatiesystemen

Beschrijving van de stations voor speciale navigatiesystemen, met inbegrip van:

- 1) naam van het station of de keten;
- 2) type beschikbare dienst (mastersignaal, slaafsignaal, kleur);
- 3) frequentie (kanaalnummer, standaard knipperinterval, herhalingsfrequentie, al naargelang van toepassing);
- 4) bedrijfsuren;
- 5) geografische coördinaten in graden, minuten en seconden van de positie van het zendstation, en
- 6) opmerkingen.

Als de autoriteit die de faciliteit exploiteert niet dezelfde is als de aangewezen instantie, wordt de naam van de exploiterende autoriteit vermeld in de kolom opmerkingen. De dekking van de faciliteit wordt vermeld in de kolom opmerkingen.

ENR 4.3 Wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS)

Een lijst en een beschrijving van de elementen van het wereldwijde satellietnavigatiesysteem (GNSS) dat de navigatiediensten leveren, opgericht voor en-routedoeleinden en alfabetisch gerangschikt op naam van het element, met inbegrip van:

- 1) de naam van het GNSS-element (gps, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS enz.);
- 2) frequentie(s), al naargelang van toepassing;
- 3) geografische coördinaten in graden, minuten en seconden van het nominale dienstgebied en het dekkingsgebied, en
- 4) opmerkingen.

Als de autoriteit die de faciliteit exploiteert niet dezelfde is als de aangewezen instantie, wordt de naam van de exploiterende autoriteit vermeld in de kolom opmerkingen.

ENR 4.4 Naamcodeaanduidingen voor significante punten

Een alfabetisch gerangschikte lijst van naamcodeaanduidingen (uitspreekbare "naamcodes" van vijf letters) die zijn opgesteld voor significante punten op posities die niet gemarkeerd zijn door de plaats van radionavigatiehulpmiddelen, met inbegrip van:

- 1) naamcodeaanduiding;
- 2) geografische coördinaten van de positie in graden, minuten en seconden;
- 3) verwijzing naar ATS of andere routes waarop het punt zich bevindt, en
- 4) opmerkingen, met inbegrip van een aanvullende definitie van posities, indien vereist.

ENR 4.5 Luchtvaartgrondlichten — en-route

Een lijst van luchtvaartgrondlichten en andere lichtbakens die geografische posities aanduiden die door de lidstaten als significant worden aangemerkt, met inbegrip van:

- 1) naam van de stad of gemeente of andere identificatie van de baken;
- 2) type baken en lichtsterkte in duizenden candela's;
- 3) kenmerken van het signaal;
- 4) bedrijfsuren, en
- 5) opmerkingen.

ENR 5. NAVIGATIEWAARSCHUWINGEN**ENR 5.1 Verboden, beperkte en gevarenczones**

Beschrijving, aangevuld met een grafische weergave, indien van toepassing, van verboden, beperkte en gevarenczones, samen met informatie over de vaststelling en activering ervan, met inbegrip van:

- 1) identificatie, naam en geografische coördinaten van de laterale grenzen in graden, minuten en seconden, als ze zich binnen de grenzen van luchtverkeersleidingsgebieden/luchtverkeersleidingszones bevinden, en in graden en minuten, als ze zich daarbuiten bevinden;
- 2) boven- en ondergrenzen, en
- 3) opmerkingen, met inbegrip van het tijdstip van de activiteit.

Het type beperking of de aard van het gevaar en het risico op onderschepping in geval van binnendringing van het luchtruim worden vermeld in de kolom opmerkingen.

ENR 5.2 Zones voor militaire oefeningen en opleiding en luchtdefensiezones (ADIZ)

Beschrijving, indien van toepassing aangevuld met een grafische weergave van vastgestelde militaire opleidingsgebieden en militaire oefeningen die op gezette tijden plaatsvinden, en vastgestelde luchtdefensiezones (ADIZ), met inbegrip van:

- 1) geografische coördinaten van de laterale grenzen in graden, minuten en seconden, als ze zich binnen de grenzen van luchtverkeersleidingsgebieden/luchtverkeersleidingszones bevinden, en in graden en minuten, als ze zich daarbuiten bevinden;
- 2) boven- en ondergrenzen, het systeem en de middelen voor aankondigingen van activeringen, samen met informatie die relevant is voor civiele vluchten en toepasselijke ADIZ-procedures, en
- 3) opmerkingen, met inbegrip van het tijdstip van de activiteit en het risico op onderschepping in geval van binnendringing van ADIZ.

ENR 5.3 Andere activiteiten met een gevaarlijk karakter en andere potentiële gevaren**ENR 5.3.1 Andere activiteiten met een gevaarlijk karakter**

Beschrijving, indien passend aangevuld met kaarten, van activiteiten die een specifiek of duidelijk gevaar vormen voor vluchtuitvoeringen en die gevolgen kunnen hebben voor vluchten, met inbegrip van:

- 1) geografische coördinaten in graden en minuten van het middelpunt van het gebied en de invloedssfeer van de activiteit;
- 2) verticale grenzen;
- 3) adviezen;
- 4) autoriteit die verantwoordelijk is voor het verstrekken van informatie, en
- 5) opmerkingen, met inbegrip van het tijdstip van de activiteit.

ENR 5.3.2 Andere potentiële gevaren

Beschrijving, indien passend aangevuld met kaarten, van andere potentiële gevaren die gevolgen kunnen hebben voor vluchten (bv. actieve vulkanen, kerncentrales enz.), met inbegrip van:

- 1) geografische coördinaten in graden en minuten van de locatie van het potentiële gevaar;
- 2) verticale grenzen;
- 3) adviezen;
- 4) autoriteit die verantwoordelijk is voor het verstrekken van informatie, en
- 5) opmerkingen.

ENR 5.4 Obstakels voor de luchtvaartnavigatie

De lijst van obstakels voor de luchtvaartnavigatie in zone 1 (het volledige grondgebied van de lidstaat), met inbegrip van:

- 1) de identificatie of aanduiding van het obstakel;
- 2) het type obstakel;
- 3) de positie van het obstakel, uitgedrukt in geografische coördinaten in graden, minuten en seconden;
- 4) de hoogteligging en hoogte van het obstakel tot op de dichtstbijzijnde meter of voet;
- 5) het type en de kleur van de (eventuele) obstakelverlichting, en
- 6) indien van toepassing, een aanduiding dat de lijst van obstakels beschikbaar is in elektronische vorm, en een verwijzing naar GEN 3.1.6.

ENR 5.5 Sport en recreatie in de lucht

Korte beschrijving, indien passend aangevuld met een grafische weergave, van intensieve sport- en recreatieactiviteiten in de lucht, samen met de voorwaarden voor de uitvoering ervan, met inbegrip van:

- 1) aanduiding en geografische coördinaten van de laterale grenzen in graden, minuten en seconden, als ze zich binnen de grenzen van luchtverkeersleidingsgebieden/luchtverkeersleidingszones bevinden, en in graden en minuten, als ze zich daarbuiten bevinden;
- 2) verticale grenzen;
- 3) telefoonnummer van de exploitant/gebruiker, en
- 4) opmerkingen, met inbegrip van het tijdstip van de activiteit.

ENR 5.6 Vogelmigratie en gebieden met kwetsbare fauna

Beschrijving, indien mogelijk aangevuld met kaarten, van bewegingen van migrerende vogels, met inbegrip van migratieroutes en permanente rustgebieden en gebieden met kwetsbare fauna.

ENR 6. EN-ROUTEKAARTEN

In dit deel worden de en-routekaart van de ICAO en indexkaarten opgenomen.

DEEL 3 — LUCHTVAARTTERREINEN (AD)

Als een AIP in meer dan één volume wordt geproduceerd en beschikbaar gemaakt, met voor elk volume een afzonderlijke dienst wijzigingen en supplementen, dan worden het voorwoord, het register van AIP-wijzigingen, het register van AIP-supplementen, de controlelijst van AIP-pagina's en de lijst van geldige wijzigingen met de hand afzonderlijk vermeld in elk volume. Als een AIP als één volume wordt gepubliceerd, dan wordt de aantekening "niet van toepassing" vermeld naast elk van de bovenstaande punten.

AD 0.6 Inhoudsopgave van deel 3

Een lijst van secties en subsecties in deel 3 — Luchtvaartterreinen (AD).

AD 1. LUCHTVAARTTERREINEN/HELIHAVENS — INLEIDING**AD 1.1 Beschikbaarheid en gebruiksvoorwaarden van de luchtvaartterreinen/helihavens****AD 1.1.1 Algemene voorwaarden**

Korte beschrijving van de bevoegde autoriteit die verantwoordelijk is voor luchtvaartterreinen en helihavens, met inbegrip van:

- 1) de algemene voorwaarden waaronder de luchtvaartterreinen/helihavens en de bijbehorende faciliteiten beschikbaar zijn voor gebruik, en
- 2) een verklaring betreffende de bepalingen waarop de diensten zijn gebaseerd en een verwijzing naar de AIP-locatie waar eventuele verschillen met de ICAO zijn vermeld.

AD 1.1.2 Gebruik van militaire luchtvaartterreinen

Eventuele voorschriften en procedures met betrekking tot het civiel gebruik van militaire luchtvaartterreinen.

AD 1.1.3 Slechtzichtprocedures (LVP)

De algemene voorwaarden waaronder de LVP die van toepassing zijn op vluchtuitvoeringen van categorie II/III, indien vastgesteld, op luchtvaartterreinen worden toegepast.

AD 1.1.4 Vluchtuitvoeringsminima op luchtvaartterreinen

Bijzonderheden van de door de lidstaat toegepaste vluchtuitvoeringsminima op luchtvaartterreinen.

AD 1.1.5 Andere informatie

Indien van toepassing, andere informatie van vergelijkbare aard.

AD 1.2 Reddings- en brandbestrijdingsdiensten (RFFSs) en sneeuwplan**AD 1.2.1 Reddings- en brandbestrijdingsdiensten**

Korte beschrijving van de regels voor de vaststelling van RFFS's op luchtvaartterreinen/helihavens voor publiek gebruik, samen met een vermelding van de door een lidstaat vastgestelde reddings- en brandbestrijdingscategorieën.

AD 1.2.2 Sneeuwplan

Korte beschrijving van algemene overwegingen met betrekking tot het sneeuwplan voor luchtvaarterreinen/helihavens voor publiek gebruik, waar sneeuw gewoonlijk voorkomt, met inbegrip van:

- 1) organisatie van de winterdienst;
- 2) surveillance of bewegingsgebieden;
- 3) meetmethoden en uitgevoerde metingen;

- 4) maatregelen om de bruikbaarheid van de bewegingsgebieden te handhaven;
- 5) systeem en middelen voor rapportering;
- 6) sluiting van banen, en
- 7) verspreiding van informatie over sneeuwomstandigheden.

AD 1.3 Index van luchtvaartterreinen en heliavens

Een lijst, aangevuld met een grafische weergave, van de luchtvaartterreinen/heliavens in een lidstaat, met inbegrip van:

- 1) de naam van het luchtvaartterrein/de helihaven en de ICAO-plaatsindicator;
- 2) het type verkeer dat gebruik mag maken van het luchtvaartterrein/de helihaven (internationaal/nationaal, IFR/VFR, geregeld/niet-geregeld, general aviation, militaire en ander), en
- 3) verwijzing naar de AIP, deel 3, waarin de bijzonderheden van het luchtvaartterrein/de helihaven zijn uiteengezet.

AD 1.4 Groepering van luchtvaartterreinen/heliavens

Korte beschrijving van de door de lidstaat toegepaste criteria voor het groeperen van luchtvaartterreinen/heliavens met het oog op de opstelling/verspreiding/verstrekking van informatie.

AD 1.5 Certificeringsstatus van luchtvaartterreinen

Een lijst van luchtvaartterreinen in de lidstaat, met vermelding van de certificeringsstatus, met inbegrip van:

- 1) naam van het luchtvaartterrein ICAO-plaatsindicator;
- 2) datum en, indien van toepassing, geldigheid van de certificering, en
- 3) eventuele opmerkingen.

AD 2. LUCHTVAARTTERREINEN

Opmerking.— ** moet worden vervangen door de relevante ICAO-plaatsindicator.**

****** AD 2.1 Plaatsindicator en naam van het luchtvaartterrein**

De ICAO-plaatsindicator die aan het luchtvaartterrein is toegekend en de naam van het luchtvaartterrein moeten worden vermeld. Een ICAO-plaatsindicator moet integrerend deel uitmaken van het referentiesysteem dat van toepassing op alle subsecties van AD 2.

****** AD 2.2 Geografische en administratieve gegevens van het luchtvaartterrein**

De geografische en administratieve gegevens van het luchtvaartterrein moeten worden gepubliceerd, met inbegrip van:

- 1) het referentiepunt van het luchtvaartterrein (geografische coördinaten in graden, minuten en seconden) en de locatie daarvan;
- 2) de richting waarin en de afstand waarop het referentiepunt van het luchtvaartterrein zich bevindt vanuit het centrum van de stad of gemeente die door het luchtvaartterrein wordt bediend;
- 3) de hoogteligging van het luchtvaartterrein tot op de dichtstbijzijnde meter of voet, en de referentietemperatuur;
- 4) indien van toepassing, de golving van het geo-id op de hoogteligging van het luchtvaartterrein tot op de dichtstbijzijnde meter of voet;
- 5) de magnetische variatie tot op de dichtstbijzijnde graad, de datum van de informatie en de jaarlijkse verandering;
- 6) de naam van de exploitant van het luchtvaartterrein, zijn naam, adres, telefoon- en faxnummers, e-mailadres en, indien beschikbaar, websiteadres;

- 7) de types verkeer die gebruik mogen maken van het luchtvaartterrein (IFR/VFR), en
- 8) opmerkingen.

****** AD 2.3 Bedrijfsuren**

Gedetailleerde beschrijving van de bedrijfsuren van de diensten op het luchtvaartterrein, met inbegrip van:

- 1) exploitant van het luchtvaartterrein;
- 2) douane en immigratie;
- 3) gezondheidszorg en sanitaire voorzieningen;
- 4) AIS-briefingkantoor;
- 5) ATS-rapporteringskantoor (ARO);
- 6) MET-briefingkantoor;
- 7) ATS;
- 8) brandstofbevoorrading;
- 9) afhandeling;
- 10) beveiliging;
- 11) ijsbestrijding, en
- 12) opmerkingen.

****** AD 2.4 Afhandelingsdiensten en -voorzieningen**

Gedetailleerde beschrijving van de afhandelingsdiensten en -voorzieningen op het luchtvaartterrein, met inbegrip van:

- 1) vrachtafhandelingsvoorzieningen;
- 2) brandstof- en olietypes;
- 3) brandstofbevoorravingsvoorzieningen en -capaciteit;
- 4) ijsbestrijdingsvoorzieningen;
- 5) hangarruimte voor bezoekende luchtvaartuigen;
- 6) reparatievoorzieningen voor bezoekende luchtvaartuigen;
- 7) opmerkingen.

****** AD 2.5 Passagiersvoorzieningen**

Passagiersvoorzieningen op het luchtvaartterrein, in de vorm van een korte beschrijving of verwijzing naar andere informatiebronnen, zoals een website, met inbegrip van:

- 1) hotel(s) op of in de nabijheid van het luchtvaartterrein;
- 2) restaurant(s) op of in de nabijheid van het luchtvaartterrein;
- 3) transportmogelijkheden;
- 4) medische voorzieningen;
- 5) bank- en postkantoor op of in de nabijheid van het luchtvaartterrein;
- 6) toerismebureau;
- 7) opmerkingen.

****** AD 2.6 Reddings- en brandbestrijdingsdiensten**

Gedetailleerde beschrijving van de reddings- en brandbestrijdingsdiensten en -apparatuur op het luchtvaartterrein, met inbegrip van:

- 1) brandbestrijdingscategorie van het luchtvaartterrein;

- 2) reddingsapparatuur;
- 3) mogelijkheid tot verwijdering van gestrande luchtvaartuigen, en
- 4) opmerkingen.

****** AD 2.7 Seizoensgebonden beschikbaarheid — vrijmaken**

Gedetailleerde beschrijving van de apparatuur en operationele prioriteiten die zijn vastgesteld voor het vrijmaken van de bewegingsgebieden van het luchtvaartterrein, met inbegrip van:

- 1) type(s) vrijmaakapparatuur;
- 2) vrijmaakprioriteiten;
- 3) opmerkingen.

****** AD 2.8 Platforms, taxibanen en gegevens over controlelocaties/posities**

Bijzonderheden met betrekking tot de fysieke kenmerken van platforms, taxibanen en locaties/plaatsen van aangewezen controlepunten, met inbegrip van:

- 1) aanduiding, oppervlak en sterkte van platforms;
- 2) aanduiding, breedte, oppervlakte en sterkte van taxibanen;
- 3) locatie en hoogteligging van hoogtemeter-controlepunten tot op de dichtstbijzijnde meter of voet;
- 4) locatie van VOR-controlepunten;
- 5) positie van INS-controlepunten in graden, minuten, seconden en honderdsten van seconden;
- 6) opmerkingen.

Als controlelocaties/posities worden weergegeven op een luchtvaartterreinkaart, wordt in deze subsectie een vermelding in die zin opgenomen.

****** AD 2.9 Systeem voor geleiding en controle van oppervlaktebewegingen en markeringen**

Korte beschrijving van het systeem voor geleiding en controle van oppervlaktebewegingen en baan- en taxibaanmarkeringen, met inbegrip van:

- 1) gebruik van identificatiekentekens van luchtvaartuigopstelplaatsen, geleidingslijnen op taxibanen en geleidings-systemen voor visueel aanmeren/parkeren aan opstelplaatsen;
- 2) baan- en taxibaanmarkeringen en -lichten;
- 3) stopstrepen (indien aanwezig);
- 4) opmerkingen.

****** AD 2.10 Obstakels op het luchtvaartterrein**

Gedetailleerde beschrijving van de obstakels, met inbegrip van:

- 1) obstakels in zone 2:
 - a) de identificatie of aanduiding van het obstakel;
 - b) het type obstakel;
 - c) de positie van het obstakel, uitgedrukt in geografische coördinaten in graden, minuten, seconden en tienden van seconden;
 - d) de hoogteligging en hoogte van het obstakel tot op de dichtstbijzijnde meter of voet;
 - e) de markering van de obstakels en het type en de kleur van de (eventuele) obstakelverlichting;
 - f) indien van toepassing, een aanduiding dat de lijst van obstakels beschikbaar is in elektronische vorm, en een verwijzing naar GEN 3.1.6, en
 - g) "NIL"-aanduiding, indien van toepassing.

- 2) De afwezigheid van zone 2-gegevens voor het luchtvaartterrein moet duidelijk worden vermeld en er moet worden obstakelgegevens worden verstrekt voor:
 - a) obstakels die doordringen in de obstakelbeperkende oppervlakken;
 - b) obstakels die doordringen in het obstakelidentificatieoppervlak van het opstijgvliegp pad, en
 - c) andere obstakels die als gevaarlijk voor de luchtvaart worden beoordeeld.
- 3) een aanduiding dat geen informatie over obstakels in zone 3 is verstrekt, of, indien die informatie wel wordt verstrekt:
 - a) de identificatie of aanduiding van het obstakel;
 - b) het type obstakel;
 - c) de positie van het obstakel, uitgedrukt in geografische coördinaten in graden, minuten, seconden en tienden van seconden;
 - d) de hoogteligging en hoogte van het obstakel tot op het dichtstbijzijnde tiende van een meter of van een voet;
 - e) de markering van de obstakels en het type en de kleur van de (eventuele) obstakelverlichting;
 - f) indien van toepassing, een aanduiding dat de lijst van obstakels beschikbaar is in elektronische vorm, en een verwijzing naar GEN 3.1.6, en
 - g) "NIL"-aanduiding, indien van toepassing.

**** AD 2.11 Verstrekte meteorologische informatie

Gedetailleerde beschrijving van de meteorologische informatie die op het luchtvaartterrein wordt verstrekt en een aanduiding van het meteorologische kantoor dat verantwoordelijk is voor de verleende dienst, met inbegrip van:

- 1) de naam van het meteorologische kantoor;
- 2) de bedrijfsuren en, indien van toepassing, de aanduiding van het meteorologische kantoor dat buiten deze uren verantwoordelijk is;
- 3) het kantoor dat verantwoordelijk is voor de opstelling van TAF's en de geldigheidsduur en het uitgifte-interval van de voorspellingen;
- 4) de beschikbaarheid van de TREND-voorspellingen voor het luchtvaartterrein en het uitgifte-interval;
- 5) informatie over de wijze waarop wordt voorzien in briefing en/of raadpleging;
- 6) types geleverde vluchtdocumentatie en daarin gebruikte ta(a)l(en);
- 7) kaarten en andere informatie die wordt weergegeven of beschikbaar is voor briefing of raadpleging;
- 8) beschikbare aanvullende apparatuur voor het verstrekken van informatie over meteorologische omstandigheden, zoals weerradar en ontvangstapparatuur voor satellietbeelden;
- 9) de ATS-eenheden waaraan meteorologische informatie wordt verstrekt; 10) aanvullende informatie, zoals beperkingen van de dienstverlening.

**** AD 2.12 Fysieke kenmerken van de baan

Gedetailleerde beschrijving van de fysieke kenmerken van de baan, voor elke baan, met inbegrip van:

- 1) aanduidingen;
- 2) azimut, tot op één honderdste van een graad;
- 3) afmetingen van de baan tot op de dichtstbijzijnde meter of voet;
- 4) sterkte van het wegdek (nummer verhardingsindeling (PCN) en bijbehorende gegevens) en het oppervlak van elke baan en bijbehorende baanuitlopen;
- 5) geografische coördinaten in graden, minuten, seconden en honderdsten van seconden voor elke drempel en elk baaneinde en, indien van toepassing, de golfing van het geo-id van:
 - drempels van een niet-precisienaderingsbaan tot op de dichtstbijzijnde meter of voet, en
 - drempels van een precisienaderingsbaan tot op het dichtstbijzijnde tiende van een meter of van een voet;

- 6) hoogteliggingen van:
 - drempels van een niet-precisienaderingsbaan tot op de dichtstbijzijnde meter of voet, en
 - drempels en de hoogste hoogteligging van de landingsmat van een precisienaderingsbaan, tot op het dichtstbijzijnde tiende van een meter of van een voet;
- 7) helling van elke baan en bijbehorende baanuitlopen;
- 8) afmetingen van de (eventuele) baanuitloop tot op de dichtstbijzijnde meter of voet;
- 9) afmetingen van de (eventuele) vrijstrook tot op de dichtstbijzijnde meter of voet;
- 10) afmetingen van strips;
- 11) afmetingen van veiligheidszones aan baaneindes;
- 12) locatie (welk baaneinde) en beschrijving van (eventuele) stopsystemen;
- 13) de aanwezigheid van een obstakelvrije zone, en
- 14) opmerkingen.

**** AD 2.13 Verklaarde afstanden

Gedetailleerde beschrijving van de opgegeven afstanden tot op de dichtstbijzijnde meter of voet voor elke aan, in elke richting, met inbegrip van:

- 1) de baanaanduiding;
- 2) de beschikbare startaanloop;
- 3) de beschikbare startafstand en, indien van toepassing, alternatieve lagere verklaarde afstanden;
- 4) de beschikbare start-stopafstand;
- 5) de beschikbare landingsbaanlengte, en
- 6) opmerkingen, met inbegrip van het punt van binnenkomst of startpunt op de RWY, indien alternatieve lagere afstanden zijn aangegeven.

Als een baanrichting niet voor start of landing, of beide, kan worden gebruikt omdat dit operationeel verboden is, dan moet dit worden verklaard en moeten de woorden "not usable" of de afkorting "NU" worden ingevuld.

**** AD 2.14 Naderings- en baanverlichting

Gedetailleerde beschrijving van de naderings- en baanverlichting, met inbegrip van:

- 1) de baanaanduiding;
- 2) het type, de lengte en de lichtsterkte van het naderingsverlichtingssysteem;
- 3) baandrempellichten, kleur en wingbars;
- 4) type van het hellingsindicatiesysteem voor visuele naderingen;
- 5) lengte van de landingszoneverlichting;
- 6) lengte, tussenafstand, kleur en intensiteit van de baanhartlijnlichten;
- 7) lengte, tussenafstand, kleur en intensiteit van de baanrandlichten;
- 8) kleur van de baaneindelampen en wingbars;
- 9) lengte en kleur van de baanuitloopverlichting, en
- 10) opmerkingen.

**** AD 2.15 Andere verlichting, secundaire energievoorziening

Beschrijving van de andere verlichting en secundaire energievoorziening, met inbegrip van:

- 1) plaats, kenmerken en bedrijfsuren van het luchtvaartterreinbaken/identificatiebaken (indien aanwezig);

- 2) plaats en (eventuele) verlichting van de anemometer/landingsrichtingaanwijzer;
- 3) taxibaanrandverlichting en taxibaanhartlijnverlichting;
- 4) secundaire energievoorziening, met inbegrip van het tijdstip van omschakeling, en
- 5) opmerkingen.

**** AD 2.16 Helikopterlandingsterrein

Gedetailleerde beschrijving van het helikopterlandingsterrein op het luchtvaartterrein, met inbegrip van:

- 1) geografische coördinaten in graden, minuten, seconden en honderdsten van seconden en, indien van toepassing, golving van het geo-id van het geometrische middelpunt van het landings- en uitvlieggebied (TLOF) of van elke drempel van het gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO):
 - voor niet-precisienaderingen tot op de dichtstbijzijnde meter of voet, en
 - voor precisienaderingen tot op het dichtstbijzijnde tiende van een meter of van een voet;
- 2) hoogteligging van het TLOF- en/of FATO-gebied:
 - voor niet-precisienaderingen tot op de dichtstbijzijnde meter of voet, en
 - voor precisienaderingen tot op het dichtstbijzijnde tiende van een meter of van een voet;
- 3) afmetingen van het TLOF en FATO tot op de dichtstbijzijnde meter of voet, type oppervlak, draagkracht en markering;
- 4) azimut van het FATO, tot op één honderdste van een graad;
- 5) beschikbare verklaarde afstanden, tot op de dichtstbijzijnde meter of voet;
- 6) naderings- en FATO-verlichting, en
- 7) opmerkingen.

**** AD 2.17 Luchtruim voor luchtverkeersdiensten

Gedetailleerde beschrijving van het ATS-luchtruim op het luchtvaartterrein, met inbegrip van:

- 1) aanduiding van het luchtruim en geografische coördinaten in graden, minuten en seconden van de laterale grenzen;
- 2) verticale grenzen;
- 3) luchtruimclassificatie;
- 4) roepnaam en ta(a)l(en) van de ATS-eenheid die de dienst verleent;
- 5) overgangsalitude;
- 6) toepassingsuren, en
- 7) opmerkingen.

**** AD 2.18 Communicatiefaciliteiten van de luchtverkeersdiensten

Gedetailleerde beschrijving van de communicatiefaciliteiten van de luchtverkeersdiensten op het luchtvaartterrein, met inbegrip van:

- 1) dienstaanduiding;
- 2) roepnaam;
- 3) kana(a)l(en);
- 4) SATVOICE-nummer(s), indien beschikbaar;
- 5) logon-adres, al naargelang van toepassing;
- 6) bedrijfsuren, en
- 7) opmerkingen.

****** AD 2.19 Radionavigatie- en landingshulpmiddelen**

Gedetailleerde beschrijving van de radionavigatie- en landingshulpmiddelen in verband met de instrumentnaderings- en terminalprocedures op het luchtvaartterrein, met inbegrip van:

- 1) type hulpmiddelen, magnetische variatie tot op de dichtstbijzijnde graad, al naargelang van toepassing, en type ondersteunde activiteit voor instrumentlandingssysteem (ILS)/microgolflandingssysteem (MLS), basis-GNSS, satellietaugmentatiesysteem (SBAS), en grondaugmentatiesysteem (GBAS) en voor VOR/ILS/MLS eveneens de stationsafwijking tot op de dichtstbijzijnde graad, gebruikt voor technische uitlijning van het hulpmiddel;
- 2) identificatie, indien vereist;
- 3) frequentie(s), kanaalnummer(s), dienstverlener en identificator(s) van het referentiepunt (RPI), al naargelang van toepassing;
- 4) bedrijfsuren, al naargelang van toepassing;
- 5) geografische coördinaten in graden, minuten, seconden en tienden van seconden van de positie van de zendantenne, al naargelang van toepassing;
- 6) hoogteligging van de DME-zendantenne tot op 30 m (100 ft) nauwkeurig en van de precisieapparatuur voor afstandsmeting (DME/P) tot op 3 m (10 ft) nauwkeurig, hoogteligging van het GBAS-referentiepunt tot op de dichtstbijzijnde meter of voet, en de ellipsoidische hoogte van het punt tot op de dichtstbijzijnde meter of voet; voor SBAS, de ellipsoidische hoogte van het landingsdrempelpunt (LTP) of het fictieve drempelpunt (FTP) tot op de dichtstbijzijnde meter of voet;
- 7) straal van het dienstvolume vanaf het GBAS-referentiepunt, tot op de dichtstbijzijnde kilometer of zeemijl, en
- 8) opmerkingen.

Als hetzelfde hulpmiddel wordt gebruikt voor zowel en-route- als luchtvaartterreindoeleinden, wordt ook een beschrijving gegeven in deel ENR 4. Als het grondaugmentatiesysteem (GBAS) meer dan één luchtvaartterrein bedient, wordt een beschrijving van het hulpmiddel gegeven voor elk luchtvaartterrein. Als de autoriteit die de faciliteit exploiteert niet dezelfde is als de aangewezen instantie, wordt de naam van de exploiterende autoriteit vermeld in de kolom opmerkingen. De dekking van de faciliteit wordt vermeld in de kolom opmerkingen.

****** AD 2.20 Lokale voorschriften voor luchtvaartterreinen**

Gedetailleerde beschrijving van de voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein, met inbegrip van de aanvaardbaarheid van opleidingsvluchten, luchtvaartuigen die niet met radio zijn uitgerust en ultralichte en soortgelijke luchtvaartuigen, en voor grondbewegingen en parkeren, maar met uitzondering van vluchtprocedures.

****** AD 2.21 Procedures ter beperking van geluidshinder**

Gedetailleerde beschrijving van de op het luchtvaartterrein vastgestelde procedures ter bestrijding van geluidshinder.

****** AD 2.22 Vluchtprocedures**

Gedetailleerde beschrijving van de voorwaarden en vluchtprocedures, met inbegrip van radar- en/of ADS-B-procedures, vastgesteld op basis van de organisatie van het luchtruim op het luchtvaartterrein. Indien vastgesteld, gedetailleerde beschrijving van de slechtzichtprocedures op het luchtvaartterrein, met inbegrip van:

- 1) baan/banen en bijbehorende uitrusting die is toegestaan voor gebruik in het kader van slechtzichtprocedures;
- 2) gedefinieerde meteorologische omstandigheden voor het opstarten, gebruiken en beëindigen van slechtzichtprocedures;
- 3) beschrijving van de grondmarkeringen/verlichting voor gebruik bij slechtzichtprocedures, en
- 4) opmerkingen.

****** AD 2.23 Aanvullende informatie**

Aanvullende informatie op het luchtvaartterrein, zoals een aanduiding van vogelconcentraties op het luchtvaartterrein, samen met een aanduiding van aanzienlijke dagelijkse verplaatsingen tussen rust- en foeragegebieden, in de mate van het mogelijke.

Specifieke aanvullende informatie over luchtverkeersdiensten voor afgelegen luchtvaartterreinen:

- 1) een aanduiding dat luchtverkeersdiensten worden verstrekt op het afgelegen luchtvaartterrein;
- 2) de locatie van de signaallamp, bv. met de zin "signalling lamp positioned at [geographical fix]", en, voor elk relevante luchtvaartterrein, een duidelijke vermelding van de plaats van de signaallamp op de kaart van het luchtvaartterrein;
- 3) beschrijving van eventuele specifieke communicatiemethodes die nodig worden geacht in het geval van meervoudige bedieningswijze, bv. de vermelding van de naam van het luchtvaartterrein/de roepnaam van de ATS-eenheid voor alle transmissies (d.w.z. niet alleen voor het eerste contact) tussen piloten en ATCO's/vluchtinformatiediensten van het luchtvaartterrein (AFISO's);
- 4) beschrijving van relevante maatregelen die vereist zijn door de luchtruimgebruikers na een noodsituatie/abnormale situatie en mogelijke noodmaatregelen door de ATS-verlener in het geval van verstoringen, indien van toepassing (in AD 2.22 "Vluchtprocedures"), en
- 5) beschrijving van de onderlinge afhankelijkheid van de beschikbaarheid van diensten of aanduiding van luchtvaartterreinen die niet geschikt zijn voor omleiding van het luchtvaartterrein (luchtruimgebruikers mogen een luchtvaartterrein niet al alternatief plannen wanneer het door dezelfde toren wordt bediend), indien dit nodig wordt geacht.

***** AD 2.24 Luchtvaartkaarten die verband houden met een luchtvaartterrein**

Luchtvaartkaarten die verband houden met een luchtvaartterrein worden in de volgende volgorde opgenomen:

- 1) Kaart van het luchtvaartterrein/de helihaven — ICAO;
- 2) Parkeer-/aanmeerkkaart voor luchtvaartuigen — ICAO;
- 3) Grondbewegingskaart van het luchtvaartterrein — ICAO;
- 4) Obstakelkaart van het luchtvaartterrein — ICAO type a (voor elke baan);
- 5) Terrein en obstakelkaart van het luchtvaartterrein — ICAO (elektronisch);
- 6) Terreinkaart voor precisienadering — ICAO (precisienaderingsbanen van categorie II en III);
- 7) Omgevingskaart — ICAO (vertrek- en transitroutes);
- 8) Standaardvertrekkaart — Instrument (ICAO);
- 9) Omgevingskaart — ICAO (aankomst- en transitroutes);
- 10) Standaardaankomstkaart — Instrument — ICAO;
- 11) ATC-surveillancekaart met minimumaltitudes — ICAO;
- 12) Instrumentnaderingskaart — ICAO (voor elk type baan en procedure);
- 13) Visuele-naderingskaart — ICAO, en
- 14) vogelconcentratie(s) in de nabijheid van het luchtvaartterrein.

Indien sommige van deze luchtvaartkaarten niet worden geproduceerd, wordt een verklaring in die zin opgenomen in GEN 3.2 "Luchtvaartkaarten".

AD 3. HELIHAVENS

Wanneer het luchtvaartterrein over een landingsplaats voor helikopters beschikt, worden de bijbehorende gegevens alleen vermeld in *** AD 2.16.

Opmerking.— * moet worden vervangen door de relevante ICAO-plaatsindicator.**

***** AD 3.1 Plaatsindicator en naam van de helihaven**

De ICAO-plaatsindicator die aan de helihaven is toegekend en de naam van de helihaven moeten worden opgenomen in de AIP. Een ICAO-plaatsindicator moet integrerend deel uitmaken van het referentiesysteem dat van toepassing op alle subsecties van AD 3.

****** AD 3.2 Geografische en administratieve gegevens van de helihaven**

Deze eis heeft betrekking op de geografische en administratieve gegevens van de helihaven, met inbegrip van:

- 1) het referentiepunt van de helihaven (geografische coördinaten in graden, minuten en seconden) en de locatie daarvan;
- 2) de richting waarin en de afstand waarop het referentiepunt van de helihaven zich bevindt vanuit het centrum van de stad of gemeente die door de helihaven wordt bediend;
- 3) de hoogteligging van de helihaven tot op de dichtstbijzijnde meter of voet, en de referentietemperatuur;
- 4) indien van toepassing, de golving van het geo-id op de hoogteligging van de helihaven tot op de dichtstbijzijnde meter of voet;
- 5) de magnetische variatie tot op de dichtstbijzijnde graad, de datum van de informatie en de jaarlijkse verandering;
- 6) de naam van de exploitant van de helihaven, zijn naam, adres, telefoon- en faxnummers, e-mailadres en, indien beschikbaar, websiteadres;
- 7) de types verkeer die gebruik mogen maken van de helihaven (IFR/VFR), en
- 8) opmerkingen.

****** AD 3.3 Bedrijfsuren**

Gedetailleerde beschrijving van de bedrijfsuren van de diensten op de helihaven, met inbegrip van:

- 1) de exploitant van de helihaven;
- 2) douane en immigratie;
- 3) gezondheidszorg en sanitaire voorzieningen;
- 4) AIS-briefingkantoor;
- 5) ATS-rapporteringskantoor (ARO);
- 6) MET-briefingkantoor;
- 7) ATS;
- 8) brandstofbevoorrading;
- 9) afhandeling;
- 10) beveiliging;
- 11) ijsbestrijding, en
- 12) opmerkingen.

****** AD 3.4 Afhandelingsdiensten en -voorzieningen**

Gedetailleerde beschrijving van de afhandelingsdiensten en -voorzieningen op de helihaven, met inbegrip van:

- 1) vrachtafhandelingsvoorzieningen;
- 2) brandstof- en olietypes;
- 3) brandstofbevoorravingsvoorzieningen en -capaciteit;
- 4) ijsbestrijdingsvoorzieningen;
- 5) hangarruimte voor bezoekende helikopters;
- 6) reparatievoorzieningen voor bezoekende helikopters, en
- 7) opmerkingen.

****** AD 3.5 Passagiersvoorzieningen**

Passagiersvoorzieningen op de helihaven, in de vorm van een korte beschrijving of verwijzing naar andere informatiebronnen, zoals een website, met inbegrip van:

- 1) hotel(s) op of in de nabijheid van de helihaven;
- 2) restaurant(s) op of in de nabijheid van de helihaven;
- 3) transportmogelijkheden;
- 4) medische voorzieningen;
- 5) bank- en postkantoor op of in de nabijheid van de helihaven;
- 6) toerismebureau, en
- 7) opmerkingen.

****** AD 3.6 Reddings- en brandbestrijdingsdiensten**

Gedetailleerde beschrijving van de reddings- en brandbestrijdingsdiensten en -apparatuur op de helihaven, met inbegrip van:

- 1) brandbestrijdingscategorie van de helihaven;
- 2) reddingsapparatuur;
- 3) mogelijkheid tot verwijdering van gestrande helikopters, en
- 4) opmerkingen.

****** AD 3.7 Seizoensgebonden beschikbaarheid — vrijmaken**

Gedetailleerde beschrijving van de apparatuur en operationele prioriteiten die zijn vastgesteld voor het vrijmaken van de bewegingsgebieden van de helihaven, met inbegrip van:

- 1) type(s) vrijmaakapparatuur;
- 2) vrijmaakprioriteiten, en
- 3) opmerkingen.

****** AD 3.8 Platforms, taxibanen en gegevens over controlelocaties/posities**

Bijzonderheden met betrekking tot de fysieke kenmerken van platforms, taxibanen en locaties/plaatsen van aangewezen controlepunten, met inbegrip van:

- 1) aanduiding, oppervlak en sterkte van platforms, helikopteropstelplaatsen;
- 2) aanduiding, breedte en oppervlaktetype van helikoptertaxibanen op de grond;
- 3) breedte en aanduiding van helikoptertaxibanen in de lucht en luchttransitroutes;
- 4) locatie en hoogteligging van hoogtemeter-controlepunten tot op de dichtstbijzijnde meter of voet;
- 5) locatie van VOR-controlepunten;
- 6) positie van INS-controlepunten in graden, minuten, seconden en honderdsten van seconden, en
- 7) opmerkingen.

Als controlelocaties/posities worden weergegeven op een helihavenkaart, wordt in dit subdeel een vermelding in die zin opgenomen.

****** AD 3.9 Markeringen en merktekens**

Korte beschrijving van het gebied voor eindnadering en opstijgen en de taxibaanmarkeringen en -merktekens, met inbegrip van:

- 1) eindnaderings- en opstijgmarkeringen;

- 2) taxibaanmarkeringen, luchttaxibaanmarkeringen en luchtransitrouthemarkeringen, en
- 3) opmerkingen.

****** AD 3.10 Obstakels op helihavens**

Gedetailleerde beschrijving van de obstakels, met inbegrip van:

- 1) de identificatie of aanduiding van het obstakel;
- 2) het type obstakel;
- 3) de positie van het obstakel, uitgedrukt in geografische coördinaten in graden, minuten, seconden en tienden van seconden;
- 4) de hoogteligging en hoogte van het obstakel tot op de dichtstbijzijnde meter of voet;
- 5) de markering van de obstakels en het type en de kleur van de (eventuele) obstakelverlichting;
- 6) indien van toepassing, een aanduiding dat de lijst van obstakels beschikbaar is in elektronische vorm, en een verwijzing naar GEN 3.1.6, en
- 7) "NIL"-aanduiding, indien van toepassing.

****** AD 3.11 Verstrekte meteorologische informatie**

Gedetailleerde beschrijving van de meteorologische informatie die op de helihaven wordt verstrekt en een aanduiding van het meteorologische kantoor dat verantwoordelijk is voor de verleende dienst, met inbegrip van:

- 1) de naam van het meteorologische kantoor;
- 2) de bedrijfsuren en, indien van toepassing, de aanduiding van het meteorologische kantoor dat buiten deze uren verantwoordelijk is;
- 3) het kantoor dat verantwoordelijk is voor de opstelling van TAF's en de geldigheidsduur van de voorspellingen;
- 4) de beschikbaarheid van de TREND-voorspellingen voor de helihaven en het uitgifte-interval;
- 5) informatie over de wijze waarop wordt voorzien in briefing en/of raadpleging;
- 6) type geleverde vluchtdocumentatie en daarin gebruikte ta(a)l(en);
- 7) kaarten en andere informatie die wordt weergegeven of beschikbaar is voor briefing of raadpleging;
- 8) beschikbare aanvullende apparatuur voor het verstrekken van informatie over meteorologische omstandigheden, zoals weerradar en ontvangstapparatuur voor satellietbeelden;
- 9) de ATS-eenheden waaraan meteorologische informatie wordt verstrekt, en
- 10) aanvullende informatie, zoals beperkingen van de dienstverlening enz.

****** AD 3.12 Gegevens over helihavens**

Gedetailleerde beschrijving van de afmetingen van de helihaven en bijbehorende informatie, met inbegrip van:

- 1) type helihaven — op grondniveau, verhoogd of helidek;
- 2) afmetingen van het landings- en uitvlieggebied (TLOF) tot op een meter of voet nauwkeurig;
- 3) azimuth van het gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO) tot op één honderdste van een graad;
- 4) afmetingen van het FATO, tot op de dichtstbijzijnde meter of voet, en type oppervlak;
- 5) oppervlak en draagkracht in ton (1 000 kg) van het TLOF;
- 6) geografische coördinaten in graden, minuten, seconden en honderdsten van seconden en, indien van toepassing, golving van het geo-id van het geometrische middelpunt van het TLOF of van elke drempel van het FATO:
 - voor niet-precisienaderingen tot op de dichtstbijzijnde meter of voet, en
 - voor precisienaderingen tot op het dichtstbijzijnde tiende van een meter of van een voet;

- 7) hoogteligging van de TLOF- en/of FATO:
 - voor niet-precisienaderingen tot op de dichtstbijzijnde meter of voet, en
 - voor precisienaderingen tot op het dichtstbijzijnde tiende van een meter of van een voet;
- 8) afmetingen van de veiligheidszone;
- 9) afmetingen van de helikoptervrijstrook, tot op de dichtstbijzijnde meter of voet;
- 10) de aanwezigheid van een obstakelvrije sector, en
- 11) opmerkingen.

**** AD 3.13 Verklaarde afstanden

Gedetailleerde beschrijving van de opgegeven afstanden tot op de dichtstbijzijnde meter of voet, indien relevant voor de helihaven, met inbegrip van:

- 1) de beschikbare startafstand en, indien van toepassing, alternatieve lagere verklaarde afstanden;
- 2) de beschikbare afstand voor afgebroken start;
- 3) de beschikbare landingsbaanlengte, en
- 4) opmerkingen, met inbegrip van het punt van binnenkomst of startpunt, indien alternatieve lagere afstanden zijn aangegeven.

**** AD 3.14 Naderings- en FATO-verlichting

Gedetailleerde beschrijving van de naderings- en FATO-verlichting, met inbegrip van:

- 1) type, lengte en lichtsterkte van het naderingsverlichtingssysteem;
- 2) type van het hellingsindicatiesysteem voor visuele naderingen;
- 3) kenmerken en plaats van de lichten van het FATO-gebied;
- 4) kenmerken en locatie van de richtpuntlichten;
- 5) kenmerken en locatie van het TLOF-verlichtingssysteem, en
- 6) opmerkingen.

**** AD 3.15 Andere verlichting, secundaire energievoorziening

Beschrijving van de andere verlichting en secundaire energievoorziening, met inbegrip van:

- 1) plaats, kenmerken en bedrijfsuren van het helihavenbaken;
- 2) plaats en verlichting van de windrichtingaanwijzer (WDI);
- 3) taxibaanrandverlichting en taxibaanhartlijnverlichting;
- 4) secundaire energievoorziening, met inbegrip van het tijdstip van omschakeling, en
- 5) opmerkingen.

**** AD 3.16 Luchtruim voor luchtverkeersdiensten

Gedetailleerde beschrijving van het ATS-luchtruim op de helihaven, met inbegrip van:

- 1) aanduiding van het luchtruim en geografische coördinaten in graden, minuten en seconden van de laterale grenzen;
- 2) verticale grenzen;
- 3) luchtruimclassificatie;
- 4) roepnaam en ta(a)l(en) van de ATS-eenheid die de dienst verleent;

- 5) overgangsaltitude;
- 6) toepassingsuren, en
- 7) opmerkingen.

****** AD 3.17 Communicatiefaciliteiten van de luchtverkeersdiensten**

Gedetailleerde beschrijving van de communicatiefaciliteiten van de luchtverkeersdiensten op de helihaven, met inbegrip van:

- 1) dienstaanduiding;
- 2) roepnaam;
- 3) frequentie(s);
- 4) bedrijfsuren, en
- 5) opmerkingen.

****** AD 3.18 Radionavigatie- en landingshulpmiddelen**

Gedetailleerde beschrijving van de radionavigatie- en landingshulpmiddelen in verband met de instrumentnaderings- en terminalprocedures op de helihaven, met inbegrip van:

- 1) type hulpmiddelen, magnetische variatie (voor VOR: stationsafwijking die gebruikt is voor de technische uitlijning van het hulpmiddel) tot op de dichtstbijzijnde graad, en type activiteit voor ILS, MLS, basis-GNSS, SBAS en GBAS;
- 2) identificatie, indien vereist;
- 3) frequentie(s), al naargelang van toepassing;
- 4) bedrijfsuren, al naargelang van toepassing;
- 5) geografische coördinaten in graden, minuten, seconden en tienden van seconden van de positie van de zendantenne, al naargelang van toepassing;
- 6) hoogteligging van de DME-zendantenne tot op 30 m (100 ft) nauwkeurig en van DME/P tot op 3 m (10 ft) nauwkeurig, en
- 7) opmerkingen.

Als hetzelfde hulpmiddel wordt gebruik voor zowel en-route- als heliavendoeleinden, wordt ook een beschrijving gegeven in deel ENR 4. Als het GBAS meer dan één helihaven bedient, wordt een beschrijving van het hulpmiddel gegeven voor elke helihaven. Als de autoriteit die de faciliteit exploiteert niet dezelfde is als de aangewezen instantie, wordt de naam van de exploiterende autoriteit vermeld in de kolom opmerkingen. De dekking van de faciliteit wordt vermeld in de kolom opmerkingen.

****** AD 3.19 Lokale regels voor helihavens**

Gedetailleerde beschrijving van de voorschriften voor het gebruik van de helihaven, met inbegrip van de aanvaardbaarheid van opleidingsvluchten, luchtvaartuigen die niet met radio zijn uitgerust en ultralichte en soortgelijke luchtvaartuigen, en voor grondbewegingen en parkeren, maar met uitzondering van vluchtprocedures.

****** AD 3.20 Procedures ter beperking van geluidshinder**

Gedetailleerde beschrijving van de op de helihaven vastgestelde procedures ter bestrijding van geluidshinder.

****** AD 3.21 Vluchtprocedures**

Gedetailleerde beschrijving van de voorwaarden en vluchtprocedures, met inbegrip van radar- en/of ADS-B-procedures, vastgesteld op basis van de organisatie van het luchtruim op de helihaven. Indien vastgesteld, gedetailleerde beschrijving van de slechtzichtprocedures op de helihaven, met inbegrip van:

- 1) landings- en uitvlieggebied(en) (TLOF) en bijbehorende uitrusting die is toegestaan voor gebruik in het kader van slechtzichtprocedures;

- 2) gedefinieerde meteorologische omstandigheden voor het opstarten, gebruiken en beëindigen van slechtzichtsprocedures;
- 3) beschrijving van de grondmarkeringen/verlichting voor gebruik bij slechtzichtsprocedures, en
- 4) opmerkingen.

****** AD 3.22 Aanvullende informatie**

Aanvullende informatie over de helihaven, zoals een aanduiding van vogelconcentraties op de helihaven, samen met een aanduiding van aanzienlijke dagelijkse verplaatsingen tussen rust- en foerageergebieden, in de mate van het mogelijke.

****** AD 3.23 Kaarten die verband houden met een helihaven**

Luchtvaartkaarten die verband houden met een helihaven worden in de volgende volgorde opgenomen:

- 1) Kaart van het luchtvaartterrein/de helihaven — ICAO;
- 2) Omgevingskaart — ICAO (vertrek- en transitroutes);
- 3) Standaardvertrekkaart — Instrument (ICAO);
- 4) Omgevingskaart — ICAO (aankomst- en transitroutes);
- 5) Standaardaankomstkaart — Instrument — ICAO;
- 6) ATC-surveillancekaart met minimumaltitudes — ICAO;
- 7) Instrumentnaderingskaart — ICAO (voor elk type procedure);
- 8) Visuele-naderingskaart — ICAO, en
- 9) vogelconcentratie(s) in de nabijheid van de helihaven.

Indien sommige van deze luchtvaartkaarten niet worden geproduceerd, wordt een verklaring in die zin opgenomen in GEN 3.2 “Luchtvaartkaarten”

Aanhangsel 2

NOTAM -FORMULIER

Prioriteitsindicator														→
Adres														
Datum en tijdstip van indiening														→
Aanduiding van de voortbrenger														<<≡
Reeks, nummer en identicator van het bericht														
NOTAM met nieuwe informatie	 NOTAMN (reeks en nummer/jaar)													
NOTAM ter vervanging van een vorige NOTAM	 NOTAMR..... (reeks en nummer/jaar) (reeks en nummer/jaar van de te vervangen NOTAM)													
NOTAM ter annulering van een vorige NOTAM	 NOTAMC..... <<≡ (reeks en nummer/jaar) (reeks en nummer/jaar van de te annuleren NOTAM)													
Kwalificerende elementen														
	FIR	NOTAM-code	Verkeer	Doel	Toepassingsgebied	Ondergrens	Bovengrens	Coördinaten, straal						
Q)														<<≡
Identificatie van de ICAO-plaatsindicator waarin de faciliteit, het luchtruim of de gerapporteerde omstandigheid zich bevindt								A) →						
Geldigheidsduur														
Van (datum-tijdgroep)				B)										→
Naar (PERM of datum-tijdgroep)				C)									EST* PERM*	<<≡
Tijdschema (indien van toepassing)				D)										→
														<<≡
Tekst van de NOTAM; Vermelding in gewone taal (met gebruik van ICAO-afkortingen)														
E)														
Ondergrens	F)													→
Bovengrens	G)													) <<≡
Handtekening														

*Doorhalen wat niet van toepassing is.

INSTRUCTIES VOOR HET INVULLEN VAN HET NOTAM-FORMULIER**1. Algemeen**

De regel met kwalificerende elementen (punt Q) en alle identifier (punten A tot en met G), elk gevolgd door een sluithaakje, zoals getoond op het formulier, worden verzonden tenzij een bepaalde identifier niet moet worden ingevuld.

2. NOTAM-nummering

Aan elke NOTAM wordt een serie toegewezen die bestaat uit een letter en vier cijfers, gevolgd door een schuine streep en twee cijfers voor het jaar (bv. A0023/03). Elke serie begint op 1 januari met het nummer 0001.

3. Kwalificatie-elementen (punt Q)

Punt Q is verdeeld in acht velden, gescheiden door een schuine streep. Elk veld moet worden ingevuld. Zie de Aeronautical Information Services Manual (ICAO Doc 8126) voor voorbeelden van hoe de velden moeten worden ingevuld. De definitie van het veld is als volgt:

1) FIR

- a) Als het onderwerp van de informatie geografisch binnen één FIR is gelegen, is de ICAO-plaatsindicator die van de desbetreffende FIR. Als een luchtvaartterrein zich in het bovenliggende FIR van een andere lidstaat bevindt, bevat het eerste veld van punt Q de code voor dat bovenliggende FIR (bv. Q) LFRR/... A) EGJJ);

of,

als het onderwerp van de informatie geografisch binnen meer dan één FIR is gelegen, worden in het FIR-veld de ICAO-nationaliteitsletters ingevuld van de lidstaat die aan de oorsprong ligt van de NOTAM, gevolgd door "XX". De plaatsindicator van het bovenliggende UIR mag niet worden gebruikt. De ICAO-plaatsindicatoren van de desbetreffende FIR's worden vervolgens opgenomen in punt A of de indicator van de lidstaat of de gedelegeerde entiteit die verantwoordelijk is voor het verlenen van een navigatiedienst in meer dan één lidstaat.

- b) Als één lidstaat een NOTAM uitdeelt die gevolgen heeft voor FIR's in een groep lidstaten, worden de eerste twee letters van de ICAO-plaatsindicator van de uitgevende lidstaat plus "XX" vermeld. De plaatsindicatoren van de desbetreffende FIR's worden vervolgens opgenomen in punt A of de indicator van de lidstaat of de gedelegeerde entiteit die verantwoordelijk is voor het verlenen van een navigatiedienst in meer dan één lidstaat.

2) NOTAM-CODE

Alle groepen van NOTAM-codes bevatten in totaal vijf letters, waarvan de eerste altijd "Q" is. De tweede en derde letter staan voor het onderwerp, de vierde en vijfde voor de status of toestand van het onderwerp waarover verslag wordt uitgebracht. De tweelettercodes voor onderwerpen en voorwaarden zijn die van ICAO Doc 8400 "Procedures for Air Navigation Services — Abbreviations and Codes (PANS-ABC)". Voor combinaties van de tweede en derde en de vierde en vijfde letter, verwijst naar de NOTAM-selectiecriteria in ICAO Doc 8126 of vul een van de volgende combinaties in, al naargelang van toepassing:

- a) als het onderwerp niet is opgenomen in de NOTAM-code (ICAO Doc 8400) of in de NOTAM-selectiecriteria (ICAO Doc 8126), vul dan "XX" in als tweede en derde letter (bv. QXXAK); als het onderwerp "XX" is, gebruik "XX" dan ook voor de voorwaarde (bv. QXXXX).
- b) als de voorwaarde van het onderwerp niet is opgenomen in de NOTAM-code (ICAO Doc 8400) of in de NOTAM-selectiecriteria (ICAO Doc 8126), vul dan "XX" in als vierde en vijfde letter (bv. QFAXX);
- c) als een NOTAM met operationeel significante informatie wordt uitgegeven en als het gebruikt wordt om het bestaan van AIRAC-AIP-wijzigingen of toevoegingen aan te kondigen, vul dan "TT" in als vierde en vijfde letter van de NOTAM-code;

- d) als een NOTAM wordt uitgegeven met een controlelijst van geldige NOTAM, vul dan “KKKK” in als tweede, derde, vierde en vijfde letter, en
- e) de vierde en vijfde letters van de NOTAM-code moeten worden gebruikt in NOTAM-annuleringen:

AK =	NORMALE WERKING HERVAT
AL =	IN WERKING (OF OPNIEUW IN WERKING) MET INACHTNEMING VAN EERDER GEPUBLICEERDE BEPERKINGEN/VOORWAARDEN
AO =	IN WERKING
CC =	VOLTOOID
CN =	GEANNULEERD
HV =	WERK VOLTOOID
XX =	EENVOUDIGE TAAL

As Q — - AO = In werking wordt gebruikt voor NOTAM-annulering en NOTAM ter verspreiding van nieuwe apparatuur of diensten, gebruik de volgende vierde en vijfde letters Q — -CS = Geïnstalleerd.

Q — - CN = GEANNULEERD wordt gebruikt om geplande activiteiten te annuleren, bv. navigatiewaarschuwingen; Q — - HV = WERK VOLTOOID wordt gebruikt om lopende werkzaamheden te annuleren.

3) VERKEER

I =	IFR
V =	VFR
K =	NOTAM is een controlelijst

Afhankelijk van het onderwerp en de inhoud van de NOTAM kan het veld voor het kwalificatie-element VERKEER gecombineerde kwalificatie-elementen bevatten.

4) DOEL

N =	NOTAM geselecteerd voor de onmiddellijke aandacht van de cockpitbemanningsleden
B =	NOTAM van operationeel belang, geselecteerd voor opname in PIB
O =	NOTAM met betrekking tot vluchtuitvoeringen
M =	Diverse NOTAM; geen onderwerp van een briefing, maar beschikbaar op verzoek
K =	NOTAM is een controlelijst

Afhankelijk van het onderwerp en de inhoud van de NOTAM kan het veld voor het kwalificatie-element DOEL de gecombineerde kwalificatie-elementen BO of NBO bevatten.

5) TOEPASSINGSGEBIED

A =	Luchtvaartterrein
E =	En-route
W =	Navigatiewaarschuwing
K =	NOTAM is een controlelijst

Afhankelijk van het onderwerp en de inhoud van de NOTAM kan het veld voor het kwalificatie-element TOEPASSINGSGEBIED gecombineerde kwalificatie-elementen bevatten.

6) en 7) ONDER/BOVEN

De ONDER- en BOVENgrenzen worden alleen uitgedrukt in vliegniveaus (FL) en geven de werkelijke verticale grenzen van de invloedssfeer weer, zonder toevoeging van buffers. In het geval van navigatiewaarschuwingen en luchtruimbepeningen moeten de ingevulde waarden samenhangend zijn met die onder de punten F en G.

Als het onderwerp geen specifieke hoogte-informatie bevat, vul dan de standaardwaarden "000" in voor ONDER en "999" voor BOVEN.

8) COÖRDINATEN, STRAAL

De breedte- en lengtegraad, tot op één minuut nauwkeurig, en een uit drie cijfers bestaande afstand die de invloedsstraal weergeeft in NM (bv. 4700N01140E043). Coördinaten geven bij benadering het middelpunt weer van de cirkel waarvan de straal het volledige invloedsgebied omvat, en als de NOTAM van invloed is op de gehele FIR/UIR of meer dan één FIR/UIR, vul dan de waarde "999" in voor de straal.

4. Punt A

Vermeld de in ICAO-document 7910 genoemde ICAO-plaatsindicator van het luchtvaartterrein of de FIR waarin de faciliteit, het luchtruim of de gerapporteerde toestand zich bevindt. Indien van toepassing mag meer dan één FIR/UIR worden vermeld. Als er geen ICAO-plaatsindicator beschikbaar is, gebruik dan de in ICAO Doc 7910, deel 2, vermelde ICAO-nationaliteitsletter plus "XX" en gevolgd in punt E door de naam, in gewone taal.

Als de informatie betrekking heeft op GNSS, vul dan de passende ICAO-plaatsindicator in die is toegewezen aan een GNSS-element of de gemeenschappelijke plaatsindicator die is toegewezen aan alle elementen van het GNSS (met uitzondering van GBAS).

In het geval van GNSS mag de plaatsindicator worden gebruikt bij het identificeren van een defect van een GNSS-element, zoals KNMH voor een defect van een gps-satelliet.

5. Punt B

Gebruik voor de datum-tijdgroep een groep van tien cijfers, bestaande uit jaar, maand, dag, uur en minuten in UTC. Deze groep staat voor de datum-tijd waarop de NOTAMN van kracht wordt. In het geval van NOTAMR en NOTAMC is de datum-tijdgroep de werkelijke datum en het werkelijke tijdstip van het ontstaan van de NOTAM. Het begin van een dag wordt aangegeven met "0000".

6. Punt C

Met uitzondering van NOTAMC wordt een datumtijdgroep (een uit tien cijfers bestaande groep die jaar, maand, dag, uren en minuten in UTC aanduiden) gebruikt die de duur van de informatie aangeeft, tenzij de informatie van permanent aard is; in dat geval wordt de afkorting "PERM" vermeld. Het einde van de dag wordt aangeduid met "2359"; "2400" wordt niet gebruikt. Als de informatie over het tijdschema onzeker is, wordt de approximatieve duur aangegeven aan de hand van een datumtijdgroep, gevolgd door de afkorting "EST". Elke NOTAM die een "EST" bevat, wordt geannuleerd of vervangen vóór de in punt C vermelde datumtijdgroep.

7. Punt D

Als het gevaar, de status van de vluchtuitvoering of de toestand van de faciliteiten waarover verslag wordt uitgebracht actief zal zijn overeenkomstig een specifiek tijdstip en een specifieke datum tussen de datumstijdstippen die vermeld zijn onder de punten B en C, vul die informatie dan in onder punt D. Als punt D meer dan 200 karakters bevat, moet worden overwogen deze informatie in een afzonderlijke volgende NOTAM te verstrekken.

8. **Punt E**

Gebruik gedecodeerde NOTAM-code, indien nodig aangevuld met ICAO-afkortingen, indicatoren, identificatoren, aanduidingen, roepnamen, frequenties, cijfers en gewone taal. Wanneer NOTAM wordt geselecteerd voor internationale verspreiding, wordt voor de tekst in gewone taal het Engels gebruikt. Deze tekst moet duidelijk en beknopt zijn om een geschikte PIB-vermelding te vormen. In het geval van NOTAMC, worden een onderwerpvermelding en statusbericht opgenomen, teneinde nauwkeurige controles van de geloofwaardigheid mogelijk te maken.

9. **Punten F en G**

Deze punten zijn normaal van toepassing op navigatiewaarschuwingen of luchtruimbeperingen en maken gewoonlijk deel uit van de PIB-vermelding. Vermeld zowel boven- als ondergrenzen van de hoogte van activiteiten of beperkingen, waarbij duidelijk slechts één referentiedatum en meeteenheid mag worden vermeld. In punt F staat de afkorting "GND" of "SFC" voor respectievelijk "grond" of "oppervlak". In punt G staat de afkorting "UNL" voor "onbeperkt".

Aanhangsel 3

SNOWTAM-FORMULIER

(COM hoofding)	(PRIORITEITS- AANDUIDING)	(ADRESSEN)		<=>
	(DATUM EN TIJDSTIP (VAN INDIENING))		(AANDUIDING VAN DE VOORTBRENGER)	<=>
(Afkorte hoofding)	(SWAA* SERIENUMMER)	(PLAATSAANDUID- ING)	DATUM EN TIJDSTIP VAN BEOORDELING	(FACULTATIEVE GROEP)
	S W * *			<=>
SNOWTAM →		(Serienummer)	<=>	
Deel betreffende de berekening van de prestaties van het luchtvaartuig				
(PLAATSAANDUIDING VAN HET LUCHTVAARTTERREIN)			M	A) <=>
(DATUM/TIJDSTIP VAN BEOORDELING (<i>Tijdstip waarop de beoordeling werd ingevuld, in UTC</i>))			M	B) →
(LAAGSTE NUMMER BAANAANDUIDING)			M	C) →
(CODE BAANTOESAND (RWYCC) OP ELK BAANDERDE) (Op basis van de matrix voor het beoordelen van de baantoestand (RCAM): 0, 1, 2, 3, 4, 5 of 6)			M	D) // →
(PERCENTAGE VAN HET OPPERVLAK DAT GECONTAMINEERD 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 aanwijzingsnummer)			M	G) //
SAMENGEDRUKTE SNEEUW DROOG DROGE SNEEUW DROGE SNEEUW BOVENOP SAMENGEDRUKTE SNEEUW DROGE SNEEUW BOVENOP IJS VORST IJS NAT EN GLAD SMELTENDE SNEEUW SPECIAAL VOORBEREIDE WINTERBAAN STILSTAAND WATER WATER BOVENOP SAMENGEDRUKTE SNEEUW NAT NAT IJS NATTE SNEEUW NATTE SNEEUW BOVENOP SAMENGEDRUKTE SNEEUW NATTE SNEEUW BOVENOP IJS				// →

(BREEDTE VAN DE BAAN WAARVOOR DE BAANTOESTANDCODES GELDEN, INDIEN MINDER DAN DE GEPUBLICEERDE BREEDTE)	O	H)	←
Deel situationeel bewustzijn			
(BEPERKTE BAANLENGTE, INDIEN MINDER DAN DE GEPUBLICEERDE LENGTE (m))	O	I)	→
(DRIFTSNEEUW OP DE BAAN)	O	J)	→
(LOS ZAND OP DE BAAN)	O	K)	→
(CHEMISCHE BEHANDELING OP 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 WRIJVINGSCOËFFICIËNT)	O	S)	→
(OPMERKINGEN IN GEWONE TAAL)	O	T)	) <<≡
OPMERKINGEN: 1. *Gebruik de ICAO-nationaliteitsletters die vermeld zijn in ICAO Doc 7910, deel 2, of andere identificatoren 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 platforms. Indien toepassing herhalen, indien gerapporteerd. 4. Woorden tussen haakjes () moeten niet worden verzonden. 5. Voor letters A) tot T), verwijst naar de <i>instructies voor het invullen van het SNOWTAM-formulier, lid b).</i>			

HANDTEKENING VAN DE VOORTBRENGER (niet voor doorzending)

INSTRUCTIES VOOR HET INVULLEN VAN HET SNOWTAM-FORMULIER

1. Algemeen

- a) Wanneer verslag wordt uitgebracht over meer dan één baan, herhaal dan punten B tot en met H (berekening van de prestaties van het luchtvaartuig).
- b) De letters die worden gebruikt om punten aan te geven, worden alleen gebruikt voor referentiedoeleinden en worden niet opgenomen in de berichten. De letters M (verplicht), C (voorwaardelijk) en O (facultatief) hebben betrekking op het gebruik en de informatie, en worden opgenomen zoals hieronder uitgelegd.
- c) Er worden metrieke eenheden gebruikt en de meeteenheid wordt niet gerapporteerd.
- d) SNOWTAM's blijven maximaal 8 uur geldig. Telkens wanneer een nieuw rapport over de toestand van de baan wordt ontvangen, wordt een nieuwe SNOWTAM uitgegeven.
- e) Een SNOWTAM annuleert de vorige SNOWTAM.
- f) de afgekorte rubriek "TTAAiiii CCCC MMYGGgg (BBB)" wordt opgenomen om de automatische verwerking van SNOWTAM-berichten in computergegevensbanken te vergemakkelijken. De betekenis van deze symbolen is als volgt:

TT =	gegevensaanduiding voor SNOWTAM = SW;
AA =	geografische aanduiding voor lidstaten, bv. LF = Frankrijk, EG = Verenigd Koninkrijk;
iiii =	uit vier cijfers bestaand SNOWTAM-serienummer;
CCCC =	uit vier cijfers bestaande plaatsindicator van het luchtvaartterrein waarop de SNOWTAM betrekking heeft;
MMYYGGgg =	datum/tijdstip van waarneming/meting, waarbij:
MM =	maand, bv. januari = 01, december = 12;
YY =	dag van de maand;
GGgg =	tijdstip in uren (GG) en minuten (gg) UTC;
(BBB) =	facultatieve groep voor:

Correctie, in het geval van een fout, van een eerder verspreid SNOWTAM-bericht met hetzelfde serienummer = COR.

Haakjes in (BBB) worden gebruikt om aan te geven dat deze groep facultatief is.

Wanneer verslag wordt uitgebracht over meer dan één baan en individuele data/tijden van observatie/beoordeling worden aangegeven aan de hand van herhaald punt B, dan wordt de laatste datum/tijd ingevuld in de afgekorte rubriek (MMJJGGgg).

- g) De tekst "SNOWTAM" op het SNOWTAM-formulier en het viercijferige SNOWTAM-serienummer worden gescheiden door een spatie, bv. SNOWTAM 0124.
- h) Met het oog op de leesbaarheid van het SNOWTAM-bericht wordt een regel ingevoegd na het SNOWTAM-serienummer, na punt A, en na het deel betreffende de berekening van de prestaties van het luchtvaartuig.
- i) Wanneer verslag wordt uitgebracht over meer dan één baan, herhaal dan de informatie in het deel betreffende de berekening van de prestaties van het luchtvaartuig vanaf de datum en het tijdstip van beoordeling voor elke baan vóór de informatie in het deel over situationeel bewustzijn.
- j) Verplichte informatie:
 - 1) PLAATSINDICATOR VAN HET LUCHTVAARTTERREIN;
 - 2) DATUM EN TIJDSTIP VAN BEOORDELING;
 - 3) LAAGSTE NUMMER BAANAANDUIDING;
 - 4) CODE VOOR DE TOESTAND VAN ELK BAANDERDE, en
 - 5) BESCHRIJVING VAN DE TOESTAND VAN ELK BAANDERDE (wanneer de gerapporteerde code van de baantoestand (RWYCC) 1—5 is)

2. Deel betreffende de berekening van de prestaties van het luchtvaartuig

Punt A —

Plaatsaanduiding van het luchtvaartterrein (uit vier letters bestaande plaatsindicator).

Punt B —

Datum en tijdstip van beoordeling (achtcijferige datum/tijdgroep die het tijdstip van waarneming weergeeft als maand, dag, uur en minuten in UTC).

Punt C —

Laagste nummer van de baanaanduiding (nn[L] of nn[C] of nn[R]).

Voor elke baan mag slechts één baanaanduiding worden vermeld, en steeds het laagste nummer.

Punt D —

Code voor de toestand van elk baanderde. Voor elk baanderde wordt slechts één cijfer (0, 1, 2, 3, 4, 5 of 6) ingevuld, gescheiden door een schuine streep (n/n/n).

Punt E —

Procentuele bedekking voor elk baanderde. Indien verstrekt, vul 25, 50, 75 of 100 in voor elk baanderde, gescheiden door een schuine streep ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

Deze informatie wordt alleen verstrekt als de baantoestand voor elk baanderde (punt C) anders gerapporteerd is dan 6 en de baantoestand is omschreven voor elk baanderde met een andere rapportering dan "DROOG" (punt G).

Als de toestand niet gerapporteerd is, wordt dit aangegeven met "NR" voor het (de) desbetreffende baanderde(n).

Punt F —

Diepte van de losse contaminatie voor elk baanderde. In millimeter voor elk baanderde, gescheiden door een schuine streep (nn/nn/nn of nnn/nnn/nnn).

Deze informatie wordt alleen verstrekt voor de volgende types contaminatie:

— *stilstaand water, te rapporteren waarde 04, daarna beoordeelde waarde. Significante wijzigingen 3 mm tot en met 15 mm;*

— *smeltende sneeuw, te rapporteren waarde 03, daarna beoordeelde waarde. Significante wijzigingen 3 mm tot en met 15 mm;*

— *natte sneeuw, te rapporteren waarde 03, daarna beoordeelde waarde. Significante wijzigingen 5 mm, en*

— *droge sneeuw, te rapporteren waarde 03, daarna beoordeelde waarde. Significante wijzigingen 20 mm.*

Als de toestand niet gerapporteerd is, wordt dit aangegeven met "NR" voor het (de) desbetreffende baanderde(n).

Punt G —

Beschrijving van de toestand van elk baanderde. Elk van de volgende toestandsomschrijvingen wordt ingevuld voor elk baanderde, gescheiden door een schuine streep.

SAMENGEDRUKTE SNEEUW

DROGE SNEEUW

DROGE SNEEUW BOVENOP SAMENGEDRUKTE SNEEUW

DROGE SNEEUW BOVENOP IJS

VORST

IJS

SMELTENDE SNEEUW

STILSTAAND WATER

WATER BOVENOP SAMENGEDRUKTE SNEEUW

NAT

NAT IJS

NATTE SNEEUW

NATTE SNEEUW BOVENOP SAMENGEDRUKTE SNEEUW

NATTE SNEEUW BOVENOP IJS

DROOG (alleen als er geen contaminatie is)

Als de toestand niet gerapporteerd is, wordt dit aangegeven met "NR" voor het (de) desbetreffende baanderde(n).

Punt H —

Breedte van de baan waarvoor de baantoestandcode geldt. De breedte in meter, indien kleiner dan de gepubliceerde baanbreedte.

3. Deel situationeel bewustzijn

Elementen in het deel betreffende situationeel bewustzijn eindigen op een punt.

Elementen in het deel betreffende situationeel bewustzijn waarvoor geen informatie bestaat of waarvoor de publicatievoorwaarden niet zijn vervuld, worden volledig weggelaten.

Punt I — Beperkte baanlengte. De toepasselijke baanaanduiding en de beschikbare lengte in meter (e.g. RWY nn [L] of nn [C] of nn [R] BEPERKT TOT [n]nnn).

Deze informatie is voorwaardelijk wanneer een NOTAM is gepubliceerd met een nieuwe reeks verklaarde afstanden.

Punt J — Driftsneeuw op de baan. Wanneer gerapporteerd, wordt "DRIFTSNEEUW" ingevuld.

Punt K —

Los zand op de baan. Wanneer los zand op de baan wordt gerapporteerd, wordt de laagste baanaanduiding ingevuld, gevolgd door een spatie en "LOS ZAND" (RWY nn of RWY nn[L] of nn[C] of nn[R] LOS ZAND).

Punt L —

Chemische behandeling van de baan. Wanneer gerapporteerd wordt dat een chemische behandeling is toegepast, wordt de laagste baanaanduiding ingevuld, gevolgd door een spatie en "CHEMISCH BEHANDELD" (RWY nn of RWY nn[L] of nn[C] of nn[R] CHEMISCH BEHANDELD).

Punt M —

Sneeuwbanken op de baan. Indien de aanwezigheid van sneeuwbanken op de baan wordt gerapporteerd, wordt de laagste baanaanduiding ingevuld, gevolgd door een spatie, "SNEEUWBANK", een spatie en "L" (links), "R" (rechts) of "LR" (beide zijden), gevolgd door de afstand in meter ten opzichte van de middellijn, een spatie en "FM CL" (RWY nn of RWY nn[L] of nn[C] of nn[R] SNOWBANK Lnn of Rnn of LRnn FM CL).

Punt N —

Sneeuwbanken op een taxibaan. Indien de aanwezigheid van sneeuwbanken op de taxibaan wordt gerapporteerd, wordt de laagste taxibaanaanduiding ingevuld, gevolgd door een spatie, "SNEEUWBANK", een spatie en "L" (links), "R" (rechts) of "LR" (beide zijden), gevolgd door de afstand in meter ten opzichte van de middellijn, een spatie en "FM CL" (TWY [nn]n SNOWBANK Lnn of Rnn of LRnn FM CL).

Punt O —

Sneeuwbanken naast de baan. Indien melding wordt gemaakt van de aanwezigheid van sneeuwbanken die boven het hoogteprofiel van het sneeuwplan van het luchtvaartterrein uitsteken, wordt de laagste baanaanduiding en "ADJ SNOWBANKS" ingevuld (RWY nn of RWY nn[L] of nn[C] of nn[R] ADJ SNOWBANKS).

Punt P —

Toestand van de taxibaan. Als de staat van de taxibaan als glad of slecht wordt gerapporteerd, wordt de taxibaanaanduiding, gevolgd door een spatie en "POOR" ingevuld (TWY [n of nn] POOR of ALL TWYS POOR).

Punt R —

Toestand van het platform. Als de staat van het platform als glad of slecht wordt gerapporteerd, wordt de platformaanduiding, gevolgd door een spatie en "POOR" ingevuld (APRON [nnnn] POOR of ALL APRONS POOR).

Punt S —

(NR) Niet gerapporteerd.

Dit moet alleen worden gerapporteerd voor lidstaten die een programma hebben vastgesteld voor het meten van de baanwrijving aan de hand van een door de lidstaat goedgekeurd wrijvingsmeetinstrument.

Punt T —

Opmerkingen in gewone taal.

Aanhangsel 4

ASHTAM-FORMULIER

(COM hoofding)	(PRIORITEITS- AANDUIDING)		(AANDUIDING(EN) VAN DE GEADRESSEERDE) ¹															
	(DATUM EN TIJDSTIP (VAN INDIENING)						(AANDUIDING VAN (DE VOORTBRENGER)											
(Afgekorte hoofding)	(VA* ² SERIENUMMER)						(PLAATS- AANDUIDING)			DATUM EN TIJDSTIP VAN UITGIFTE						(FACULTATIEVE GROEP)		
	V	A	*2	*2														

ASHTAM	(SERIENUMMER)
(GETROFFEN VLUCHTINFORMATIEGEBIED)	A)
(DATUM/TIJDSTIP (UTC) VAN UITBARSTING)	B)
(NAAM EN NUMMER VAN DE VULKAAN)	C)
(LENGTE-/BREEDTEGRAAD VAN DE VULKAAN OF STRAAL EN AFSTAND VAN DE VULKAAN VAN NAVAID)	D)
(KLEURCODE VAN HET WAARSCHUWINGSNIVEAU VAN DE VULKAAN, INCL. ALLE VOORGAANDE KLEURCODES) ³	E)
(BESTAAN EN HORIZONTALE/VERTICALE OMVANG VAN VULKANISCHE ASWOLKEN) ⁴	F)
(BEWEGINGSRICHTING VAN DE ASWOLK) ⁴	G)
(GETROFFEN VLEGROUTES OF DELEN VAN VLEGROUTES EN VLEGNIVEAUS)	H)
(SLUITING VAN HET LUCHTRUIM EN/OF LUCHTVERBINDINGEN OF DELEN VAN LUCHTVERBINDINGEN, EN BESCHIKBARE ALTERNATIEVE ROUTES)	I)
(INFORMATIEBRON)	J)
(OPMERKINGEN IN GEWONE TAAL)	K)
OPMERKINGEN: 1. Zie ook AIS.TR.400 inzake aanduidingen van geadresseerde die gebruikt worden in vooraf bepaalde distributiesysteem. 2. *Gebruik ICAO-nationaliteitsletters als vermeld in ICAO Doc 7910, deel 2. 3. Zie punt 3.5 hieronder. 4. Advies over het bestaan, de omvang en de beweging van vulkanische aswolken G) en H) kan worden verkregen bij de adviescentra voor vulkanische aswolken die verantwoordelijk zijn voor het desbetreffende FIR. 5. Titels van punten tussen haakjes () moeten niet worden verzonden.	

HANDTEKENING VAN DE VOORTBRENGER (niet voor doorzending)

INSTRUCTIES VOOR HET INVULLEN VAN HET ASHTAM-FORMULIER**1. Algemeen**

- 1.1 Het ASHTAM geeft informatie over de activiteitsstatus van een vulkaan wanneer een wijziging in de activiteit van de vulkaan van belang is voor de vluchtuitvoering of dit naar verwachting zal worden. Deze informatie wordt verstrekt aan de hand van de in punt 3.5 vermelde kleurcode van het waarschuwniveau van de vulkaan.
- 1.2 In het geval van een vulkaanuitbarsting met een aswolk die gevolgen heeft voor de vluchtuitvoering, geeft het ASHTAM ook informatie over de plaats, omvang en beweging van de aswolk en over de getroffen vliegroutes en vliegniveaus.
- 1.3 De uitgifte van een ASHTAM met informatie over een vulkaanuitbarsting, overeenkomstig deel 3 hieronder, mag niet worden uitgesteld tot alle informatie onder A tot en met K beschikbaar is, maar gebeurt onmiddellijk nadat een kennisgeving van een (verwachte) uitbarsting, een wijziging in de activiteitsstatus van een vulkaan met (verwachte) gevolgen voor de vluchtuitvoering of een aswolk is gerapporteerd. In geval van een verwachte uitbarsting, waarbij dus nog geen aswolk zichtbaar is, worden de punten A tot en met E ingevuld en worden in de punten F tot en met I “niet van toepassing” vermeld. Als een vulkanische aswolk wordt gerapporteerd, bv. aan de hand van een speciaal vluchtrapport, maar als op dat ogenblik niet bekend is van welke vulkaan ze afkomstig is, wordt onder de punten A tot en met E van de ASHTAM in eerste instantie “onbekend” vermeld, en worden de punten F tot en met K, voor zover nodig, ingevuld op basis van het speciale vluchtrapport, in afwachting van verdere informatie. Als in andere omstandigheden geen informatie voor een van de punten A tot en met K beschikbaar is, wordt “NIL” vermeld.
- 1.4 ASHTAM's blijven maximaal 24 uur per dag geldig. Telkens wanneer het waarschuwniveau verandert, wordt een nieuwe ASHTAM uitgegeven.

2. Afgekorte hoofding

- 2.1 Na de gebruikelijke hoofding “vast telecommunicatienetwerk voor de luchtvaart (AFTN)”, wordt de afgekorte hoofding “TT AAiiii CCCC MMYGGgg (BBB)” vermeld om de automatische verwerking van ASHTAM-berichten in computerdatabanken te vergemakkelijken. De betekenis van deze symbolen is als volgt:

TT =	gegevensaanduiding voor ASHTAM = VA;
AA =	geografische aanduiding voor staten, bv. NZ = Nieuw-Zeeland;
iiii =	viercijferig ASHTAM-serienummer;
CCCC =	viercijferige plaatsaanduiding van het desbetreffende vluchtinformatiegebied;
MMYYGGgg =	datum/tijdstip van het rapport, waarbij:
MM =	maand, bv. januari = 01, december = 12;
YY =	dag van de maand;
GGgg =	tijdstip in uren (GG) en minuten (gg) UTC;
(BBB) =	facultatieve groep voor correctie van een eerder verspreid ASHTAM-bericht met hetzelfde serienummer = COR.

Haakjes in (BBB) worden gebruikt om aan te geven dat deze groep facultatief is.

3. Inhoud van de ASHTAM

- 3.1 Punt A — Getroffen vluchtinformatiegebied, equivalent in gewone taal van de plaatsindicator in de afgekorte hoofding, in dit voorbeeld: “Auckland Oceanic FIR”.
- 3.2 Punt B — Datum en tijdstip (UTC) van de eerste uitbarsting.
- 3.3 Punt C — Naam van de vulkaan, en nummer van de vulkaan zoals vermeld in ICAO Doc 9691 Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds, aanhangsel H, en op de World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Features.

3.4 Punt D — Lengte- en breedtegraad van de vulkaan in hele graden of straal en afstand van de vulkaan ten opzichte van NAVAID, zoals vermeld in ICAO Doc 9691 Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds, aanhangsel H, en op de World Map of Volcanoes and Principal Aeronautical Features.

3.5 Punt E — Kleurcode voor het waarschuwniveau dat de vulkanische activiteit aangeeft, met inbegrip van alle voorgaande kleurcodes:

Kleurcode van het waarschuwniveau	Activiteitsstatus van de vulkaan
GROEN ALARM	Normale toestand, geen uitbarsting. <i>of, na een wijziging van een hoger alarmniveau:</i> de vulkanische activiteit wordt geacht te zijn gestopt en de vulkaan is teruggekeerd naar haar normale niet-eruptieve toestand.
GEEL ALARM	De vulkaan vertoont tekenen van activiteit die hoger is dan de gekende achtergrondniveaus. <i>of, na een wijziging van een hoger alarmniveau:</i> de vulkanische activiteit is aanzienlijk afgenomen, maar wordt nog steeds nauwlettend gemonitord om een eventuele nieuwe verhoging te kunnen vaststellen.
ORANJE ALARM	De vulkaan vertoont tekenen van verhoogde activiteit, met een grotere kans op uitbarsting. <i>of,</i> de vulkaanuitbarsting is aan de gang, met weinig of geen uitstoot van as [vermeld de hoogte van de aspluim, indien mogelijk].
ROOD ALARM	dreigende uitbarsting, waarschijnlijk met aanzienlijke uitstoot van as in de atmosfeer. <i>of,</i> uitbarsting aan de gang, met aanzienlijke uitstoot van as in de atmosfeer [vermeld de hoogte van de aspluim, indien mogelijk].

Het verantwoordelijke vulkanologische agentschap in de desbetreffende lidstaat verstrekt de kleurcode voor het alarmniveau dat de activiteitsstatus van de vulkaan aangeeft en alle wijzigingen ten opzichte van een vorige activiteitsstatus aan het algemeen luchtverkeersleidingscentrum, bv. "RED ALERT FOLLOWING YELLOW" OF "GREEN ALERT FOLLOWING ORANGE".

3.6 Punt F — Wanneer een vulkanische aswolk met gevolgen voor de vluchtuitvoering wordt gerapporteerd, wordt de horizontale omvang en de basis/top van de aswolk aangegeven aan de hand van de lengte-/breedtegraad (in hele graden) en altitudes in duizenden meter (voet) en/of straal en afstand van de bronvulkaan. De initiële informatie kan gebaseerd zijn op een speciaal vluchtrapport, maar de daaropvolgende informatie kan gedetailleerder zijn, op basis van advies van het verantwoordelijke meteorologische waarnemingscentrum en/of adviescentrum voor vulkanische as.

3.7 Punt G — De voorspelde bewegingsrichting van de aswolk op geselecteerde niveaus wordt aangegeven op basis van advies van het verantwoordelijke meteorologische waarnemingscentrum en/of adviescentrum voor vulkanische as.

3.8 Punt H — Luchtroutes en delen van luchtroutes en vluchtniveaus die gevolgen ondervinden of naar verwachting zullen ondervinden, worden vermeld.

3.9 Punt I — Sluiting van het luchtruim, luchtroutes of delen van luchtroutes, en de beschikbaarheid van alternatieve routes moet worden vermeld.

3.10 Punt J — Bron van de informatie, bv. “speciaal vluchtrapport” of “vulkanologisch agentschap” enz. De informatiebron moet altijd worden vermeld, ongeacht of een uitbarsting daadwerkelijk heeft plaatsgevonden en of een aswolk is gerapporteerd.

3.11 Punt K — In aanvulling op het voorgaande moet alle operationeel significante informatie in gewone taal worden verstrekt;”

7) bijlage XI wordt vervangen door:

“BIJLAGE XI

**SPECIFIEKE EISEN VOOR VERLENERS VAN DIENSTEN MET BETREKKING TOT HET ONTWERP VAN
VLUCHTPROCEDURES**

(Deel-FPD)

**SUBDEEL A — AANVULLENDE ORGANISATORISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN DIENSTEN MET BETREKKING
TOT HET ONTWERP VAN VliegPROCEDURES (FPD.OR)**

DEEL 1 — ALGEMENE EISEN

FPD.OR.100 Diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures (FPD)

(a) Een verlener van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures zorgt voor het ontwerp, de documentatie en de validering van vliegprocedures, indien nodig onder voorbehoud van de goedkeuring van de bevoegde autoriteit vóór de procedures worden uitgerold en toegepast.

In deze context moet de door de verlener van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures gebruikte luchtvaartgegevens en -informatie voldoen aan de eisen inzake nauwkeurigheid, resolutie en integriteit die gespecificeerd zijn in de luchtvaartgegevenscatalogus, overeenkomstig aanhangsel 1 bij bijlage III (Deel-ATM/ANS.OR).

(b) Als de luchtvaartgegevens voor het ontwerp van vliegprocedures niet afkomstig zijn uit een gezaghebbende bron of niet voldoen aan de toepasselijke eisen inzake gegevenskwaliteit, mag de verlener van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures deze luchtvaartgegevens verkrijgen uit andere bronnen. In dit verband worden die luchtvaartgegevens gevalideerd door de verlener van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures die voornemens is ze te gebruiken.

FPD.OR.105 Beheersysteem

Naast punt ATM/ANS.OR.B.005 van bijlage III moet de verlener van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures een beheersysteem opstellen en instandhouden met controleprocedures voor:

- (a) gegevensverwerking;
- (b) het ontwerp van vliegprocedures overeenkomstig de ontwerpcriteria van punt FPD.TR.100;
- (c) de documentatie met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures;
- (d) de raadpleging van belanghebbenden;
- (e) de validering op de grond en, voor zover van toepassing, de validering in de lucht van vliegprocedures;
- (f) de identificatie van hulpmiddelen en instrumenten, met inbegrip van configuratiebeheer en kwalificatie van hulpmiddelen, indien nodig, en
- (g) het onderhoud en de periodieke herziening van de vliegprocedure(s), al naargelang van toepassing.

FPD.OR.110 Registratie van gegevens

Naast het bepaalde in ATM/ANS.OR.B.030 van bijlage III neemt de FPD-verlener de in FPD.OR.105 van deze bijlage vermelde elementen op in zijn systeem voor het bijhouden van gegevens.

FPD.OR.115 Technische en operationele bekwaamheid en geschiktheid

(a) Naast punt ATM/ANS.OR.B.005, onder a), punt 6), van bijlage III moet de verlener van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures ervoor zorgen dat zijn ontwerpers van vliegprocedures:

- (1) geslaagd zijn in een opleiding die ervoor zorgt dat zij over de nodige bekwaamheid in het ontwerpen van vliegprocedures beschikken;

- (2) over de nodige ervaring beschikken om de theoretische kennis met succes te kunnen toepassen, en
- (3) met succes een voortgezette opleiding volgen.
- (b) Wanneer het noodzakelijk wordt geacht een vluchtvalidering uit te voeren, zorgt de verleners van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures ervoor dat deze door een bevoegde piloot wordt uitgevoerd.
- (c) In aanvulling op ATM/ANS.OR.B.030 van bijlage III moet de verlener van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures registers bijhouden van alle opleidingen en van alle ontwerpactiviteiten van de ontwerpers van vliegprocedures die hij in dienst heeft, en moet hij deze registers op verzoek beschikbaar stellen:
 - (1) aan de betrokken ontwerpers van vliegprocedures, en
 - (2) met de toestemming van de ontwerpers van vliegprocedures, aan hun nieuwe werkgever, wanneer zij in dienst worden genomen door een nieuwe entiteit.

FPD.OR.120 Vereiste interfaces

- (a) Bij het verkrijgen van de luchtvaartgegevens en -informatie overeenkomstig punt FPD.OR.100 zorgt de verlener van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures ervoor dat de nodige formele regelingen worden getroffen met, al naargelang van toepassing:
 - (1) bronnen van luchtvaartgegevens;
 - (2) andere dienstverleners;
 - (3) exploitanten van luchtvaartterreinen, en
 - (4) luchtvaartuigexploitanten.
- (b) Teneinde te garanderen dat de verzoeken om het ontwerp van vliegprocedures duidelijk worden gedefinieerd en aan toetsing worden onderworpen, treft de verlener van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures de nodige formele regelingen met de volgende geplande gebruiker.

SUBDEEL B — TECHNISCHE EISEN VOOR VERLENERS VAN DIENSTEN MET BETREKKING TOT HET ONTWERP VAN VliegPROCEDURES (FPD.TR)

DEEL 1 — ALGEMENE EISEN

FPD.TR.100 Eisen met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures

De vliegprocedures worden ontworpen door de verlener van diensten met betrekking tot het ontwerp van vliegprocedures overeenkomstig de eisen van aanhangsel 1 en de door de bevoegde autoriteit vastgestelde ontwerpcriteria, teneinde de veiligheid van de vluchtuitleidingen te waarborgen. De ontwerpcriteria maken het mogelijk om, indien nodig, vliegprocedures vast te stellen met passende hoogtemarges boven obstakels.

FPD.TR.105 Coördinaten en luchtvaartgegevens

- (a) In aanvulling op ATM/ANS.OR.A.090 van bijlage III worden geografische coördinaten die de lengte- en breedtegraad aanduiden, vastgesteld en gerapporteerd aan de verlener(s) van luchtvaartinlichtingendiensten (AIS-verleners) in termen van de geodetische referentiedatum van het wereldgeodesiesysteem — 1984 (WGS-84) of gelijkwaardig.
- (b) De nauwkeurigheid van de veldstudie en de daaruit afgeleide bepalingen en berekeningen moeten van die aard zijn dat de resulterende operationele navigatiegegevens voor de vluchtfasen binnen de maximale afwijkingen liggen ten opzichte van een passend referentiekader, zoals gespecificeerd in aanhangsel 1 van bijlage III (Deel-ATM/ANS.OR).

*Aanhangsel 1***EISEN VOOR LUCHTRUIMSTRUCTUREN EN DAARIN VERVATTE VliegPROCEDURES***DEEL I***Specificaties voor vluchtinformatiegebieden, luchtverkeersleidingsgebieden, luchtverkeersleidingszones en vluchtinformatiezones****a) VLUCHTINFORMATIEGEBIEDEN**

Vluchtinformatiegebieden, zoals gedefinieerd in punt 23 van Artikel 2 van Verordening (EG) nr. 549/2004 moeten:

- (1) betrekking hebben op de volledige luchtroutestructuur die door deze regio's moet worden bediend, en
- (2) het volledige luchtruim binnen zijn horizontale grenzen bestrijken, behalve als het beperkt is door een hoger vluchtinformatiegebied.

De lidstaten behouden hun verantwoordelijkheden ten opzichte van de ICAO binnen de geografische grenzen van de vluchtinformatiegebieden die hen door de ICAO zijn toevertrouwd op de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

b) LUCHTVERKEERSLEIDINGSGEBIEDEN

- (1) Luchtverkeersleidingsgebieden worden zodanig afgebakend dat zij voldoende luchtruim bestrijken om de vliegpaden te bevatten van de IFR-vluchten of delen daarvan waarvoor de toepasselijke delen van de luchtverkeersleidingsdienst worden verleend, rekening houdend met de mogelijkheden van de navigatiehulpmiddelen die gewoonlijk in dat gebied worden gebruikt.
- (2) Een ondergrens van een luchtverkeersleidingsgebied wordt op een hoogte van minstens 200 m (700 ft) boven de grond of het water vastgesteld, tenzij anders voorgeschreven door de bevoegde autoriteit.
- (3) Een bovengrens van een luchtverkeersleidingsgebied wordt vastgesteld wanneer:
 - i) de luchtverkeersleidingsdienst niet boven die bovengrens wordt verleend, of
 - ii) het luchtverkeersleidingsgebied zich onder een hoger luchtverkeersleidingsgebied bevindt; in dat geval valt de bovengrens samen met de ondergrens van het hogere luchtverkeersleidingsgebied.

c) LUCHTVERKEERSLEIDINGSZONES

- (1) De horizontale grenzen van een luchtverkeersleidingszone bevatten minstens de buiten een luchtverkeersleidingsgebied vallende delen van het luchtruim welke de paden omvatten van IFR-vluchten die aankomen op en vertrekken van luchtvaartterreinen die gebruikt moeten worden in instrumentweersomstandigheden (IMC).
- (2) Als de luchtverkeersleidingszone zich binnen de horizontale grenzen van een luchtverkeersleidingsgebied bevindt, strekt ze zich opwaarts uit vanaf het aardoppervlak tot minstens de ondergrens van het luchtverkeersleidingsgebied.

d) VLUCHTINFORMATIEZONES

- (1) De horizontale grenzen van een vluchtinformatiezone bevatten minstens de buiten een luchtverkeersleidingsgebied of luchtverkeersleidingszone vallende delen van het luchtruim welke de paden omvatten van IFR-en/of VFR-vluchten die aankomen op en vertrekken van luchtvaartterreinen.
- (2) Als de vluchtinformatiezone zich binnen de horizontale grenzen van een luchtverkeersleidingsgebied bevindt, strekt ze zich opwaarts uit vanaf het aardoppervlak tot ten minste de ondergrens van het luchtverkeersleidingsgebied.

*DEEL II***Identificatie van andere ATS-routes dan standaardvertrek- en aankomstroutes**

- (a) Wanneer ATS-routes worden vastgesteld, wordt voorzien in een beschermd luchtruim langs elke ATS-route en een veilige afstand tussen aangrenzende ATS-routes.
- (b) ATS-routes worden geïdentificeerd aan de hand van aanduidingen.
- (c) Bij het identificeren van andere ATS-routes dan standaardvertrek- en aankomstroutes, moet het gebruikte aanduidingssysteem:
 - (1) het mogelijk maken elke ATS-route op eenvoudige en unieke wijze te identificeren;
 - (2) redundantie vermijden;
 - (3) bruikbaar zijn door automatiseringssystemen op de grond en in de lucht;

- (4) de grootste beknoptheid in het operationele gebruik mogelijk maken, en
 - (5) voldoende uitbreidingsmogelijkheden bieden om tegemoet te komen aan toekomstig eisen, zonder dat er behoefte is aan fundamentele veranderingen.
- (d) De aanduidingen van basis-ATS-routes worden toegekend overeenkomstig de volgende beginselen:
- (1) een hoofdroute krijgt dezelfde basisaanduiding over de volledige lengte, ongeachte de doorkruiste naderingsluchtverkeersleidingsgebieden, landen of regio's;
 - (2) als twee of meer hoofdroutes een gemeenschappelijk segment hebben, krijgt dat segment elke aanduiding van de desbetreffende routes, behalve als dit problemen zou opleveren bij de verlening van luchtverkeersdiensten (ATS); in dat geval wordt, met wederzijdse instemming, slechts één aanduiding toegekend, en
 - (3) een basisaanduiding die aan één route is toegekend, wordt niet aan een andere route toegekend.

DEEL III

Identificatie van standaardvertrekroutes en standaardaankomstroutes en de bijbehorende procedures

- (a) Bij de identificatie van standaardvertrek- en standaardaankomstroutes en de bijbehorende procedures moet ervoor worden gezorgd dat:
- (1) het systeem aan aanduidingen het mogelijk maakt elke route op eenvoudige en ondubbelzinnige wijze te identificeren;
 - (2) elke route wordt geïdentificeerd aan de hand van een aanduiding in gewone taal en een overeenkomstige gecodeerde aanduiding, en
 - (3) bij spraakcommunicatie, het gemakkelijk herkenbaar is of de aanduidingen betrekking hebben op een standaardvertekroute of standaardaankomstroute, en geen uitspraakproblemen opleveren voor piloten en ATS-personeel.
- (b) Bij het samenstellen van aanduidingen voor standaardvertekroutes en standaardaankomstroutes en de bijbehorende procedures, moet het volgende worden gebruikt:
- (1) een aanduiding in gewone taal;
 - (2) een basisindicator;
 - (3) een geldigheidsindicator: een cijfer van 1 tot 9;
 - (4) een route-indicator: één letter van het alfabet; de letters "I" en "O" mogen niet worden gebruikt, en
 - (5) een gecodeerde aanduiding van een standaardvertekroute of standaardaankomstroute, instrumentroute of visuele route.
- (c) Toewijzing van aanduidingen
- (1) Aan elke route wordt een afzonderlijke aanduiding toegekend.
 - (2) Om het onderscheid te maken tussen twee of meer routes die betrekking hebben op hetzelfde significante punt (en dus dezelfde basisindicator krijgen), wordt een afzonderlijke route-indicator, zoals beschreven in punt b), onder 4), toegekend aan elke route.
- (d) Toewijzing van geldigheidsindicatoren
- (1) Aan elke route wordt een geldigheidsindicator toegekend om de op dat ogenblik geldende route te identificeren.
 - (2) De eerste toe te kennen geldigheidsindicator krijgt het cijfer "1".
 - (3) Telkens wanneer een route wordt gewijzigd, wordt een nieuwe geldigheidsindicator toegekend, bestaande uit het volgende hogere cijfer. Het cijfer "9" wordt gevolgd door het cijfer "1".

DEEL IV

Vaststelling en identificatie van significante punten

- (a) Met het oog op de definitie van een ATS-route of vliegprocedure en/of in verband met de ATS-eisen voor informatie over de voortgang van luchtvaartuigen in de vlucht worden significante punten vastgesteld.
- (b) De significante punten worden geïdentificeerd aan de hand van aanduidingen.

*DEEL V***Minimumvliegaltitudes**

Voor elke ATS-route en elk luchtverkeersleidingsgebied worden minimumvliegaltitudes vastgesteld, die beschikbaar worden gesteld voor verspreiding. Deze minimumvliegaltitudes moeten voorzien in een minimale hoogtemarge boven hindernissen in de desbetreffende gebieden.

*DEEL VI***Identificatie en afbakening en afbakening van verboden, beperkte en gevaarlijke gebieden**

Wanneer verboden, beperkte of gevaarlijke gebieden worden vastgesteld, krijgen zij bij de eerste vaststelling een identificatie en worden alle bijzonderheden beschikbaar gesteld voor verspreiding.”
