

Bijlage

Toelichting wijzigingen 2024 van de bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart

Bijlage 1 (Certificering Personeel)

De wijzigingen van Bijlage 1 vloeien voort uit voorstellen van de vierde vergadering van het Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP/4). De wijzigingen betreffen het bijwerken van de definitie van "vluchtplan" in Bijlage 1 in verband met tot de initiële implementatie van de vlucht- en stroominformatie voor een collaboratieve omgeving (FF-ICE) -diensten. Verder zien de wijzigingen op de uitvoering van voorstellen ontwikkeld door de achttiende vergadering van het Remotely Piloted Aircraft Systems Panel (RPASP/18) om Bijlage 1 bij te werken als gevolg van de wijziging van de bepalingen van Bijlage 6 inzake — Bediening van vliegtuigen, Deel IV — Internationale operaties — Remotely Piloted Aircraft Systems met betrekking tot de internationale remotely piloted aircraft systems (RPAS)-operaties in gecontroleerde luchtruimen en op vliegvelden. De wijziging met betrekking tot de initiële implementatie van de FF-ICE-diensten is bedoeld om Bijlage 1 af te stemmen op kernbepalingen in Bijlage 2 en PANS-ATM (Doc 4444) om consistentie te verzekeren. De wijzigingen met betrekking tot internationale RPAS-operaties in gecontroleerd luchtruim en op vliegvelden heeft tot doel Bijlage 1 af te stemmen op de bepalingen in Bijlage 6, Deel IV om consistentie te waarborgen.

Bijlage 2 (Luchtverkeersregels-rules of the air)

Wijziging 48 van Bijlage 2 is het gevolg van:

- a) voorstellen die zijn ontwikkeld door de vierde vergadering van het Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP/4) om gerelateerde definities en bepalingen in Bijlage 2 bij te werken met betrekking tot de initiële implementatie van de vlucht- en stroominformatie voor een collaboratieve omgeving (FF-ICE) -diensten; en
- b) voorstellen die zijn ontwikkeld door de achttiende vergadering van het Remotely Piloted Aircraft Systems Panel (RPASP/18) om bepalingen in Bijlage 2, Appendix 4 — Remotely Piloted Aircraft Systems bij te werken als gevolg van de wijziging van de bepalingen voor Bijlage 6 — Operation of Aircraft, Part IV — International Operations — Remotely Piloted Aircraft Systems met betrekking tot internationale remotely piloted aircraft systems (RPAS)-operaties in gecontroleerd luchtruim en op vliegvelden. De wijziging met betrekking tot de initiële implementatie van de FF-ICE-diensten is bedoeld om de definitie van "vluchtplan" bij te werken om deze generiek te maken t.a.v. geadresseerden daarvan en beschrijft het begrip van vluchtplanevolutie tijdens de levenscyclus van een vlucht. De wijziging actualiseert ook de definities van "ingediend vluchtplan" en "huidig vluchtplan" om het verschil tussen deze twee termen te verduidelijken. De wijziging van de standaard met betrekking tot het indienen van vluchtplannen is bedoeld om de huidige praktijk en de verwachte indiening van vluchtplannen met behulp van FF-ICE-diensten weer te geven. De wijziging van Bijlage 2 met betrekking tot internationale RPAS-operaties in gecontroleerd luchtruim en op vliegvelden is bedoeld om de bepalingen in Bijlage 2 af te stemmen op Bijlage 6, deel IV.

Bijlage 3 (Meteorologische diensten voor internationale luchtvaartnavigatie)

Wijziging 81 van Bijlage 3 vloeit voort uit aanbevelingen die zijn ontwikkeld door de tweede vergadering van het Information Management Panel (IMP/2) met betrekking tot systeembreed informatiebeheer (SWIM) en informatiebeveiliging.

Bijlage 4 (Aeronautische Kaarten)

Wijziging 62 van Bijlage 4 is het gevolg van:

- a) voorstellen die zijn ontwikkeld door de vijftiende vergadering van het Instrument Flight Procedures Panel (IFPP/15) om bepalingen in Bijlage 4 — Luchtvaartkaarten te wijzigen met betrekking tot de kaartnavigatiespecificaties en -nauwkeurigheden; en
- b) voorstellen die zijn ontwikkeld door de tweede vergadering van het Information Management Panel (IMP/2) om bepalingen in Annex 4 — Luchtvaartkaarten, de Procedures voor Luchtvaart Navigatiediensten — Luchtvaartinformatiebeheer (PANS-AIM, Doc 10066) en de Handleiding Luchtvaartkaarten (Doc 8697) af te stemmen op gebieden waar het veilig is om vliegtuigen te

bedienen met verlengde vleugeltippen. De Bijlage wijziging met betrekking tot de specificaties en nauwkeurigheid van de kaartnavigatie is bedoeld om de informatie met betrekking tot luchtvaartkaarten af te stemmen door rechtstreeks te verwijzen naar de vereiste in de Procedures voor Luchtvaartdiensten — Vliegtuigoperaties (PANS-OPS, Doc 8168), Volume II — Constructie van visuele en instrumentvluchtprocedures, en door een opmerking op te nemen die verwijst naar de juiste sectie. De wijziging betreffende vliegtuigen met opvouwbare vleugelpunten (FWT) beoogt de bepalingen in Bijlage 4, PANS-AIM (Doc 10066) en Doc 8697 op één lijn te brengen om de gebieden af te beelden waar het veilig is voor vliegtuigen met FWT om te opereren met uitgevouwen vleugelpunten op groundbewegingskaarten van vliegvelden.

Bijlage 6 (Vluchtuitvoering)

- Deel I Internationaal commercieel transport- luchtvaartuigen)

Wijziging 49 van dit deel van Bijlage 6 vloeit voort uit aanbevelingen van het ICAO Flight Operations Panel (FLTOPSP/7). De wijziging heeft betrekking op vluchtgegevensanalyseprogramma's (FDAP), Flight and Flow en informatie voor een collaboratieve omgeving (FF-ICE) diensten. FDAP is bedoeld om de veiligheid te vergroten door een lagere grens vast te stellen voor het vereiste om een vluchtgegevensanalyseprogramma te hebben. De herziene lagere drempel is van toepassing op de meeste momenteel in gebruik zijnde grote commerciële passagiersvliegtuigen (meer dan 5 700 kg) en werd geselecteerd na uitgebreide analyse van ongevalsgegevens. Het amendement met betrekking tot de eerste implementatie van FF-ICE diensten richt zich op de nieuwe definities van vluchtplannen. Deze zijn geactualiseerd samen met een verduidelijking van de verwijzingen naar vluchtplannen in de relevante delen van Bijlage 6.

- Deel II (Internationale Algemene Luchtvaart (GA) - luchtvaartuigen)

De 41ste wijziging van deel II van Bijlage 6 is het resultaat van aanbevelingen van de vierde vergadering van het Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP/4). Het amendement ziet op de initiële implementatie van de Flight and Flow — information for a collaborative environment (FF-ICE) services. Het behandelt de nieuwe definities van het vluchtplan, die zijn bijgewerkt samen met een verduidelijking van de verwijzingen naar vluchtplannen in de relevante delen van Bijlage 6.

- Deel III (Internationale operaties-helicopters)

Amendement 25 is het resultaat van aanbevelingen van de vierde vergadering van het Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP/4). Het amendement ziet op de initiële implementatie van de Flight and Flow — information for a collaborative environment (FF-ICE) services. Het behandelt de nieuwe definities van het vluchtplan, samen met een verduidelijking van de verwijzingen naar vluchtplannen in de relevante delen van Bijlage 6.

- Deel IV (Remotely piloted aircraft systems)

Het nieuwe Deel IV van Bijlage 6 komt voort uit aanbevelingen van de achttiende vergadering van het Remotely Piloted Aircraft Systems Panel (RPASP/18) en behandelt de internationale werking van remotely piloted aircraft systems (RPAS). De vaststelling van Bijlage 6, Deel IV, zal Staten helpen bij het ontwikkelen en implementeren van regelgeving op het gebied van vluchtuitvoering om RPAS-operaties aan te pakken.

Bijlage 8 (Luchtwaardigheid)

Wijziging 110 van Bijlage 8 is het resultaat van aanbevelingen van de achttiende vergadering van het Remotely Piloted Aircraft Systems Panel (RPASP/18) met betrekking tot internationale remotely piloted aircraft systems (RPAS)-operaties in gecontroleerde luchtruimen/luchthavens. Het amendement introduceert een update van de normen met betrekking tot remotely piloted aircraft systems (RPAS) als gevolg van bepalingen in het nieuwe Deel IV van Bijlage 6,

Bijlage 9 (Facilitatie)

Amendement 30 regelt definities en algemene beginselen die zien op binnenkomst en vertrek door vliegtuigen, het in- en uitstappen van personen en hun bagage, faciliteiten en diensten op internationale luchthavens voor verkeer, en bepalingen over specifieke facilitatie onderwerpen zoals passagiersgegevens (PNR), voorafgaande passagiersinformatie (API), mensenhandel en gezondheid gerelateerde bepalingen, en de verplaatsing van gezondheid gerelateerde bepalingen van andere hoofdstukken naar Hoofdstuk 10 van de Bijlage.

Bijlage 10 (Aeronautische telecommunicatie)

- Volume II (Communicatie Procedures)

De bijlagewijziging betreft '*Flight and Flow — information for a collaborative environment*' (FF-ICE) en beschrijft vereisten voor het gebruik van een generatie wereldwijde unieke vluchtidentificatie en is gericht op ondersteuning van de gemengde modusoperatie waar het bestaande vluchtplanningsmechanisme en FF-ICE-services naast elkaar bestaan. De daaruit voortvloeiende wijziging met betrekking tot system-wide information management (SWIM) is gericht op het toevoegen van een definitie en een verwijzing naar waar de SWIM-bepalingen te vinden zijn.

- Volume III (Communicatie systemen)

De wijziging bevat nieuwe en gewijzigde bepalingen die gericht zijn op het effectieve beheer van 24-bits vliegtuigadres schema's (24-bits aircraft address schemes). Lucht-grond- en lucht-lucht bewakingssystemen zijn sterk afhankelijk van het 24-bits vliegtuigadres dat aan boord van vliegtuigen is geconfigureerd. Er zijn gevallen geweest waarbij meerdere vliegtuigen identieke vliegtuigadressen rapporteerden. De toevoeging van bepalingen voor toewijzing van vliegtuigadressen als onderdeel van het registratieproces wordt in dit amendement voorgesteld om dergelijke gevallen van operaties met onjuiste vliegtuigadressen te beperken. Voorts, erkennend dat sommige staten relatief kleine blokken vliegtuigadressen hebben toegewezen gekregen en momenteel te maken hebben met een tekort aan beschikbare toegewezen vliegtuigadressen, bevat dit amendement ook bepalingen voor extra adresbloktewijzingen aan die staten. Ook wordt voorgesteld om vliegtuigadresblokken te verstrekken aan nieuwe ICAO-lidstaten. Het daaruit voortvloeiende amendement betreffende informatiebeheer is bedoeld om tegemoet te komen aan de noodzaak om een verwijzing toe te voegen naar waar de bepalingen inzake informatiebeveiliging te vinden zijn.

Bijlage 11 (Luchtverkeersdiensten)

Wijziging 53 van Bijlage 11 is voorzien in de uitwerking van:

- a) voorstellen die zijn ontwikkeld door de zesde vergadering van het Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP/6) om de Standards and Recommended Practices (SARPs) te wijzigen met betrekking tot de implementatie van het Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS)-concept; en
- b) voorstellen die zijn ontwikkeld door de vierde vergadering van het Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP/4) om de definities van de termen "vluchtplan" en "huidig vluchtplan" te wijzigen als gevolg van de initiële implementatie van de vlucht- en stroominformatie voor een collaboratieve omgeving (FF-ICE) -diensten.

De wijziging met betrekking tot GADSS is bedoeld om de implementatie van het GADSS-concept te ondersteunen en het contact tussen luchtverkeersdiensten (ATS), luchtvaartmaatschappijen en reddingscoördinatiecentra (RCC's) te vergemakkelijken met behulp van de actuele contactgegevens in de OPS Control Directory. De wijzigingen vergemakkelijken de communicatie die nodig is voor en de rapportage van een vliegtuig in noodtoestand, wat mogelijk resulteert in een snellere reactie op een noodlanding, wat bijdraagt aan een beter beheer van veiligheidsrisico's.

De wijziging met betrekking tot de eerste implementatie van de FF-ICE-diensten is gericht op het bijwerken van de definitie van "vluchtplan" om deze generiek te maken voor wat betreft geadresseerden van informatie. Verder wordt het begrip vluchtplanevolutie tijdens de levenscyclus van een vlucht beschreven. Het amendement introduceert ook de definitie van "huidig vluchtplan", die momenteel wordt gebruikt in een paar bepalingen van Bijlage 11.

Bijlage 12 (Opsporing en Redding (SAR))

De wijziging van Bijlage 12 met betrekking tot GADSS is bedoeld om contact tussen luchtverkeersdiensten, luchtvaartmaatschappijen en reddingscoördinatiecentra (RCC's) te vergemakkelijken en ervoor te zorgen dat RCC's tijdig een melding ontvangen over de locatie van een vliegtuig in nood. Het amendement met betrekking tot driftmeting is bedoeld om de reddingskansen voor overlevenden van vliegtuigongelukken te verbeteren door SAR-diensten te voorzien van een nauwkeurig en actueel driftmodel. Een dergelijk model stelt reddingscoördinatiecentra in staat om een eerste zoekdatum en -patronen met meer nauwkeurigheid te bepalen. Het amendement werd ondersteund door verdere wijzigingen die zijn ontwikkeld door de ICAO/IMO JWG-SAR, en erop gericht zijn om de responstijden van SAR te verbeteren, assistentie van andere staten tijdens SAR-operaties te vergemakkelijken, het risico voor SAR-personeel op ongevalslocaties te verminderen, ervoor te zorgen dat bij de uitvoering van oefeningen rekening wordt gehouden met zowel de zoek- als de reddingsfase van SAR, en om reddingscoördinatiecentra betere informatie te verstrekken met een evenredige vermindering van de behoefte aan verder onderzoek.

Bijlage 13 (Onderzoek luchtvaarongevallen en incidenten)

De 19e wijziging van Bijlage 13 betreft wijzigingen inzake ongevalsonderzoeken met betrekking tot onbemande vliegtuigen (UA), vrijgave van onderzoek informatie, gegevens en informatie van het Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS), de publicatie van eindrapporten, en de consultatieperiode van eindrapporten.

Bijlage 15 (Aeronautische informatiediensten)

De 43^{ste} wijziging van Bijlage 15 ziet op de competentiegerichte trainings- en beoordelingsmethodologie (CBTA), redactionele wijzigingen en systeem breed informatiebeheer (SWIM) en informatiebeveiliging.

Zo regelt de Bijlagewijziging dat de competentiegerichte trainings- en beoordelingsmethodologie (CBTA) wordt gevolgd in overeenstemming met de Procedures for Air Navigation Services — Aeronautical Information Management (PANS-AIM, Doc 10066), de Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868) en de Manual on Aeronautical Information Services Training (Doc 9991). Het amendement betreffende redactionele wijzigingen is bedoeld om de bestaande bepalingen te verduidelijken en consistentie te garanderen wat betreft inhoud en terminologie met PANS-AIM. De wijziging die ziet op systeembreed informatiebeheer (SWIM) en informatiebeveiliging is gericht op het bieden van betere manieren om informatie te produceren en uit te wisselen tussen alle partijen.