EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

ANNEX

BIJLAGE

bij

Voorstel voor een besluit van de Raad

betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ten aanzien van de kennisgeving van verschillen met de bijlagen 1, 3 en 4, bijlage 6, delen I, II en III, bijlage 10, boekdelen I en II, bijlage 11, bijlage 14, boekdelen I en II, bijlage 15 en bijlage 16, boekdelen I, II en III, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, en in de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ten aanzien van de vaststelling van de amendementen 46 en 39 van bijlage 6, delen I en II, bij dat verdrag wat betreft het uitstel van de toekomstige vereiste om uitgerust te zijn met een 25-uurscockpitgeluidsrecorder (CVR) teneinde onbedoelde gevolgen van de COVID-19-pandemie te voorkomen

BIJLAGE

Verschillen die moeten worden gemeld aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie met betrekking tot diverse aangenomen amendementen van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago

1. TE MELDEN VERSCHILLEN

Tijdens zijn 219e zitting, van 2 tot 20 maart 2020, heeft de ICAO-raad een aantal amendementen van verschillende bijlagen bij het Verdrag van Chicago vastgesteld op het gebied van veiligheid, milieubescherming en luchtvaartnavigatie. In die context moeten de verschillen, rekening houdend met de relevante EU-wetgeving, als volgt worden gemeld aan de ICAO.

1.1. Amendement 176 van bijlage 1 inzake vergunningen van het personeel

Te melden verschillen

1.2. Amendement 79 van bijlage 3 inzake meteorologische diensten voor de internationale luchtvaartnavigatie

Te melden verschillen

1.3. Amendementen 44, 37, 23 van respectievelijk deel I, II en III van bijlage 6 inzake vluchtuitvoeringen met luchtvaartuigen

Deel I: te melden verschillen
Deel II: te melden verschillen
Deel III: te melden verschillen

1.4. Amendement 92 van bijlage 10 inzake luchtvaarttelecommunicatie, boekdelen I en II

boekdeel I: te melden verschillen
boekdeel II: te melden verschillen

1.5. Amendement 52 van bijlage 11 inzake luchtverkeersdiensten

Verschillen moeten worden gemeld

1.6. Amendementen 15 en 9 van bijlage 14 inzake luchtvaartterreinen, boekdelen I en II

boekdeel I: te melden verschillen
boekdeel II: te melden verschillen

1.7. Amendement 41 van bijlage 15

Te melden verschillen

1.8. Amendementen 13, 10 en 1 van bijlage 16 inzake milieubescherming, boekdeel I en II

boekdeel I: te melden verschillen worden gemeld
boekdeel II: te melden verschillen
boekdeel III: te melden verschillen

2. BIJZONDERHEDEN OVER DE TE MELDEN VERSCHILLEN

2.1. Amendement 176 van bijlage 1 inzake vergunningen van het personeel

2.1.1. Beschrijving

Het amendement vloeit voort uit aanbevelingen van de taskforce van de ICAO voor op vaardigheden gebaseerde opleiding en beoordeling (CBTA-TF) en het ICAO-secretariaat; het betreft de aanpassing aan amendement 5 van de procedures voor luchtvaartnavigatiediensten — opleiding (PANS-TRG, doc. 9868)/nieuwe definities, actualiseert de vereisten voor vluchtuitvoeringspersoneel/vluchtdispatchers, voorziet in een amendement van de bepalingen voor powered-lift luchtvaartuigen en stelt de toepassing daarvan uit, en introduceert bepalingen voor opleiding door luchtverkeersleidingsinstructeurs op de werkplek.

2.1.2. Relevante wetgeving van de Unie

Verordening (EU) nr. 1178/2011[1] van de Commissie

Verordening (EU) 2015/340[2] van de Commissie

2.1.3. Tabel van de te melden verschillen voor amendement 176 van bijlage 1

Bijlage	**Verschil-categorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
HOOFDSTUK 1 DEFINITIES EN ALGEMENE REGELS BETREFFENDE VERGUNNINGEN 1.1 Definities Vakbekwaamheid; Vakbekwaamheidselement; Vakbekwaamheidsonderdeel; Managen van onjuiste beoordelingen; Prestatiecriteria; Dreigingsbeheer.	C	Verordening (EU) nr. 1178/2011 bevat deze definities zoals gespecificeerd in ICAO-bijlage 1, 12e editie, 2018. Deze definities zijn niet opgenomen in Verordening (EU) 2015/340.	Om redactionele kwesties aan te pakken, is het de bedoeling dat Verordening (EU) nr. 1178/2011 wordt gewijzigd in het kader van RMT.0587, "Regular update of regulations regarding pilot training, testing and checking and the related oversight'". Een wijziging van Verordening (EU) 2015/340 zal in de toekomst worden bekeken in het kader van RMT.0668, "Regular update of air traffic controller licensing rules".

[1] PB L 311 van 25.11.2011, blz.1
[2] PB L 63 van 6.3.2015, blz.1.

HOOFDSTUK 1 DEFINITIES EN ALGEMENE REGELS BETREFFENDE VERGUNNINGEN 1.1 Definities Op vaardigheden gebaseerde opleiding en beoordeling; Competentienorm; Voorwaarden; ICAO-competentiekader; Toezicht; Waarneembaar gedrag (OB); Piloot-vlieger (PF); Toezichthoudende piloot (PM).	C	Deze definities zijn niet opgenomen in de EU-regelgeving.	De wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011 zal worden aangenomen in het kader van RMT.0587, “Regular update of regulations regarding pilot training, testing and checking and the related oversight”.
2.4.3 Specifieke eisen voor de afgifte van de bevoegd-verklaring voor de categorie vleugelvliegtuigen 2.4.3.1 Ervaring 2.4.3.1.1 De vrijstelling is beperkt tot maximaal 20 uur.	A	FCL.315 CPL, in combinatie met aanhangsel 3 van bijlage I (deel-FCL) bij Verordening 1178/2011, voorziet in een vrijstelling van maximaal 10 uur.	
1.2.8.2 en AANHANGSEL 2 ERKENDE OPLEIDINGSORGANISATIE 3. Opleidingsprogramma's	B	FCL.115 LAPL, of FCL.210 PPL, FCL.315 CPL, en FCL.315(A), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI, FCL.930.CRI CRI, FCL930.IRI IRI, FCL930.SFI SFI, FCL930.MCCI MCCI, FCL930.ST STI, FCL.930.MI MI, FCL.930FTI FTI, aanhangsel 3 bij bijlage I, aanhangsel 5 bij bijlage I, en aanhangsel 6 bij bijlage I van bijlage I (deel-FCL) van Verordening (EU) 2011/1178 van de Commissie – afgifte van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel; de nodige flexibiliteit van opleidings-programma's waarborgen.	

HOOFDSTUK 4 BEWIJZEN VAN BEVOEGDHEID EN BEVOEGDVERKLARINGEN VOOR ANDER PERSONEEL DAN COCKPITPERSONEEL 4.4 Vergunning van luchtverkeersleider 4.4.1 Specifieke eisen voor de afgifte van de bevoegd-verklaring 4.4.1.3 Ervaring 4.4.1.3.1	C	De eis inzake drie maanden dienst is niet opgenomen in Verordening (EU) 2015/340.	De wijziging van Verordening (EU) 2015/340 zal worden bekeken in het kader van RMT.0668, "'Regular update of the air traffic controller licencing rules". Naar verwachting zal tegen eind 2020 een kennisgeving van voorgestelde wijziging (NPA) worden gepubliceerd.
4.4.1.3.2	A	De norm inzake de ervaring en opleiding van instructeurs voor opleiding op de werkplek is gedetailleerd opgenomen in Verordening (EU) 2015/340.	Verordening (EU) 2015/340, Deel-ATCO, wordt niet gewijzigd.
4.5 Bevoegdverklaringen van luchtverkeersleiders 4.5.2 Eisen inzake bevoegd-verklaringen van luchtverkeersleiders 4.5.2.2 Ervaring 4.5.2.2.1, onder b)	B	Deel-ATCO bij Verordening (EU) 2015/340 heeft betrekking op de genoemde norm maar voorziet niet in een bijkomende verplichting.	Verordening (EU) 2015/340, Deel-ATCO, wordt niet gewijzigd.
4.5.2.2.1, onder c)	C	De EU-verordeningen vereisen geen ervaring/opleiding met betrekking tot naderingen met surveillanceradar.	Dit is voorzien in de norm die moet worden behandeld in de geassocieerde AMC van deel-ATCO van Verordening (EU) 2015/340 onder RMT.0668 "Regular update of the air traffic controller licencing rules". Naar verwachting zal tegen eind 2020 een kennisgeving van voorgestelde wijziging (NPA) worden gepubliceerd.

4.5.2.2.2	B	In Deel-ATCO bij Verordening (EU) 2015/340 is niet vereist dat een bevoegdverklaring moet worden aangevraagd binnen zes maanden na het verwerven van de ervaring. Volgens dezelfde verordening moeten de rechten echter worden uitgeoefend binnen een termijn van ten hoogste 90 dagen. De ATCO-regel voorziet in een periode van één jaar als de houder van een vergunning van leerling-luchtverkeersleider sinds de datum van afgifte van die vergunning niet is begonnen met het uitoefenen van de aan die vergunning verbonden rechten of als hij die rechten gedurende een periode van meer dan één jaar niet heeft uitgeoefend. Hij/zij mag de eenheids-opleiding in die bevoegd-verklaring slechts aanvangen of voortzetten na een beoordeling van zijn/haar ervaring, van de mate waarin hij/zij nog steeds voldoet aan de eisen die relevant zijn voor die bevoegdverklaring, en nadat hij/zij heeft voldaan aan de opleidingseisen die voortvloeien uit die beoordeling.	

1.2. Amendement 79 van bijlage 3 inzake meteorologische diensten voor de internationale luchtvaartnavigatie

1.2.1. Beschrijving

Het amendement, dat voortvloeit uit de vierde vergadering van het Meteorology Panel (METP/4), heeft betrekking op het ICAO-model voor de uitwisseling van meteorologische informatie (IWXXM), het International Airways Volcano Watch (IAVW), het World Area Forecast System (WAFS), SIGMET, AIRMET en GAMET[3].

[3] Naar AIRMET en SIGMET wordt verwezen in Verordening (EU) nr. 2017/373. Zij verschaffen luchtruimgebruikers informatie over bepaalde meteorologische omstandigheden.

1.2.2. Relevante wetgeving van de Unie

Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373[4] van de Commissie

1.2.3. Tabel van de te melden verschillen voor amendement 79 van bijlage 3

Bijlage	**Verschil-categorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
Bijlage 3, amendement 79, hoofdstuk 1. 1.1 "Definities" "Adviescentrum voor vulkanische aswolken (VAAC)"	C	In de EU-regels omvat de definitie van "adviescentrum voor vulkanische aswolken (VAAC)" de woorden "ten gevolgen van vulkaanuitbarstingen;".	Het is gepland de wijziging van Verordening (EU) 2017/373 tegen het derde kwartaal van 2021 aan te nemen, daarbij worden de woorden "ten gevolgen van vulkaan-uitbarstingen;" naar verwachting geschrapt en wordt de definitie van "adviescentrum voor vulkanische aswolken (VAAC)" in overeenstemming gebracht zijn met ICAO-amendement 79.
Bijlage 3, amendement 79, hoofdstuk 3. 3.4 "meteorologische waarnemingscentra"; Nieuw punt 3.4.4	C	In de EU-regels is de aanbeveling dat meteorologische waarnemingscentra (MWO) SIGMET moeten coördineren met aangrenzende MWO, niet opgenomen.	Het is gepland de wijziging van Verordening (EU) 2017/373 tegen het derde kwartaal van 2021 aan te nemen; daarbij wordt naar verwachting een gelijkwaardige vereiste aan die van ICAO-amendement 79 opgenomen en wordt de tekst in overeenstemming gebracht met ICAO-amendement 79.
Bijlage 3, amendement 79, hoofdstuk 3. 3.7 "adviescentra voor tropische cyclonen"; punt 3.7 b).	C	De EU-regels bevatten geen verplichting om veranderingen van de intensiteit op het moment van waarneming (van een tropische cycloon) op te nemen.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen; daarbij wordt de verplichting om veranderingen van de intensiteit op het moment van waarneming (van een tropische cycloon) op te nemen naar verwachting opgenomen en wordt de tekst in

GAMET is gedefinieerd in de ICAO-regels. Het is een voorspelling, in afgekorte gewone taal, voor vluchten op lage hoogte in een vluchtinformatiegebied of onderdeel daarvan, opgesteld door de meteorologische dienst die is aangewezen door de bevoegde meteorologische autoriteit en uitgewisseld met meteorologische diensten in aangrenzende vluchtinformatiegebieden, zoals overeengekomen door de betrokken meteorologische autoriteiten. In de EU-wetgeving is het begrip "weersvoorspelling voor een gebied waarin vluchten op lage hoogte plaatsvinden" gedefinieerd in bijlage I (definities) bij Verordening (EU) 2017/373.

[4] PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1.

			overeenstemming gebracht met ICAO-amendement 79.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 1. “Modelkaarten en modelformulieren”; MODEL VAG en MODEL SVA).	C	In de EU-regels zijn de geactualiseerde (voorbeeld)modelkaarten met Mercatorprojectie en Polaire stereografische projectie voor adviezen in grafische vorm met betrekking tot vulkanische aswolken en voor SIGMET in grafische vorm niet opgenomen.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen; daarbij worden de (voorbeeld)modelkaarten met Mercatorprojectie en Polaire stereografische projectie naar verwachting opgenomen en wordt de tekst in overeenstemming gebracht met ICAO-amendement 79.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 2. 1.2 “gerasterde voorspellingen voor de hogere luchtlagen”, punt 1.2.1	C	In de EU-regelgeving bestaan er voor deze bepaling de volgende verschillen: 1) In de context van turbulentie wordt verwezen naar “wolkenloze lucht” en “in wolken”; 2) de voorspellingen worden uitgegeven in de volgorde waarin ze zijn gemaakt; en 3) ze moeten uiterlijk 6 uur na de standaardtijd van de waarneming worden verspreid.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting uiterlijk in het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen, zodat in de tekst: 1) de woorden "wolkenloze lucht" en “in wolken” worden geschrapt; 2) er niet langer een volgorde van uitgifte wordt voorgeschreven; en 3) bepaald is dat de verspreiding binnen 5 uur moet gebeuren, Waardoor de tekst in overeenstemming zal zijn met ICAO-amendement 79.

Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 2. 1.2 “gerasterde voorspellingen voor de hogere luchtlagen”, punt 1.2.2, onder g)	C	In de EU-regels zijn de nieuwe op vliegniveaus 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa) gecentreerde turbulentielagen niet opgenomen.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen; daarbij zullen de nieuwe op vliegniveaus 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa) gecentreerde turbulentielagen, m.i.v. de gerelateerde aantekeningen, naar verwachting worden opgenomen en wordt de tekst in overeenstemming gebracht met ICAO-amendement 79.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 2. 1.3 “Significant Weather”-voorspellingen (SIGWX)”, bij punt 1.3.1.1	C	In de EU-regels is bepaald dat de voorspellingen van significante en-routeweersomstandigheden uiterlijk 9 uur na de standaardtijd van de waarneming moeten zijn verspreid.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen; daarbij wordt de verplichting om de verspreiding af te ronden binnen 7 uur na normale vluchtuitvoeringen en binnen 9 uur na de standaardtijd van de waarnemingen tijdens back-upvluchtuitvoeringen naar verwachting opgenomen en wordt de tekst in overeenstemming gebracht met ICAO-amendement 79.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 2. 1.3 “„Significant Weather”-voorspellingen (SIGWX)”, bij bepaling 1.3.1.3	C	In de EU-regels, en rekening houdend met de uitgestelde toepassing van de ICAO-wijziging (4 november 2021), is niet bepaald dat de World Area Forecast Centres SIGWX-voorspellingen in het IWXXM-codeformulier moeten uitgeven.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen; daarbij wordt de verplichting voor de WAFC's om SIGWX-voorspellingen in het IWXXM-codeformulier uit te geven naar verwachting opgenomen en wordt de tekst in overeenstemming gebracht met ICAO-amendement 79.

Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 2. 2.1 “gebruik van het World Area Forecast System (WAFS)”, punt 2.1.2	C	Deze bepaling is niet omgezet in de EU-regelgeving. Bijgevolg, en rekening houdend met de uitgestelde toepassing van de ICAO-wijziging (4 november 2021), zijn meteorologische diensten van luchtvaartterreinen niet verplicht van WAFC's ontvangen IWXXM-gegevens te converteren naar standaard WAFS-kaarten.	MET.TR.215 van Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373 van de Commissie is niet expliciet met betrekking tot het gebruik van WAFS-producten die worden gebruikt bij het opstellen van meteorologische informatie die voor vluchtdocumentatie wordt verstrekt. In dit verband zijn geen wijzigingen van Verordening (EU) 2017/373 gepland.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 2. 2.2 “kennisgeving aan WAFC van significante afwijkingen”, punt 2.2	C	Bijgevolg, en gelet op de uitgestelde toepassing van de ICAO-wijziging (4 november 2021), zijn meteorologische diensten van luchtvaartterreinen op grond van de EU-regelgeving niet verplicht van WAFC's ontvangen IWXXM-gegevens te gebruiken om kennisgeving te doen van significante afwijkingen.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen; daarbij wordt de verplichting voor meteorologische diensten (niet alleen van luchtvaartterreinen) om de betrokken WAFC's in kennis te stellen van significante afwijkingen bij het gebruik van het IWXXM-codeformulier naar verwachting opgenomen en wordt de tekst in overeenstemming gebracht met ICAO-amendement 79.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 2. Tabel A2-1 “Model voor advies over vulkanische as”	C	In de EU-regels bevat het model geen bepalingen voor verwijzingen naar “ONBEKEND” voor het deel “staat/regio” van het advies. De verwijzing naar; “SFC” hoogteligging (oppervlakte) en “ONBEKEND” in de rubriek “hoogteligging top” zijn niet opgenomen. Voorbeelden en voetnoten met betrekking tot “geresuspendeerde” vulkanische as zijn niet opgenomen.	Het is de bedoeling dat de wijziging van Verordening (EU) 2017/373 uiterlijk in het derde kwartaal van 2021 wordt goedgekeurd, daarbij worden de verwijzingen naar “ONBEKEND” in het deel “staat/regio”, de “SFC” hoogteligging (oppervlakte) en “ONBEKEND” in de rubriek “hoogteligging top” en voorbeelden, waaronder "geresuspendeerde" vulkanische as, naar verwachting opgenomen en wordt de tekst in overeenstemming gebracht met ICAO-amendement 79.

Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 2. Voorbeeld A2-1 “Model voor advies over vulkanische as”	C	In de EU-regels is de wijziging van het “vulkaannummer” in het voorbeeld niet opgenomen.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen; daarbij wordt de wijziging van het “vulkaannummer” in het voorbeeld naar verwachting opgenomen en wordt de tekst in overeenstemming gebracht met ICAO-amendement 79.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 2. Tabel A2-2 “Model voor advies over tropische cyclonen”	C	In de EU-regelgeving zijn de volgende elementen niet opgenomen in het model: 1) bepalingen inzake de vermelding van de verandering van intensiteit op het tijdstip van waarneming van een tropische cycloon; 2) opname van de optie “NIL” met betrekking tot waargenomen cumulonimbuswolken (CB).	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen; daarbij wordt de bepaling inzake de vermelding van de verandering van intensiteit op het tijdstip van waarneming van een tropische cycloon en de vermelding van de optie “NIL” met betrekking tot waargenomen cumulonimbuswolken (CB) naar verwachting opgenomen en de tekst in overeenstemming gebracht met ICAO-amendement 79.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 2. Voorbeeld A2-2 “Model voor advies over tropische cyclonen”	C	In de EU-regelgeving is in het geactualiseerde voorbeeld geen sprake van de melding van de verandering van intensiteit op het moment van waarneming van de tropische cycloon.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen; daarbij wordt de verandering van intensiteit op het moment van waarneming van de tropische cycloon naar verwachting opgenomen en de tekst in overeenstemming gebracht met ICAO-amendement 79.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 2. Tabel A2-3 “Model voor advies over ruimteweerkundige informatie”	C	De functie van ruimte-weerkundige centra – en dus tabel A2-3 – is momenteel niet opgenomen in de EU-regelgeving.	Het EASA zal de ontwikkelingen op het gebied van de verstrekking van ruimte-weerskundige informatie blijven volgen. De opname van de functie van ruimteweercentra in de EU-regelgeving is momenteel niet gepland.

Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 3. Tabel A3-2 “Model voor advies over METAR en SPECI”	C	In de EU-regelgeving is het gebruik van de solidi („/”) als indicator voor “ontbrekende gegevens” niet expliciet opgenomen.	Het is de bedoeling dat de wijziging van Verordening (EU) 2017/373 uiterlijk in het derde kwartaal van 2021 wordt goedgekeurd, daarbij wordt bekeken of het „/”-teken in de EU-regels kan worden gebruikt als indicator voor “ontbrekende gegevens”.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 4. 2.6 “turbulentie”, punt 2.6.2	C	Hoofdstuk 5 en bijlage 4 bij ICAO-bijlage 3 zijn niet omgezet in EU-regelgeving.	De bepalingen inzake de melding van turbulentie met betrekking tot de “eddy-dissipatiegraad” (EDR) worden opgenomen in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie (SERA), die betrekking heeft op waarnemingen vanuit luchtvaartuigen en meldingen via mondelinge communicatie in het kader van regelgevingsopdracht 0476, reguliere actualisering van SERA. De bepalingen met betrekking tot datalinkcommunicatie zullen ook worden bekeken in het kader van de toekomstige taak in verband met datalink-operaties.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 4. 2.6 “turbulentie”, punt 2.6.3	C	Hoofdstuk 5 en bijlage 4 bij ICAO-bijlage 3 zijn niet omgezet in EU-regelgeving.	De bepalingen inzake de melding van turbulentie met betrekking tot de “eddy-dissipatiegraad” (EDR) zullen worden opgenomen in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie (SERA), die betrekking heeft op waarnemingen en verslagen van luchtvaartuigen via spraakcommunicatie in het kader van regelgevingsopdracht 0476, reguliere actualisering van SERA. De bepalingen met betrekking tot datalink-communicatie zullen ook worden bekeken in het kader van de toekomstige taak in verband met datalinkoperaties.

Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 4. Tabel A4-1 “Model voor het speciale vluchtrapport (downlink)”	C	Hoofdstuk 5 en bijlage 4 bij ICAO-bijlage 3 zijn niet omgezet in EU-regelgeving.	De bepalingen inzake de melding van zware stofstormen zullen worden opgenomen in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie (SERA), die betrekking heeft op waarnemingen en verslagen van luchtvaartuigen via spraakcommunicatie in het kader van regelgevingsopdracht 0476, reguliere actualisering van SERA. De bepalingen met betrekking tot datalink-communicatie zullen ook worden bekeken in het kader van de toekomstige taak in verband met datalinkoperaties.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 5. 4.4 “uitwisseling” en verspreiding van gebiedsvoorspellingen voor vluchten op lage hoogte, nieuw punt 4.4.2	C	In de EU-regels is er geen sprake van de verspreiding van gebiedsvoorspellingen voor vluchten op lage hoogte naar de internetdiensten van de vaste luchtvaartradiodienst.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen; daarbij wordt de verspreiding van gebieds-voorspellingen voor vluchten op lage hoogte naar de internetdiensten van de vaste luchtvaartradiodienst naar verwachting opgenomen en wordt de tekst in overeenstemming gebracht met ICAO-amendement 79.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 6. 4.2 “criteria met betrekking tot verschijnselen, m.i.v. SIGMET- en AIRMET-berichten en speciale vluchtrapporten (uplink)”, nieuw punt 4.2.6	C	In de EU-regels zijn de lagere drempels voor ernstige en matige turbulentie respectievelijk 0,7 en 0,4.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen; daarbij zullen de lagere drempels voor ernstige en matige turbulentie worden gewijzigd in respectievelijk 0,45 en 0,20 en in overeenstemming worden gebracht met ICAO-amendement 79.

Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 6. Tabel A6-1A — Model voor SIGMET en AIRMET	C	In de EU-regels: 1) is de identificatie van cumulonimbuswolken (CB) in combinatie met de voorspelde positie van tropische cyclonen en de bijbehorende voetnoten, niet opgenomen; en 2) is de herziening van de voetnoten met betrekking tot SIGMET voor radioactieve wolken niet opgenomen.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting uiterlijk in het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen, zodat de tekst voorziet in: 1) de identificatie van CB in combinatie met de voorspelde positie van tropische cyclonen en de bijbehorende voetnoten; en 2) de herziening van de voetnoten met betrekking tot SIGMET voor radioactieve wolken. Daardoor zal de tekst in overeenstemming zijn met ICAO-amendement 79.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 6. Tabel A6-1B "Model voor het speciale vluchtrapport (uplink)"	C	In de EU-regels: 1) is geen sprake van "zware stofstorm" (HVY DS); en 2) is de invoeging van "Waargenomen" met betrekking tot "locatie" en "niveau" niet opgenomen.	Het is de bedoeling dat de wijziging van Verordening (EU) 2017/373 uiterlijk in het derde kwartaal van 2021 wordt goedgekeurd, daarbij wordt bekeken of het relevant is de speciale vluchtrapporten in het kader van EU-vluchtuitvoeringen op te nemen in Verordening (EU) 2017/373.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 6. Voorbeeld A6-4, "SIGMET-bericht voor radioactieve wolken"	C	In de EU-regels is de ICAO-formulering van het SIGMET-bericht voor radioactieve wolken niet overgenomen.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen; daarbij wordt de ICAO-formulering van het SIGMET-bericht voor radioactieve wolken naar verwachting opgenomen en zal de tekst in overeenstemming worden gebracht met ICAO-amendement 79.
Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 8. 2.2 "format van informatie over significant weer", punt 2.2.1	B	In de EU-regels wordt geen onderscheid gemaakt tussen de planning vóór en tijdens de vlucht.	In dit verband zijn geen wijzigingen van Verordening (EU) 2017/373 gepland.

Bijlage 3, amendement 79, aanhangsel 8. 2.2 “format van informatie over significant weer”, punt 2.2.2	C	Gelet op de uitgestelde toepassing (4 november 2021) is de aanbeveling dat de door de WAFC’s verstrekte informatie over significante weersomstandigheden in het IWXXM-codeformulier moet worden opgenomen, niet in de EU-regels opgenomen.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden aangenomen; daarbij wordt de aanbeveling dat de door de WAFC’s verstrekte informatie over significante weersomstandigheden in het IWXXM-codeformulier moet worden opgenomen naar verwachting opgenomen en wordt de tekst in overeenstemming gebracht met ICAO-amendement 79.

1.3. Amendementen 44, 37, 23 bij respectievelijk delen I, II en III van bijlage 6 inzake vluchtuitvoeringen met luchtvaartuigen

1.3.1. Beschrijving

Amendement 44 van bijlage 6, deel I, heeft betrekking op conflictgebieden, vluchtuitvoeringen onder/bij alle weersomstandigheden, harmonisatie van de vergunningsvoorwaarden, aanvaarding en goedkeuring (AAA), vrachtruimten, waarschuwingssystemen voor de grondnabijheid (GPWS), reddingsvesten, artikel 83 bis, vluchtrecorders, registratie van datalinkcommunicatieberichten en de locatie van luchtvaartuigen in nood.

Amendement 37 van bijlage 6, deel II, heeft betrekking op vluchtuitvoeringen onder alle weersomstandigheden, de harmonisatie van de vergunningsvoorwaarden, aanvaarding en goedkeuring (AAA), artikel 83 bis, vluchtrecorders en de registratie van datalink-communicatieberichten.

Amendement 23 van bijlage 6, deel III, heeft betrekking op vluchtuitvoeringen onder alle weersomstandigheden, de harmonisatie van de vergunningsvoorwaarden voor vergunningen, aanvaarding en goedkeuring (AAA), artikel 83 bis, de ontwikkeling van een prestatiecode voor helikopters bij blootstelling, vluchtrecorders en de registratie van datalink-communicatieberichten.

1.3.2. Relevante wetgeving van de Unie

Verordening (EU) nr. 965/2012[5] van de Commissie

[5] PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1.

1.3.3. Tabel van de te melden verschillen voor amendement 44 op deel I van bijlage 6

Bijlage	**Verschilcategorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
4.2.8.1.1	C	Gedeeltelijk geïmplementeerd. Het CVS krijgt geen operationele kredieten. Bij Verordening (EU) nr. 965/2012 zijn operationele kredieten momenteel alleen toegestaan voor hubs en EVS.	
4.2.8.2	C	Gedeeltelijk geïmplementeerd. De nieuwe elementen van de norm zijn nog niet in de EU-regels omgezet.	
4.3.4.1.2	C	Gedeeltelijk geïmplementeerd. In de EU-regels wordt het concept ETOPS gebruikt in plaats van EDTO.	De EDTO-normen zullen naar verwachting via RMT.0392 worden omgezet in Verordening (EU) nr. 965/2012.
4.7.2.1	C	Niet geïmplementeerd. EDTO wordt niet gebruikt in Verordening (EU) nr. 965/2012. In plaats daarvan wordt het concept ETOPS gebruikt.	De EDTO-normen zullen naar verwachting via RMT.0392 worden omgezet in Verordening (EU) nr. 965/2012.
4.7.2.2	C	Niet geïmplementeerd. EDTO wordt niet gebruikt in Verordening (EU) nr. 965/2012. In plaats daarvan wordt het concept ETOPS gebruikt.	De EDTO-normen zullen naar verwachting via RMT.0392 worden omgezet in Verordening (EU) nr. 965/2012.
4.7.2.3	C	Niet geïmplementeerd. EDTO wordt niet gebruikt in Verordening (EU) nr. 965/2012. In plaats daarvan wordt het concept ETOPS gebruikt.	De EDTO-normen zullen naar verwachting via RMT.0392 worden omgezet in Verordening (EU) nr. 965/2012.

4.7.2.4	C	Niet geïmplementeerd. EDTO wordt niet gebruikt in Verordening (EU) nr. 965/2012. In plaats daarvan wordt het concept ETOPS gebruikt.	De EDTO-normen zullen naar verwachting via RMT.0392 worden omgezet in Verordening (EU) nr. 965/2012.
4.7.2.6	C	Niet geïmplementeerd. EDTO wordt niet gebruikt in Verordening (EU) nr. 965/2012. In plaats daarvan wordt het concept ETOPS gebruikt.	De EDTO-normen zullen naar verwachting via RMT.0392 worden omgezet in Verordening (EU) nr. 965/2012.
6.1.5.1	C	Niet geïmplementeerd.	
6.1.5.2	C	Niet geïmplementeerd.	
6.1.5.3	C	Niet geïmplementeerd.	
6.1.5.4 Aanbeveling	C	Niet geïmplementeerd.	
6.3.3.1.1	A	Strengere of hogere eisen; CAT.IDE.A.195, onder a), van Verordening (EU) nr. 965/2012 vereist de registratie van datalink-communicatie voor vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven op of na 8 april 2014.	
6.3.3.1.2	C	Niet geïmplementeerd; CAT.IDE.A.195, onder a), van Verordening (EU) nr. 965/2012 is alleen van toepassing op vliegtuigen waarvoor het individuele bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven op of na 8 april 2014. Een retrofit met datalinkcontroleapparatuur is niet vereist.	
6.3.3.1.3 Aanbeveling	C	Niet geïmplementeerd.	

6.18.1	C	Gedeeltelijk geïmplementeerd. CAT.GEN.MPA.210 van Verordening (EU) nr. 965/2012 is niet van toepassing op vliegtuigen met een MCTOM van minder dan 45 500 kg en een MOPSC < 19. CAT.GEN.MPA.210 is bovendien alleen van toepassing op vliegtuigen waarvoor het individuele luchtwaardigheidscertificaat is afgegeven op of na 1 januari 2023.	
6.18.2 Aanbeveling	C	Niet geïmplementeerd.	
Aanhangsel 8 1.6	C	Niet geïmplementeerd. Als een ADRS wordt gebruikt, is er momenteel geen EU-eis met betrekking tot de betrouwbaarheid van de elektrische voeding.	Er moet een verschil worden gemeld ten aanzien van norm 6.3.1.1.1.
Aanhangsel 10	C	Niet geïmplementeerd	

1.1.4. Tabel van de te melden verschillen voor amendement 37 op deel II van bijlage 6

Bijlage	**Verschilcategorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
2.2.2.2.1.1	C	Gedeeltelijk geïmplementeerd. Het CVS krijgt geen operationele kredieten. Bij Verordening (EU) nr. 965/2012 zijn operationele kredieten momenteel alleen toegestaan voor hubs en EVS.	
2.4.16.2.1	C	Gedeeltelijk geïmplementeerd.	In deel-NCO is niet bepaald dat er een vluchtrecorder aanwezig moet zijn.
2.4.18.1	C	Niet geïmplementeerd.	

2.4.18.2	C	Niet geïmplementeerd.	
2.4.18.3	C	Niet geïmplementeerd.	
2.4.18.4	C	Niet geïmplementeerd.	
Aanhangsel 2.5	C	Niet geïmplementeerd.	

1.1.5. Tabel van de te melden verschillen voor amendement 23 op deel III van bijlage 6

Bijlage	**Verschilcategorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
2.2.8.1.1	C	Gedeeltelijk geïmplementeerd. Het CVS krijgt geen operationele kredieten. Bij Verordening (EU) nr. 965/2012 zijn operationele kredieten momenteel alleen toegestaan voor hubs en EVS.	
2.2.8.2	C	Gedeeltelijk geïmplementeerd De nieuwe elementen van de norm zijn nog niet in de EU-regels omgezet.	
4.1.5.1	C	Niet geïmplementeerd	
4.1.5.2	C	Niet geïmplementeerd	
4.1.5.3	C	Niet geïmplementeerd	
4.1.5.4	C	Niet geïmplementeerd	
4.3.3.1.2	C	Niet geïmplementeerd	
4.3.3.1.2.4	C	Niet geïmplementeerd	
4.7.3.1.1.1	C	Niet geïmplementeerd	
4.13.1	C	Niet geïmplementeerd	
4.13.2	C	Niet geïmplementeerd	
4.13.3	C	Niet geïmplementeerd	

4.13.4	C	Niet geïmplementeerd	
Aanhangsel 4 1.6	C	Niet geïmplementeerd. Als een ADRS wordt gebruikt, is er momenteel geen EU-eis met betrekking tot de betrouwbaarheid van de elektrische voeding.	Er moet een verschil worden gemeld ten opzichte van norm 4.3.1.1.4.
Aanhangsel 6	C	Niet geïmplementeerd	

1.4. Amendement 92 van bijlage 10 inzake luchtvaarttelecommunicatie, boekdelen I en II

1.4.1. Beschrijving

Boekdeel I: Het amendement heeft betrekking op het wereldwijde satellietnavigatiesysteem (GNSS) en op de traditionele navigatiehulpmiddelen die voortvloeien uit de vierde en vijfde vergadering van het Navigation Systems Panel (NSP/4 en 5). Het amendement heeft betrekking op: a) prestatiecategorieën van faciliteiten voor instrumentlandingssystemen (ILS); b) het verlenen van informatie over de operationele status van radionavigatiediensten; c) de actualisering van de bepalingen inzake het satellietaugmentatiesysteem (SBAS) met het oog op de invoering van nieuwe SBAS-dienstverleners, een nieuwe standaardidentificatiecode van de gecoördineerde universele tijd (UTC), en eisen voor de monitoring van de uitgifte van gegevens (IOD) via GPS; d) bepalingen om de verenigbaarheid van gegevensuitzendingen (VDB) op zeer hoge frequentie (VHF) van het grondgebaseerd augmentatiesysteem (GBAS) met het ILS en VHF alzijdig gericht radiobaken (VOR) te garanderen; e) verduidelijkingen en correcties van de GBAS-bepalingen; en f) aanvullende richtsnoeren inzake de grenswaarden voor GNSS-integriteitswaarschuwingen.

Boekdeel II: Het amendement heeft betrekking op het ICAO-model voor de uitwisseling van meteorologische informatie (IWXXM), het vast telecommunicatienetwerk voor de luchtvaart (AFTN) en de vaste luchtvaartradiodienst (AFS).

1.4.2. Relevante wetgeving van de Unie

Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373[6] van de Commissie

[6] PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1.

1.4.3. Tabel van de te melden verschillen voor amendement 92 op bijlage 10, boekdeel I

Bijlage	**Verschilcategorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
Bijlage 10, boekdeel I, Amendement 92	C	In Verordening (EU) 2017/373 wordt uitsluitend verwezen naar ICAO-bijlage 10, boekdeel I, t.e.m. amendement 89.	Conformiteit zal worden bereikt bij de wijziging van punt CNS.TR.100 van Verordening (EU) 2017/373 op grond van RMT.0719 "Regular update of ATM/ANS rules (IR/AMC/GM)" volgens de planning in het huidige EPAS.

1.1.0.

1.1.4. Tabel van de te melden verschillen voor amendement 92 van bijlage 10, boekdeel II

Bijlage	**Verschilcategorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
Bijlage 10, boekdeel II, Amendement 92, hoofdstuk 4, punt 4.3	C	In Verordening (EU) 2017/373 wordt uitsluitend verwezen naar ICAO-bijlage 10, boekdeel I, t.e.m. amendement 89.	Conformiteit zal worden bereikt bij de wijziging van punt CNS.TR.100 van Verordening (EU) 2017/373 op grond van RMT.0719 "Regular update of ATM/ANS rules (IR/AMC/GM)" volgens de planning in het huidige EPAS.

1.5. Amendement 52 van bijlage 11 inzake luchtverkeersdiensten

1.5.1. Beschrijving

De amendementen hebben betrekking op noodplannen in verband met conflictgebieden. Ze zijn gebaseerd op veiligheidsaanbevelingen die de Nederlandse Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft gedaan naar aanleiding van het ongeval met vlucht 17 van Malaysian Airlines (MH17) en op aanbevelingen van de Task Force on Risks to Civil Aviation arising from Conflict Zones (TF RCZ) (C-DEC 203/1). Het amendement heeft ook betrekking op amendementen in de vorm van een nieuwe bepaling inzake terugmelding door bestuurders van operationele voertuigen.

1.5.2. Relevante wetgeving van de Unie

Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373[7] van de Commissie

Uitvoeringsverordening (EU) 2020/469[8] van de Commissie

Verordening (EU) nr. 139/2014[9] van de Commissie

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012[10] van de Commissie

[7] PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1.
[8] PB L 104 van 3.4.2020, blz. 1.
[9] PB L 44 van 14.2.2020, blz. 1.

1.5.3. Tabel van de te melden verschillen voor amendement 52 van bijlage 11

Bijlage	**Verschilcategorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
Bijlage 11, Amendement 52, hoofdstuk 2.19, punt 2.19.3	C	In de EU-regels is geen sprake van de verplichting voor de bevoegde ATS-autoriteit om ervoor te zorgen dat een veiligheids-risicobeoordeling wordt uitgevoerd en dat passende risicobeperkende maatregelen worden uitgevoerd.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 is gepland via RMT.0719 „Regular update of air traffic management/air navigation services rules" en de planning kan worden gevolgd in het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart (EPAS).
Bijlage 11, Amendement 52, hoofdstuk 2.19, punt 2.19.3.1	C	De verplichting voor de lidstaat om procedures vast te stellen om het bij de veiligheidsrisicobeoordeling gemakkelijker te maken rekening te houden met alle relevante veiligheids-significante factoren is niet opgenomen in de EU-regels.	De wijziging van Verordening (EU) 2017/373 is gepland via RMT.0719 „Regular update of air traffic management/air navigation services rules" en de planning kan worden gevolgd in het Europees plan voor de veiligheid van de luchtvaart (EPAS).

[10] PB L 281 van 13.10.2012, blz. 1.

Bijlage 11, Amendement 52, hoofdstuk 3, punt 3.7.3.3	A	Het voorstel tot wijziging van Verordening (EU) nr. 139/2014, dat naar verwachting eind 2020 zal worden gepubliceerd, bevat de volgende bepalingen: *3) Bestuurders van "voertuigen die op het manoeuvreergebied rijdt of voornemens zijn te rijden, moeten de veiligheids-gerelateerde delen van instructies van de luchtverkeersleider lezen die via spraak worden doorgegeven. Instructies om een taxibaan of start- of landingsbaan op te rijden of te kruisen, voor een dergelijke baan te stoppen of op een baan handelingen uit te voeren, worden steeds herhaald;* *4) herhaalt of bevestigt andere dan de in punt 3) bedoelde instructies tegenover het personeel van de luchtverkeersdiensten teneinde duidelijk te maken dat hun instructies zijn begrepen en zullen worden nageleefd."* <u>De tekst van de ICAO</u>: Het voertuig dat op het manoeuvreergebied rijdt of voornemens is te rijden, moet de veiligheids-gerelateerde delen van instructies van de luchtverkeersleider die via spraak worden doorgegeven herhalen, bv. instructies om een taxibaan of een start- of landingsbaan op te rijden, voor een dergelijke baan te stoppen, een baan te kruisen of op een baan handelingen uit te voeren.	De EU-regelgeving zal naar verwachting strenger zijn, aangezien de voorschriften voor bestuurders van voertuigen even nauwkeurig moeten zijn als die voor het cockpitpersoneel. De overeenkomstige eisen van Verordening (EU) nr. 139/2014 kunnen worden overgenomen in punt SERA.8015, onder e), van Verordening (EU) nr. 923/2012 via RMT.0476 "Regular update of SERA rule (IR/AMC/GM)" en zullen naar verwachting in het vierde kwartaal van 2023 van toepassing worden.

Bijlage 11, Amendement 52, hoofdstuk 3, punt 3.7.3.4	C	In de EU-regels is de verplichting voor de verkeersleider om te luisteren naar de terugmelding van de bestuurder van het voertuig niet opgenomen.	De wijziging van Verordening (EU) nr. 923/2012 wordt behandeld in RMT.0476 "Regular update of SERA rule (IR/AMC/GM)" en zal naar verwachting van toepassing worden in het vierde kwartaal van 4 2023; daarbij wordt de verplichting voor de verkeersleider om te luisteren naar de terugmelding van de bestuurder in overeenstemming gebracht met amendement 52.

1.6. Amendementen 15 en 9 van bijlage 14 inzake luchtvaartterreinen, boekdelen I en II

1.6.1. Beschrijving

Boekdeel I: het amendement heeft betrekking op het ontwerp van en de vluchtuitvoeringen op luchtvaartterreinen en visuele navigatiehulpmiddelen.

Boekdeel II: het amendement heeft betrekking op wijzigingen van het ontwerp van luchtvaartterreinen en de vluchtuitvoeringsspecificaties die voortvloeien uit de derde vergadering van de Aerodrome Design and Operations Panel (ADOP/3) en de achtste vergadering van de PANS-Aerodromes Study Group (PASG/8).

1.6.2. Relevante wetgeving van de Unie

Boekdeel I: Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie[11] en Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373[12] van de Commissie

Boekdeel II: Verordening (EU) nr. 139/2014[13] van de Commissie

1.6.3. Tabel van de te melden verschillen voor amendement 15 op bijlage 14, boekdeel I

Bijlage	**Verschilcategorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
1.1.7. Plaatsen van objecten op banen	A	De certificeringsspecificaties voorzien in hogere waarden voor bepaalde types start- en landingsbanen	De bepaling zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden goedgekeurd.

[11] PB L 44 van 14.2.2020, blz. 1.
[12] PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1.
[13] PB L 44 van 14.2.2020, blz. 1.

3.6.3 Breedte van vrije doorgangen	A	De huidige certificerings-specificatie voorzien in een hogere waarde voor bepaalde soorten start- en landingsbanen.	Het EASA zal verder nagaan of de certificeringsspecificatie moet worden gewijzigd.
3.12.6 Wachtvakken, baanwachtposities, tussenliggende wachtposities en wachtposities voor het wegverkeer	B	In de huidige certificerings-specificatie wordt de bedoeling van de specificatie betreffende de binnenzijde van de overgangszone niet toegelicht.	De bepaling zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden goedgekeurd.
3.12.8 Wachtvakken, baanwachtposities, tussenliggende wachtposities en wachtposities voor het wegverkeer	C	De bepaling is omgezet als GM.	De bepaling kan tegen het derde kwartaal van 2021 worden goedgekeurd.
5.3.23.4 Landingsbaanlichten	C	Deze bepaling is niet opgenomen in de huidige certificeringsspecificaties.	De bepaling zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden goedgekeurd.
5.3.23.5 Positie van landingsbaanlichten	C	Deze bepaling is niet opgenomen in de huidige certificeringsspecificaties.	De bepaling zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden goedgekeurd.
5.3.23.6 Positie van landingsbaanlichten	C	Deze bepaling is niet opgenomen in de huidige certificeringsspecificaties.	De bepaling zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden goedgekeurd.
5.3.23.10 Kenmerken van landingsbaanlichten	B	In de huidige certificeringsspecificatie is deze bepaling op een afwijkende manier behandeld.	De bepaling zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden goedgekeurd.
5.3.29.3 Positie van de „no entry markering”	C	Deze bepaling is niet opgenomen in de huidige certificeringsspecificaties.	De bepaling zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden goedgekeurd.
5.3.29.8 Kenmerken van de „no entry markering”	B	In de huidige certificerings-specificatie is deze bepaling op een afwijkende manier behandeld.	De bepaling zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden goedgekeurd.

5.4.1 Tabel 5-5	A	De huidige specificatie voorziet in een grotere gezichtshoogte van de tekens.	Het is de bedoeling deze bepaling te handhaven.
5.4.3.35 informatieborden	C	Deze specificatie is niet volledig opgenomen in de huidige bepaling.	De bepaling zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden goedgekeurd.
5.4.3.37 informatieborden	C	Deze bepaling is niet opgenomen in de huidige certificeringsspecificaties.	De bepaling zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden goedgekeurd.
5.4.3.39	C	Deze bepaling is niet opgenomen in de huidige certificeringsspecificaties.	De bepaling zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden goedgekeurd.
9.9.5	A	De huidige certificeringsspecificatie is voor bepaalde types start- en landingsbanen strenger met betrekking tot de installatie van objecten.	De bepaling zal naar verwachting tegen het derde kwartaal van 2021 worden goedgekeurd.

1.1.4. Tabel van de te melden verschillen voor amendement 9 op bijlage 14, boekdeel II

Bijlage	**Verschilcategorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
1.1 Definitie van model D	C	De definitie valt niet onder de huidige bepalingen. Bovendien is ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
1.1 Definitie van D-waarde	C	De definitie valt niet onder de huidige bepalingen. Bovendien is ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

1.1 Definitie van het dynamisch belaste oppervlak	C	De huidige definitie houdt verband met noodlandings-zones en niet met helikopterbewegingen. Bovendien is ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaart-terreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
1.1 Definitie van Verlengde romp	C	De definitie valt niet onder de huidige bepalingen. Bovendien is ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaart-terreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
1.1 Definitie van helikopter-opstelplaats	C	De huidige definitie bestrijkt niet alle functies die onder de nieuwe definitie van helikopteropstelplaats vallen. Bovendien is ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaart-terreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
1.1 Definitie van taxiroute voor helikopters	C	De huidige bepalingen zijn geen weerspiegeling van de nieuwe definitie. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
1.1 Definitie van taxiroute voor helikopters	C	De definitie valt niet onder de huidige bepalingen. Bovendien is ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaart-terreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU)	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

		nr. 139/2014 behoren.	
1.1 Definitie van beschermingszone	C	De huidige definitie omvat ook de taxiroute. Bovendien is ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
1.1 Definitie van “landingscirkel” (TDPC)	C	De definitie valt niet onder de huidige bepalingen. Bovendien is ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaart-terreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
1.1 Definitie van “markering landingscirkel” (TDPM)	C	De definitie valt niet onder de huidige bepalingen. Bovendien is ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaart-terreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
2.4.1 Helihaven-afmetingen en daarmee verband houdende informatie	C	De specificatie is niet omgezet.	De specificatie zal in de toekomst worden meegenomen in het kader van RMT.0722, tegen het vierde kwartaal van 2023.
2.4.3 Helihaven-afmetingen en daarmee verband houdende informatie	C	De specificatie is niet omgezet.	De specificatie zal in de toekomst worden meegenomen in het kader van RMT.0722, tegen het vierde kwartaal van 2023.

2.7.1 Redding en brandbestrijding (informatie betreffende het beschermingsniveau)	C	De relevante specificaties die ook van toepassing zijn op luchtvaartterreinen zijn omgezet als richtsnoeren.	De specificatie zal in de toekomst worden meegenomen in het kader van RMT.0722, tegen het vierde kwartaal van 2023.
2.7.2 Redding en brandbestrijding (categorie)	C	De relevante specificaties die ook van toepassing zijn op luchtvaartterreinen zijn omgezet als richtsnoeren.	De specificatie zal in de toekomst worden meegenomen in het kader van RMT.0722, tegen het vierde kwartaal van 2023.
2.7.3 Redding en brandbestrijding (informatie betreffende het beschermingsniveau)	C	De relevante specificaties die ook van toepassing zijn op luchtvaartterreinen zijn omgezet als richtsnoeren.	De specificatie zal in de toekomst worden meegenomen in het kader van RMT.0722, tegen het vierde kwartaal van 2023.
2.7.4 Redding en brandbestrijding (nieuwe categorie)	C	De relevante specificaties die ook van toepassing zijn op luchtvaartterreinen zijn omgezet als richtsnoeren.	De specificatie zal in de toekomst worden meegenomen in het kader van RMT.0722, tegen het vierde kwartaal van 2023.
3.1.1 Gebied voor eindnadering en opstijgen (FATO)	C	In de huidige bepalingen is de FATO op een afwijkende manier behandeld. Bovendien is de huidige bepaling alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaart-terreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.2 Aanwezigheid van een FATO	C	In de huidige bepalingen is niet bepaald dat een FATO niet solide hoeft te zijn. Bovendien is de huidige bepaling alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaart-terreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

3.1.3 Afmetingen van een FATO	C	In de huidige bepalingen is de FATO op een afwijkende manier gedefinieerd. Bovendien is de huidige bepaling alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaart-terreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.5 Helling van vaste FATO's	C	In de huidige bepalingen zijn de hellingen op een afwijkende manier gedefinieerd. Bovendien is de huidige bepaling alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaart-terreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.8 FATO-veiligheidszones	C	In de huidige bepalingen zijn de kenmerken van veiligheidszones op een afwijkende manier behandeld. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.9 Afmetingen-veiligheidszones	C	In de huidige bepalingen zijn de afmetingen van veiligheidszones op een afwijkende manier beschreven. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

3.1.11 Objecten in het FATO-veiligheidsgebied	C	In de huidige bepalingen is de aanwezigheid van objecten in een veiligheidszone op een afwijkende manier beschreven. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.13 Aanwezigheid van een beschermde zijberm	C	In de huidige bepalingen is de aanwezigheid van objecten in een veiligheidszone op een afwijkende manier beschreven. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.14 Aanwezigheid van een beschermde zijberm	C	In de huidige bepalingen is de aanwezigheid van objecten in een veiligheidszone op een afwijkende manier beschreven. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.15 Obstakels op een beschermde zijberm	C	De bestaande specificatie voorziet in de mogelijkheid de berm onder bepaalde voorwaarden te gebruiken. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaart-terreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

3.1.16 Vrije strook voor helikopters	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.19 Breedte van de vrije strook voor helikopters	C	De huidige bepaling voorziet slechts in één helling. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.21 Landings- en uitvlieggebieden (TLOF)	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.24 Afmetingen van TLOF	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.26 Hellingen op een TLOF	A	De huidige specificatie bevat strengere eisen inzake hellingskarakteristieken. Bovendien is deze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

3.1.27 TLOF binnen een FATO	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.28 TLOF op helikopter-opstelplaatsen	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.29 TLOF-markeringen	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.30 TDPM in FATO/TLOF	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.31 Alternatieve TDPM's	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

3.1.33 Taxibanen voor helikopters	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.34 Breedte van taxibanen voor helikopters	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.35 Dwarshelling van taxibanen van helikopters	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.36 Taxiroutes voor helikopters	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.38 Hellingen van taxiroutes voor helikopters	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

3.1.42 Helikoptertaxiroutes	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.44 Helikopter-opstelplaatsen	C	In de huidige bepalingen zijn de kenmerken van helikopteropstelplaatsen op een afwijkende manier behandeld. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.45 Afmetingen van helikopter-opstelplaatsen	C	In de huidige specificaties zijn de kenmerken van helikopteropstelplaatsen op een afwijkende manier behandeld. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.46 Helling van helikopter-opstelplaatsen	C	In de huidige bepalingen zijn de kenmerken van helikopteropstelplaatsen op een afwijkende manier behandeld. Bovendien is ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

3.1.47 Markering van helikopter-opstelplaatsen	C	Op grond van de huidige specificaties is het aanbrengen van een standaardmarkering niet verplicht. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.52 Beschermingszone voor opstelplaatsen voor niet-gelijktijdig gebruik	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
3.1.55 Helling van vaste beschermingszones	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
4.2.7 Oppervlak voor naderen, opstijgen en wegklimmen voor helihavens op grondniveau	C	In de specificatie wordt geen melding gemaakt van de beschikbaarheid van ten minste één beschermde zijberm. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

5.2.2 Identificatie-markering helihaven (noot, er wordt een nieuwe figuur 5-1A ingevoegd)	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.7.4 Karakteristieken van de richtpuntmarkering	C	De huidige bepalingen specificeren een witte kleur en vereisen niet dat de kleur van de markering contrasteert met de achtergrond. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.9.1 Beschikbaarheid van TDPM	C	De huidige bepaling definieert de beschikbaarheid van TDPM op een meer prescriptieve en voorwaardelijke wijze. Bovendien is ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.9.2 TDPM-kenmerken	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

5.2.9.3 TDPC-locatie	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.9.5 Markering sector verboden te landen	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.9.8 Lengte van de schouderlijn	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.9.9 Kenmerken van de markering sector verboden te landen	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.9.10 Voorrang TDPM	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

5.2.13.2 Middellijnmarkering voor helikopters	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op grondtaxibanen. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.13.3 Positie van markeringen van taxibanen voor helikopters	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op grondtaxibanen. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.13.4 Positie van markeringen van taxibanen voor helikopters	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op grondtaxibanen.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.13.5 Positie van markeringen van taxibanen voor helikopters	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op grondtaxibanen. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.13.6 Markering van de middellijn op verharde taxibanen voor helikopters	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op grondtaxibanen. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

5.2.13.7 Markering van de middellijn op onverharde taxibanen voor helikopters	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.13.8 Karakteristieken markering randen helikoptertaxibanen	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op grondtaxibanen. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.13.9 Aanduiding rand helikoptertaxibaan	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op grondtaxibanen. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.13.10 Hoogte van de aanduiding van de rand van de helikoptertaxibaan	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op grondtaxibanen. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.13.11 Kleur van de aanduiding van de rand van de helikoptertaxibaan	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op grondtaxibanen. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

5.2.13.12 Verlichting van de aanduiding van de rand van de helikoptertaxibaan	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op grondtaxibanen. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.14.1 Markeringen en aanduidingen voor helikoptertaxiroutes	C	Het aanbrengen van relevante markeringen en aanduidingen is op basis van de huidige regels slechts onder bepaalde voorwaarden verplicht. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.14.2 Positie van markeringen en aanduidingen voor helikoptertaxiroutes	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op taxiroutes in de lucht. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.14.3 Middellijnmarkering van helikopter-taxiroutes	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op taxiroutes. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

5.2.14.4 Middellijnmarkering van helikopter-taxiroutes boven onverhard terrein	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op taxiroutes. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.14.5 Aanduidingen helikoptertaxiroutes	C	De huidige bepalingen hebben betrekking op taxiroutes. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.15.1 Aanbrengen van perimetermarkeringen bij helikopter-opstelplaatsen	C	Het aanbrengen van perimetermarkeringen van opstelplaatsen is op basis van de huidige regels slechts onder bepaalde voorwaarden vereist. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.15.2 Markeringen van helikopter-opstelplaatsen TDPM	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

5.2.15.4 Positie van TDPM, uitlijningslijnen en lead-in-/lead-out-lijnen	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.15.6 Karakteristieken perimetermarkering helikopter-opstelplaatsen	C	De nieuwe kenmerken van de markering zijn niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.2.15.7 TDPM-kenmerken	C	De kenmerken van de TDPM zijn in de huidige bepalingen verschillend gedefinieerd. Bovendien zijn die bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.3.1 Lichten algemeen — schrapping van HAPI-illustratie uit figuur 5-11	C	In de huidige bepalingen is de HAPI-illustratie opgenomen. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	De huidige specificaties worden noodzakelijk geacht en zullen worden gehandhaafd.

5.3.5 Geleidingssysteem voor visuele uitlijning	C	De huidige bepalingen bevatten specificaties inzake de positie, het signaalformaat, de lichtbundel, de naderingsbaan en de azimutinstelling en kenmerken van het systeem voor visuele uitlijning. Bovendien zijn de ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	De huidige specificaties worden noodzakelijk geacht en zullen worden gehandhaafd.
5.3.6 Hellingsindicator voor visuele nadering	C	De huidige bepalingen bevatten specificaties inzake de positie, het signaalformaat, de lichtbundel, de naderingshelling en hoogtepositie, kenmerken van de lichteenheid en hindernisbeveiligingsoppervlakken. Bovendien zijn ze alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	De huidige specificaties worden noodzakelijk geacht en zullen worden gehandhaafd.
5.3.9.17 TLOF-perimeterlichten in FATO op grondniveau van verhoogde helihavens	C	Volgens de huidige specificatie mogen de TLOF-perimeterlichten meer dan 5 cm hoog zijn. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

5.3.10.1 Aanwezigheid van strijklichten	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.3.10.2 Positie van strijklichten op helikopter-opstelplaatsen	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.3.10.3 Spectrale verdeling van de strijklichten bij de opstelplaats	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.3.10.4 Horizontale en verticale verlichtingssterkte	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
5.3.13.1 Obstakels in gebieden buiten en onder de grenzen van de OLS	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.

5.3.13.2 Bovengrondse draden of kabels die een rivier kruisen	C	Deze specificatie is niet opgenomen in de huidige bepalingen. Bovendien zijn die alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met deze specificatie.
6.2.1.3 RFF-uitrusting en -diensten op grondniveau en verhoogde helihavens boven niet-bemande constructies	C	De huidige bepalingen voorzien in de beschikbaarheid van RFFS zonder de verplichting een risicobeoordeling uit te voeren. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met de specificatie voor afzonderlijke helikopters.
6.2.2.2 Berekening van de kritieke zone in de praktijk bij gebruik van primaire media als vaste bundel	C	Het beschermingsniveau wordt bepaald overeenkomstig de bepalingen die van toepassing zijn op luchtvaartterreinen. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met de specificatie voor afzonderlijke helihavens.
6.2.2.3 Berekening van de kritieke zone in de praktijk bij gebruik van primaire media in een verspreid patroon (met uitzondering van helikopterdekken)	C	De RFFS-specificaties voor luchtvaartterreinen zijn van toepassing. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met de specificatie voor afzonderlijke helihavens.

6.2.3.1 Hoeveelheid primaire media en aanvullende middelen	C	De hoeveelheid media en middelen wordt bepaald overeenkomstig de bepalingen die van toepassing zijn op luchtvaartterreinen. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met de specificatie voor afzonderlijke helihavens.
6.2.3.5 Aanvullende media	C	De RFFS-specificaties voor luchtvaartterreinen zijn van toepassing. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met de specificatie voor afzonderlijke helihavens.
6.2.3.8 Aanvullende media	C	De RFFS-specificaties voor luchtvaartterreinen zijn van toepassing. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met de specificatie voor afzonderlijke helihavens.
6.2.4.1 Responstijd op helihavens op grondniveau	C	In de toepasselijke regels is niet bepaald welke responstijd moet worden bereikt. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevingsactiviteiten zal rekening worden gehouden met de specificatie voor afzonderlijke helihavens.

6.2.5.1 Reddings-maatregelen	C	De RFFS-specificaties voor luchtvaartterreinen zijn van toepassing. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met de specificatie voor afzonderlijke helihavens.
6.2.6 Communicatie- en waarschuwings-systeem	C	De RFFS-specificaties voor luchtvaartterreinen zijn van toepassing. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met de specificatie voor afzonderlijke helihavens.
6.2.7.1 Aantal RFF-personeelsleden	C	De RFFS-specificaties zijn van toepassing en er is altijd RFSS-personeel beschikbaar. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met de specificatie voor afzonderlijke helihavens.
6.2.7.2 Opleiding van RFF-personeel	C	De RFFS-specificaties van het luchtvaartterrein zijn van toepassing en er wordt altijd RFSS-personeel ter beschikking gesteld en opgeleid. Bovendien zijn de huidige bepalingen alleen van toepassing op VFR-helihavens op luchtvaartterreinen die tot het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 139/2014 behoren.	Bij toekomstige regelgevings-activiteiten zal rekening worden gehouden met de specificatie voor afzonderlijke helihavens.

1.7. Amendement 41 van bijlage 15 betreffende luchtinlichtingendiensten

1.7.1. Beschrijving

Het voorgestelde amendement heeft betrekking op noodplannen in verband met conflictgebieden.

1.7.2. Relevante wetgeving van de Unie

Uitvoeringsverordening (EU) 2017/373[14] van de Commissie

1.7.3. Tabel van de te melden verschillen voor amendement 41 van bijlage 15

Bijlage	**Verschilcategorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
6.3.2.3	C	Niet geïmplementeerd. De publicatie van informatie via NOTAM over gevaarlijke activiteiten voor de burgerluchtvaart en de specifieke aanpak van conflictgebieden is momenteel niet vereist op grond van EU-regelgeving.	Dit amendement zal worden omgezet bij de actualisering van de voorschriften in bijlage VI bij Verordening (EU) 2017/373.

1.1.0.

1.8. Amendementen 13, 10 en 1 van bijlage 16 inzake het milieu, boekdelen I, II en II

1.8.1. Beschrijving

Boekdeel I: het amendement heeft betrekking op de eisen inzake de certificering van vliegtuiglawaai.

Boekdeel II: het amendement heeft betrekking op de voorschriften voor de certificering van emissies van vliegtuigmotoren.

boekdeel III: het amendement heeft betrekking op de certificeringsvereisten voor CO2-emissies van vliegtuigen.

1.8.2. Relevante wetgeving van de Unie

Verordening (EU) 2018/1139[15]

1.8.3. Tabel van de mee te delen verschillen voor amendement 13 op bijlage 16, boekdeel I

Bijlage	**Verschilcategorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
Bijlage 16, boekdeel I, Amendement 13	C	In Verordening (EU) 2018/1139 wordt verwezen naar ICAO-bijlage 16, boekdeel I, amendement 12.	Tot en met 31 maart 2022 bestaat er een verschil tussen de nationale regelgeving en/of praktijken van de lidstaten en de bepalingen van bijlage 16, boekdeel I, m.i.v. alle amendementen t.e.m. amendement 13.

[14] PB L 62 van 8.3.2017, blz. 1.
[15] PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1.

1.1.4. Tabel van de mee te delen verschillen voor amendement 10 van bijlage 16, boekdeel II

Bijlage	**Verschilcategorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
Bijlage 16, boekdeel II, Amendement 10 voor de normen met toepassingsdatum januari 2021	C	In Verordening (EU) 2018/1139 wordt verwezen naar ICAO-bijlage 16, boekdeel II, amendement 9.	Tot en met 31 maart 2022 bestaat er een verschil tussen de nationale regelgeving en/of praktijken van de lidstaten en de bepalingen van bijlage 16, boekdeel II, m.i.v. alle amendementen t.e.m. amendement 10.

1.1.5. Tabel van de mee te delen verschillen voor amendement 1 van bijlage 16, boekdeel III

Bijlage	**Verschilcategorie**	**Nadere informatie over het verschil**	**Opmerkingen**
Bijlage 16, boekdeel III, Amendement 1	C	In Verordening (EU) 2018/1139 wordt verwezen naar ICAO-bijlage 16, boekdeel III.	Tot en met 31 maart 2022 bestaat er een verschil tussen de nationale regelgeving en/of praktijken van de lidstaten en de bepalingen van bijlage 16, boekdeel III, m.i.v. alle amendementen t.e.m. amendement 1.