# UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2023/1772 VAN DE COMMISSIE

**van 12 september 2023**

**tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 wat betreft de exploitatieregels met betrekking tot het gebruik van systemen en componenten voor luchtverkeersbeheers- en luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1033/2006**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 ([1]) van de Raad, en met name artikel 31 en artikel 44, lid 1, punt a),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Overeenkomstig artikel 140, lid 2, van Verordening (EU) 2018/1139 moeten de uitvoeringsbepalingen die op basis van de ingetrokken Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad ([2]) zijn vastgesteld, uiterlijk op 12 september 2023 aan de bepalingen van Verordening (EU) 2018/1139 worden aangepast.

(2) In Verordening (EG) nr. 1033/2006 ([3]) van de Commissie worden de vereisten inzake de procedures voor vluchtplannen in de aan de vlucht voorafgaande fase in het gemeenschappelijke Europese luchtruim vastgesteld.

(3) In Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 ([4]) van de Commissie worden de gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures vastgesteld.

(4) Om de continuïteit van de eisen voor het gebruik van de apparatuur voor luchtverkeersbeheers- en luchtvaartnavigatiediensten (ATM/ANS) in het gemeenschappelijk Europees luchtruim te waarborgen, moet Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 worden gewijzigd om er de relevante eisen voor vluchtplanning die vervat zijn in de bij deze verordening ingetrokken Verordening (EG) nr. 1033/2006, in op te nemen.

(5) Aangezien de Netwerkbeheerder belast is met taken voor de verwerking van vluchtplannen in de aan de vlucht voorafgaande fase, moet Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 ook van toepassing zijn op de Netwerkbeheerder.

(6) Het is van essentieel belang dat alle gebruikers zich bij de indiening van vluchtplannen houden aan de operationele handboeken die door de Netwerkbeheerder zijn opgesteld en worden bijgehouden.

(7) De repetitieve vliegplannen (RPL) zijn niet langer van toepassing in de EUR-regio; elke verwijzing naar RPL moet dus worden geschrapt.

([1]) PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1.

([2]) Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening") (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 26).

([3]) Verordening (EG) nr. 1033/2006 van de Commissie van 4 juli 2006 tot vaststelling van de vereisten inzake de procedures voor vluchtplannen in de aan de vlucht voorafgaande fase in het gemeenschappelijke Europese luchtruim (PB L 186 van 7.7.2006, blz. 46).

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

(8) De in Verordening (EG) nr. 1033/2006 vastgestelde vereisten met betrekking tot de procedures voor vluchtplannen in de aan de vlucht voorafgaande fase voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim zijn niet van toepassing op diensten die worden verleend in het gemeenschappelijk Europees luchtruim buiten de Europese regio (EUR) van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), zoals gedefinieerd in het EUR Air Navigation Plan Volume I (Doc 7754) van de ICAO, vanwege hun lage lokale verkeersvolume en een geografische situatie waarbij het luchtruim alleen grenst aan luchtruim dat onder de verantwoordelijkheid van ATM/ANS-verleners van een derde land valt, hetgeen verschillende lokale coördinatieregelingen met omliggende niet-EU-landen rechtvaardigt.

(9) Derhalve moet Verordening (EG) nr. 1033/2006 worden ingetrokken en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(10) De gewijzigde voorschriften van deze verordening houden rekening met de inhoud van het ATM-masterplan en de daarin vervatte bepalingen inzake communicatie-, navigatie- en surveillancecapaciteit.

(11) Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart heeft in zijn advies nr. 01/2023 ([5]) maatregelen voorgesteld overeenkomstig artikel 75, lid 2, punten b) en c), en artikel 76, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139.

(12) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 127 van Verordening (EU) 2018/1139 ingestelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

**Wijzigingen van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012**

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

1) Artikel 1, lid 3, wordt vervangen door:

"3. Deze verordening is ook van toepassing op de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, de Netwerkbeheerder, de exploitanten van luchtvaartterreinen en het grondpersoneel dat bij de luchtvaartactiviteiten is betrokken.".

2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende punt 19 bis wordt ingevoegd:

"19 bis. "luchtvaartuigidentificatie": een groep letters, cijfers of een combinatie daarvan die identiek is aan of het gecodeerde equivalent vormt van de voor lucht-grondcommunicatie gebruikte roepnaam van het luchtvaartuig, en die gebruikt wordt om het luchtvaartuig te identificeren in de grond-grondcommunicatie tussen luchtverkeersdiensten;";

b) het volgende punt 69 bis wordt ingevoegd:

"69 bis. "geschatte datum van vertrek van de standplaats": de geschatte datum waarop het luchtvaartuig de vertrekbeweging inzet;";

c) het volgende punt 89 ter wordt ingevoegd:

"89 ter. "geïntegreerd systeem voor de verwerking van oorspronkelijke vluchtplannen" (Integrated Initial Flight Plan Processing System, IFPS): een systeem binnen het Europese netwerk voor luchtverkeersbeheer via hetwelk een gecentraliseerde dienst voor de verwerking en verspreiding van vluchtplannen (ontvangst, validering en verspreiding van vluchtplannen) wordt verleend in het luchtruim waarop deze verordening van toepassing is;";

d) het volgende punt 96 bis wordt ingevoegd:

"96 bis. "Netwerkbeheerder": het orgaan dat belast is met de uitvoering van de in artikel 6 van Verordening (EG) nr. 551/2004 bedoelde taken;";

e) het volgende punt 97 bis wordt ingevoegd:

"97 bis. "NOTAM": een mededeling die via telecommunicatiemiddelen wordt verspreid en die informatie bevat over de vaststelling, toestand of wijziging van een luchtvaartfaciliteit, -dienst, -procedure of -risico, waarvoor tijdige kennisneming door het met de uitvoering van vluchten belaste personeel van essentieel belang is;";

([5]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

f) het volgende punt 99 bis wordt ingevoegd:

"99 bis. "initiatiefnemer van een vluchtplan": persoon of organisatie die vluchtplannen en de daarmee samenhangende update-berichten indient bij het Initial Flight Plan Processing System (IFPS), met inbegrip van piloten, exploitanten en namens hen optredende tussenpersonen en ATS eenheden;";

g) het volgende punt 100 bis wordt ingevoegd:

"100 bis. "aan de vlucht voorafgaande fase": de periode van de eerste indiening van een vluchtplan tot de afgifte van de eerste klaring van de luchtverkeersleiding;".

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

*Artikel 2*

**Intrekking**

Verordening (EG) nr. 1033/2006 wordt ingetrokken.

*Artikel 3*

**Inwerkingtreding**

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

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

Gedaan te Brussel, 12 september 2023.

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

*BIJLAGE*

De bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 wordt als volgt gewijzigd:

1) SERA.2001 wordt vervangen door:

"**SERA.2001 Toepasselijkheid**

Onverminderd SERA.1001 is deze bijlage van toepassing op luchtruimgebruikers en luchtvaartuigen:

a) die naar, binnen of uit de Unie vliegen;

b) met de nationaliteit en registratiekentekens van een lidstaat van de Unie, actief in om het even welk luchtruim, voor zover ze niet in strijd zijn met de regels die zijn gepubliceerd door de staat die rechtsbevoegdheid heeft over het grondgebied waarboven wordt gevlogen.".

2) SERA.4001 wordt als volgt gewijzigd:

a) de punten c) en d) worden vervangen door:

"c) Een vluchtplan wordt:

1) vóór vertrek ingediend:

i) bij de Netwerkbeheerder, rechtstreeks of via een luchtverkeersmeldingspost, overeenkomstig de operationele handboeken met de nodige instructies en informatie die door de Netwerkbeheerder zijn ontwikkeld en worden bijgehouden, indien het de bedoeling is dat de vlucht volgens IFR wordt uitgevoerd voor een deel, of de gehele route, van de vlucht in het gemeenschappelijk Europees luchtruim, of

ii) bij een luchtverkeersmeldingspost, voor andere gevallen.

2) tijdens de vlucht worden doorgestuurd naar de desbetreffende eenheid voor luchtverkeersdiensten of het passende lucht-grondcontroleradiostation.

d) Tenzij de bevoegde autoriteit een kortere periode heeft voorgeschreven voor binnenlandse VFR-vluchten, wordt een vluchtplan voor een vlucht die volgens de planning internationale grenzen zal overschrijden of die waarvoor luchtverkeersleidingsdiensten of luchtverkeersadviseringsdiensten moeten worden verstrekt, als volgt ingediend:

1) niet meer dan 120 uur vóór het geschatte tijdstip van vertrek van de standplaats;

2) ten minste 3 uur vóór het geschatte tijdstip van vertrek van de standplaats voor vluchten waarvoor maatregelen voor het beheer van de luchtverkeersstromen kunnen gelden;

3) ten minste 60 minuten vóór vertrek voor alle andere vluchten die niet onder punt 2) vallen, of

4) indien ingediend tijdens de vlucht, op een tijdstip dat de ontvangst ervan door de passende ATS-eenheid garandeert, ten minste 10 minuten vóór het luchtvaartuig naar schatting het volgende bereikt:

i) het punt waarop het luchtvaartuig voornemens is een luchtverkeersleidingsgebied of luchtverkeersadviseringsgebied binnen te vliegen, of

ii) het punt waarop het luchtvaartuig een luchtweg of route waarlangs luchtverkeersadvisering wordt verleend, zal kruisen.";

b) de volgende punten e) en f) worden toegevoegd:

"e) Voor vluchten die geheel of gedeeltelijk in overeenstemming met IFR worden uitgevoerd, die het bevoegdheidsgebied van een eenheid voor luchtverkeersdiensten binnenkomen en waarvoor eerder geen vluchtplan van de Netwerkbeheerder is ontvangen, geeft de betrokken eenheid de identificatie van het luchtvaartuig, het type luchtvaartuig, het punt van binnenkomst in haar bevoegdheidsgebied, het tijdstip en het vliegniveau op dat punt, de route en het bestemmingsluchtvaartterrein van de vlucht door aan de Netwerkbeheerder.

f) De in de punten c), d) en e) vastgestelde eisen zijn niet van toepassing op het gemeenschappelijk Europees luchtruim dat geen deel uitmaakt van de EUR-regio van de ICAO.".

3) SERA.4005 wordt vervangen door:

"**SERA.4005 Inhoud van een vluchtplan**

a) Een vluchtplan bevat informatie over de volgende punten die door de bevoegde autoriteit als relevant wordt beschouwd:

1) de identificatie van het luchtvaartuig;

2) vliegvoorschriften en type vlucht;

3) aantal en type(s) luchtvaartuigen en zogturbulentiecategorie;

4) apparatuur en capaciteiten van luchtvaartuigen;

5) het luchtvaartterrein of de exploitatielocatie van vertrek;

6) geschatte datum en tijdstip van vertrek van de standplaats;

7) kruissnelheid (-snelheden);

8) kruisniveau(s);

9) te volgen route;

10) luchtvaartterrein of exploitatielocatie van bestemming en geschatte totale verstreken tijd;

11) uitwijkluchtvaartterreinen of -exploitatielocatie(s);

12) brandstofautonomie;

13) totaal aantal personen aan boord;

14) nood- en overlevingsuitrusting, met inbegrip van een terugbrengsysteem met ballistische-parachute;

15) overige informatie.

b) Voor vluchtplannen die tijdens de vlucht worden ingediend, geldt de plaats waar aanvullende informatie over de vlucht kan worden verkregen, indien vereist, als luchtvaartterrein of exploitatielocatie van vertrek. In plaats van het geschatte tijdstip van vertrek van de standplaats moet het tijdstip boven het eerste punt op de route waarop het vluchtplan betrekking heeft, worden verstrekt.".

4) SERA.4010 wordt vervangen door:

"**SERA.4010 Opstelling van een vluchtplan**

a) Een vluchtplan bevat informatie, voor zover van toepassing, over de in SERA.4005, punt a), 1) tot en met 11), opgesomde relevante punten voor de volledige route of het deel ervan waarop het vluchtplan betrekking heeft.

b) Luchtvaartuigexploitanten, opstellers van vluchtplannen en eenheden voor luchtverkeersdiensten die de in SERA.4001, punt c), 1), i), bedoelde noodzakelijke instructies volgen, voldoen aan het volgende:

1) de instructies voor het invullen van het vluchtplanformulier in aanhangsel 6;

2) eventuele beperkingen die in de desbetreffende luchtvaartgidsen (Aeronautical Information Publications, AIP) zijn vastgesteld.

c) Luchtvaartuigexploitanten of namens hen optredende agenten die voornemens zijn in het gemeenschappelijk Europees luchtruim vluchten volgens IFR uit te voeren voor een deel van route of de volledige route, vullen de passende indicator in voor de aan boord van het luchtvaartuig beschikbare apparatuur en de capaciteiten daarvan, overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1770 van de Commissie (*), in het desbetreffende punt van het vluchtplan, zoals vereist bij SERA.4005, punt a), 4).

d) Luchtvaartuigexploitanten die niet zijn uitgerust overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1770 van de Commissie en die voornemens zijn vluchten uit te voeren in het gemeenschappelijk Europees luchtruim, vullen de passende indicator in voor de aan boord van het luchtvaartuig aanwezige apparatuur en de capaciteiten daarvan, alsook eventuele uitzonderingen, in de desbetreffende punten van het vluchtplan, zoals respectievelijk vereist bij SERA.4005, punt a), 4), en SERA.4005, punt a), 15). Indien de bevoegde autoriteit dit voorschrijft of de persoon die het vluchtplan indient dit anderszins nodig acht, bevat het vluchtplan bovendien informatie over alle andere punten, voor zover van toepassing.

(*) Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1770 van 12 september 2023 tot vaststelling van bepalingen inzake luchtvaartuiguitrusting die vereist is voor het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en exploitatievoorschriften met betrekking tot het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 29/2009 en Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 1206/2011, (EU) nr. 1207/2011 en (EU) nr. 1079/2012 (PB L 228 van ….9.2023, blz. 39)."

5) SERA.4013 wordt ingevoegd:

"**SERA.4013 Aanvaarding van een vluchtplan**

a) De Netwerkbeheerder, voor het deel van de route dat wordt geëxploiteerd overeenkomstig IFR, en de luchtverkeersmeldingspost nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat wanneer een vluchtplan wordt ontvangen of gewijzigd:

1) het in overeenstemming is met het toepasselijke formaat en de toepasselijke gegevensafspraken;

2) het volledig en, in de mate van het mogelijke, nauwkeurig is;

3) indien nodig aanvaardbaar gemaakt wordt voor de luchtverkeersdiensten, en

4) aanvaard wordt, of de daarin aangebrachte wijzigingen eveneens worden aanvaard, en dit wordt meegedeeld aan de opsteller van het vluchtplan.

b) Luchtverkeersleidingseenheden verstrekken de Netwerkbeheerder alle noodzakelijke wijzigingen van een vluchtplan die van invloed zijn op de in SERA.4005, punt a), 1) tot en met 10), vermelde route of vliegniveau en die van invloed kunnen zijn op het veilige verloop van een vlucht, voor vluchtplannen en bijbehorende updateberichten die zij eerder van de Netwerkbeheerder hebben ontvangen. De luchtverkeersleidingseenheid mag in de aan de vlucht voorafgaande fase het vluchtplan niet zonder overleg met de exploitant wijzigen of intrekken.

c) De Netwerkbeheerder stelt alle betrokken ATS-eenheden in kennis van het aanvaarde vliegplan en van alle in de aan de vlucht voorafgaande fase aangebrachte wijzigingen van de in SERA.4005, punt a), 1) tot en met 10), van het vluchtplan vermelde punten en de daarmee verband houdende updateberichten.

d) De Netwerkbeheerder stelt de luchtvaartuigexploitant in kennis van alle in de aan de vlucht voorafgaande fase aangebrachte noodzakelijke wijzigingen van het vluchtplan die gevolgen hebben voor de in SERA.4005, punt a), 1) tot en met 10), vermelde punten die verband houden met de route of het vliegniveau en die van invloed kunnen zijn op het veilige verloop van een vlucht, voor vluchtplannen en bijbehorende updateberichten die eerder zijn ontvangen.

e) Wanneer de opsteller van een vluchtplan niet de exploitant van het luchtvaartuig of de piloot is, garandeert hij dat de voorwaarden voor de aanvaarding van een vluchtplan en eventuele noodzakelijke wijzigingen daarvan, zoals door de Netwerkbeheerder gemeld voor het overeenkomstig IFR uitgevoerde deel van de vlucht, worden meegedeeld aan de exploitant van het luchtvaartuig of de piloot die het vluchtplan heeft ingediend.

f) De exploitant van het luchtvaartuig garandeert dat de voorwaarden voor de aanvaarding van een vluchtplan en eventuele noodzakelijke wijzigingen daarvan, zoals door de Netwerkbeheerder of de luchtverkeersmeldingspost gemeld aan de opsteller van het vluchtplan, worden geïntegreerd in de geplande vluchtuitvoering en aan de piloot worden meegedeeld.

g) De luchtvaartuigexploitant dient vóór de vluchtuitvoering na te gaan of de inhoud van het oorspronkelijke vluchtplan een correcte weergave is van de voorgenomen vlucht.

h) De Netwerkbeheerder verwerkt en verspreidt de informatie over de in de vluchtplannen ontvangen mogelijkheid om met 8,33 kHz-kanaalafstand te werken.

i) De in de punten a) tot en met h) vastgestelde eisen zijn niet van toepassing op het gemeenschappelijk Europees luchtruim dat geen deel uitmaakt van de EUR-regio van de ICAO.".

6) SERA.4015 wordt vervangen door:

"**SERA.4015 Wijzigingen van een vluchtplan**

a) Alle wijzigingen van een vluchtplan dat is ingediend voor een IFR-vlucht of voor een VFR-vlucht die als een gecontroleerde vlucht wordt uitgevoerd, worden gerapporteerd:

1) tijdens de aan de vlucht voorafgaande fase: aan de Netwerkbeheerder voor vluchten die bedoeld zijn om overeenkomstig IFR te worden uitgevoerd voor een deel van of de volledige route, en, zodra dit in de praktijk mogelijk is, aan de luchtverkeersmeldingspost;

2) tijdens de vlucht: met inachtneming van het bepaalde in SERA.8020, punt b), aan de passende eenheid voor luchtverkeersdiensten.

Voor andere VFR-vluchten moeten significante wijzigingen van een vluchtplan aan de passende eenheid voor luchtverkeersdiensten worden gerapporteerd zodra dit in de praktijk mogelijk is.

b) In geval van een vertraging van 30 minuten ten opzichte van het geschatte tijdstip van vertrek van de standplaats voor een gecontroleerde vlucht of een vertraging van 1 uur voor een ongecontroleerde vlucht waarvoor een vluchtplan is ingediend, wordt het vluchtplan gewijzigd of wordt een nieuw vluchtplan ingediend en het oude geannuleerd, al naargelang van toepassing. Voor vluchten die overeenkomstig IFR worden uitgevoerd, worden vertragingen van meer dan 15 minuten meegedeeld aan de Netwerkbeheerder.

c) In het geval van een wijziging van de luchtvaartuigapparatuur en de capaciteitsstatus ervan voor een vlucht sturen de luchtvaartuigexploitanten of de namens hen optredende agenten een wijzigingsbericht naar de Netwerkbeheerder of de luchtverkeersmeldingsposten waarbij de passende indicator is ingevuld in het desbetreffende punt van het vluchtplanformulier.

d) Indien de vóór het vertrek ingediende informatie over de brandstofautonomie of het totaal aantal personen aan boord niet correct is op het ogenblik van vertrek, vormt dit een significante wijziging van het vluchtplan en dient dit als dusdanig te worden gerapporteerd.

e) De in de punten a) tot en met d) vastgestelde eisen zijn niet van toepassing op het gemeenschappelijk Europees luchtruim dat geen deel uitmaakt van de EUR-regio van de ICAO.”.

7) Het volgende deel 15 wordt toegevoegd:

“*DEEL 15*

***Procedures voor datalinkcommunicatie tussen luchtverkeersleider en piloot (CPDLC)***

**SERA.15001 Start van de datalink en mislukte start van de datalink**

a) Het logon-adres van een eenheid voor luchtverkeersdiensten wordt gepubliceerd in de nationale luchtvaartgidsen (AIP's).

b) Nadat een geldig verzoek om een datalink te starten ontvangen is van een luchtvaartuig dat zich binnen het gebied van de datalinkdienst bevindt of dit gebied nadert, aanvaardt de eenheid voor luchtverkeersdiensten het verzoek en brengt zij, indien zij dit verzoek kan koppelen aan een vluchtplan, verbinding met het luchtvaartuig tot stand.

c) De verlener van luchtverkeersdiensten stelt procedures vast om mislukte datalinkverbindingen zo snel als praktisch mogelijk op te lossen.

d) De luchtvaartuigexploitant stelt procedures vast om mislukte datalinkverbindingen zo snel als praktisch mogelijk op te lossen.

**SERA.15005 Totstandbrenging van CPDLC**

a) CPDLC wordt tijdig van tevoren tot stand gebracht om te garanderen dat het luchtvaartuig met de passende luchtverkeersleidingseenheid communiceert.

b) Informatie over wanneer en, indien van toepassing, waar de lucht- of grondsystemen CPDLC tot stand moeten brengen, wordt gepubliceerd in berichten aan luchtvarenden of luchtvaartgidsen.

c) De piloot moet de luchtverkeersleidingseenheid die de luchtverkeersleidingsdienst verleent op elk ogenblik dat de dienst wordt verleend, kunnen identificeren.

**SERA.15010 Overdracht van CPDLC**

a) Wanneer CPDLC wordt overgedragen, beginnen de overdracht van de mondelinge communicatie en de CPDLC gelijktijdig.

b) Wanneer een luchtvaartuig wordt overgedragen van een luchtverkeersleidingseenheid waar CPDLC beschikbaar is naar een luchtverkeersleidingseenheid waar CPDLC niet beschikbaar is, valt de beëindiging van CPDLC samen met de overdracht van de mondelinge communicatie.

c) De luchtverkeersleider wordt gewaarschuwd wanneer hij CPDLC probeert over te dragen die een wijziging van de gegevensautoriteit tot gevolg hebben als er datalinkberichten zijn waarvoor geen beëindigingsantwoord is ontvangen. Wanneer de luchtverkeersleider besluit het luchtvaartuig over te dragen zonder de antwoorden van de piloot op het (de) uitstaand(e) uplink-bericht(en) te hebben ontvangen, valt de luchtverkeersleider normaal gesproken terug op mondelinge communicatie om elke dubbelzinnigheid in verband met het (de) uitstaand(e) uplink-bericht(en) te verduidelijken.

**SERA.15015 Opbouw van CPDLC-berichten**

a) De tekst van CPDLC-berichten wordt opgesteld in standaardberichtenformaat, in gewone taal, of in afkortingen en codes. Gewone taal moet worden vermeden wanneer de lengte van de tekst kan worden ingekort door gebruik te maken van passende afkortingen en codes. Niet-essentiële woorden en zinnen, zoals beleefdheidsuitdrukkingen, mogen niet worden gebruikt.

b) De luchtverkeersleider en de piloot bouwen CPDLC-berichten op met behulp van standaardberichtenelementen, vrijetekst-berichtenelementen of een combinatie van beide. Het gebruik van vrijetekst-berichtenelementen door luchtverkeersleiders of piloten moet echter worden vermeden.

c) Wanneer de ingevoerde CPDLC-berichtenset niet voorziet in specifieke omstandigheden, kan de bevoegde autoriteit, in overleg met exploitanten en andere verleners van luchtverkeersdiensten, bepalen dat het gebruik van vrijetekst-berichtenelementen aanvaardbaar is. In dergelijke gevallen bepaalt de betrokken bevoegde autoriteit het weergaveformaat, het beoogde gebruik en de attributen voor elk vrijetekst-berichtenelement.

d) De samenstelling van een CPDLC-bericht mag niet groter zijn dan vijf berichtenelementen, waarvan er slechts twee de variabele "routeklaring" mogen bevatten.

e) Opbouw van uit meerdere elementen bestaande CPDLC-berichten:

1) Wanneer een CPDLC-bericht met meerdere elementen een antwoord vereist, is het antwoord van toepassing op alle berichtenelementen.

2) Wanneer niet kan worden voldaan aan een klaringsbericht uit één element of een deel van een uit meerdere elementen bestaand klaringsbericht, stuurt de piloot het antwoord "UNABLE" voor het volledig bericht.

3) De luchtverkeersleider antwoordt met het bericht "UNABLE", dat van toepassing is op alle elementen van het verzoek wanneer één of meer elementen van een uit één element of uit meerdere elementen bestaand klaringsbericht niet kunnen worden goedgekeurd. De actuele klaring(en) wordt (worden) niet herhaald.

4) Wanneer een uit meerdere elementen bestaand klaringsverzoek slechts gedeeltelijk kan worden ingewilligd, antwoordt de luchtverkeersleider met het bericht "UNABLE", dat van toepassing is op alle elementen van het verzoekt en geeft hij, in voorkomend geval, een reden en/of informatie over wanneer de klaring mag worden verwacht.

5) Wanneer alle elementen van een uit één element of uit meerdere elementen bestaand klaringsverzoek kunnen worden ingewilligd, antwoordt de luchtverkeersleider met klaringen voor elk element van het verzoek. Dit antwoord wordt gegeven in één uplinkbericht.

6) Wanneer een CPDLC-bericht meer dan één berichtenelement bevat en het antwoordattribuut voor het bericht "Y" is, indien gebruikt, bevat het enige antwoordbericht het overeenkomstige aantal antwoorden in dezelfde volgorde.

**SERA.15020 Antwoorden op CPDLC-berichten**

a) Tenzij anders bepaald door de bevoegde autoriteit, is het niet vereist om CPDLC-berichten mondeling te herhalen.

b) Wanneer een luchtverkeersleider of een piloot via CPDLC communiceert, wordt het antwoord normaliter via CPDLC gegeven, tenzij het verzonden CPDLC-bericht moet worden gecorrigeerd. Wanneer een luchtverkeersleider of een piloot mondeling communiceert, wordt het antwoord normaliter mondeling gegeven.

**SERA.15025 Correctie van CPDLC-berichten**

a) Wanneer een correctie van een CPDLC-bericht noodzakelijk wordt geacht of wanneer de inhoud van een dergelijk bericht moet worden verduidelijkt, gebruiken de luchtverkeersleider en de piloot de meest geschikte beschikbare middelen om de juiste gegevens te verstrekken of de nodige verduidelijking te verschaffen.

b) Wanneer mondelinge communicatie wordt gebruikt om een CPDLC-bericht te corrigeren waarvoor nog geen operationeel antwoord is ontvangen, wordt de transmissie van de stem van de luchtverkeersleider of de piloot voorafgegaan door de zin: "DISREGARD CPDLC (message type) MESSAGE, BREAK" — gevolgd door de correcte klaring, instructie, informatie of het correcte verzoek.

c) Bij de verwijzing naar en de identificatie van het te negeren CPDLC-bericht wordt voorzichtigheid betracht bij de formulering ervan, teneinde elke dubbelzinnigheid bij de afgifte van de correctie van de klaring, de instructie, de informatie of het verzoek te vermijden.

d) Als een CPDLC-bericht waarvoor een operationeel antwoord moet worden gegeven, vervolgens mondeling wordt afgehandeld, moet een passend CPDLC-antwoord tot afsluiting van het bericht worden verstuurd om een goede synchronisatie van de CPDLC-dialoog te waarborgen. Dit kan worden bereikt door de ontvanger van het bericht mondeling uitdrukkelijk de opdracht te geven om de dialoog te sluiten of door toe te staan dat het systeem de dialoog automatisch afsluit.

**SERA.15030 Procedures voor datalinkcommunicatie tussen luchtverkeersleider en piloot bij noodsituaties, gevaren en uitval van de CPDLC-apparatuur**

a) Wanneer een luchtverkeersleider of een piloot wordt gewaarschuwd dat één enkel datalinkcommunicatiebericht tussen de luchtverkeersleider en de piloot is mislukt, moet de luchtverkeersleider of de piloot, naargelang het geval:

1) de maatregelen die zullen worden genomen met betrekking tot de desbetreffende dialoog mondeling bevestigen, waarbij de informatie wordt voorafgegaan door de volgende zin: “CPDLC MESSAGE FAILURE”, of

2) het mislukte datalinkcommunicatiebericht tussen de luchtverkeersleider en de piloot opnieuw uitgeven via datalinkcommunicatie tussen de luchtverkeersleider en de piloot.

b) Luchtverkeersleiders informatie over een volledige uitval van de grondcomponent van het datalinkcommunicatiesysteem tussen de luchtverkeersleider en de piloot moeten verstrekken aan alle stations die de berichten kunnen ontvangen, moeten die verzending laten voorafgaan door de algemene oproep: “ALL STATIONS CPDLC FAILURE” — gevolgd door de identificatie van het oproepende station.

c) Wanneer de datalinkcommunicatie tussen de luchtverkeersleider en de piloot uitvalt en wordt teruggevallen op mondelinge communicatie, worden alle openstaande CPDLC-berichten geacht niet te zijn geleverd en wordt de volledige dialoog met de openstaande berichten mondeling herbegonnen.

d) Wanneer de datalinkcommunicatie tussen de luchtverkeersleider en de piloot uitvalt, maar wordt hersteld alvorens moet worden teruggevallen op mondelinge communicatie, worden alle openstaande berichten geacht niet te zijn geleverd en wordt de volledige dialoog met de openstaande berichten via CPDLC herbegonnen.

**SERA.15035 Opzettelijke uitschakeling van het CPDLC-systeem**

a) Wanneer een uitschakeling van het communicatienetwerk of het CPDLC-grondsysteem is gepland, wordt een NOTAM gepubliceerd om alle getroffen partijen in kennis te stellen van de uitschakelingsperiode en, indien nodig, van de te gebruiken frequenties voor mondelinge communicatie.

b) Luchtvaartuigen in communicatie met de luchtverkeersleidingseenheden worden mondeling of via CPDLC in kennis gesteld van elk dreigend verlies van de CPDLC-dienst.

**SERA.15040 Stopzetting van het gebruik van CPDLC-verzoeken**

a) Wanneer een luchtverkeersleider alle stations of een specifieke vlucht vraagt om gedurende een beperkte periode geen CPDLC-verzoeken te verzenden, wordt de volgende zin gebruikt: ((call sign) or ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)].

b) De hervatting van het normale gebruik van CPDLC wordt geadviseerd door de volgende zin te gebruiken: ((call sign) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

**SERA.15045 Gebruik van CPDLC bij uitval van de mondelinge lucht-grondcommunicatie**

Het bestaan van een CPDLC-verbinding tussen een luchtverkeersleidingseenheid en een luchtvaartuig mag de piloot en de betrokken luchtverkeersleider er niet van weerhouden alle vereiste handelingen op gang te brengen en uit te voeren in geval van uitval van de mondelinge lucht-grondcommunicatie.

**SERA.15050 Testen van CPDLC**

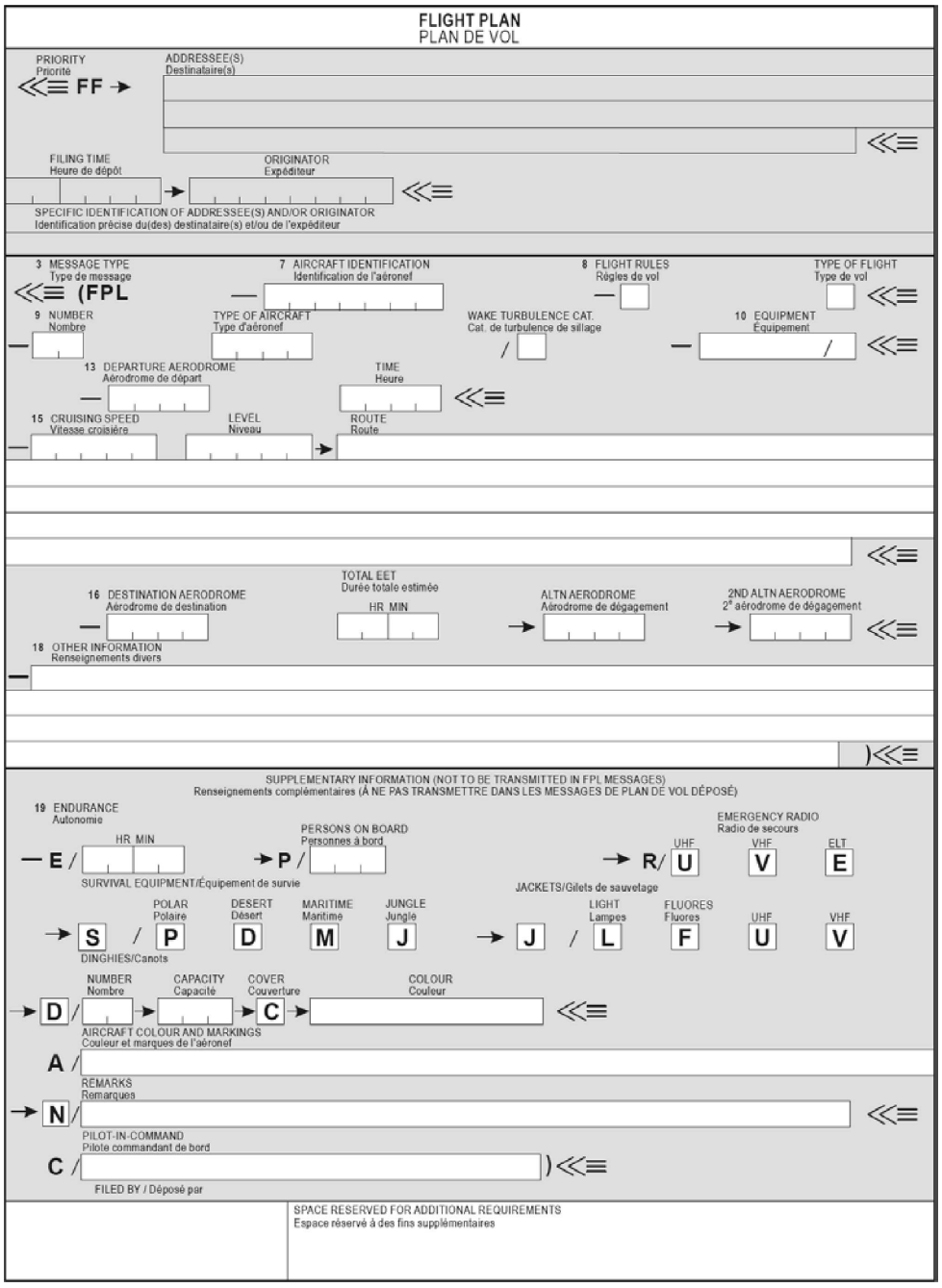
Wanneer het testen van CPDLC met een luchtvaartuig gevolgen kan hebben voor de luchtverkeersdiensten die aan het luchtvaartuig worden verleend, wordt overleg gepleegd alvorens die tests plaatsvinden.”.

8) Het volgende aanhangsel 6 wordt toegevoegd:

*"Aanhangsel 6*

**OPSTELLING VAN EEN VLUCHTPLAN**

1. **ICAO-modelformulier voor een vluchtplan**




2. **Instructies voor het invullen van het vluchtplanformulier**

2.1. Algemeen

Volg nauwlettend de voorgeschreven formaten en de wijze van specificatie van de gegevens.

Begin met het invoeren van gegevens in de eerste daartoe bestemde ruimte. Indien er extra ruimte beschikbaar is, laat de ongebruikte ruimte dan leeg.

Vul alle tijdstippen in 4 cijfers UTC in.

Vermeld geschatte verstreken tijdsduur in 4 cijfers (uren en minuten).

De gearceerde ruimte die voorafgaat aan punt 3 wordt ingevuld door ATS- en COM-diensten, tenzij de verantwoordelijkheid voor het opstellen van vluchtplanberichten is gedelegeerd.

2.2. Instructies voor het invoeren van ATS-gegevens

Vul de punten 7 tot en met 18 in en, indien de bevoegde autoriteit daarom verzoekt of dit anderszins noodzakelijk wordt geacht, rubriek 19, zoals hieronder aangegeven.

VUL een van de volgende luchtvaartuigidentificaties in, met een maximum van 7 alfanumerieke tekens en zonder koppeltekens of symbolen:

a) de ICAO-aanduiding voor de luchtvaartuigexploitant, gevolgd door de vluchtidentificatie (bv. KLM511, NGA213, JTR25) wanneer in radiotelefonie de door het luchtvaartuig te gebruiken roepnaam bestaat uit de ICAO-telefonieaanduiding voor de luchtvaartuigexploitant, gevolgd door de vluchtidentificatie (bv. KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25), of

b) de nationaliteit of het gemeenschappelijke merkteken en registratiekenteken van het luchtvaartuig (bv. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), wanneer:

1) in radiotelefonie bestaat de door het luchtvaartuig te gebruiken roepnaam uit alleen deze identificatie (bv. CGAJS), of voorafgegaan door de ICAO-telefonieaanduiding voor de luchtvaartuigexploitant (bv. BLIZZARD CGAJS);

2) het luchtvaartuig is niet uitgerust met radio.

| Vliegvoorschriften |
|---|

Vul een van de volgende letters in ter aanduiding van de categorie vliegvoorschriften; waaraan de piloot voornemens is te voldoen:

**I** – indien het de bedoeling is dat de gehele vlucht wordt uitgevoerd onder IFR, of

**V** – indien het de bedoeling is dat de gehele vlucht wordt uitgevoerd onder VFR, of

**Y** – indien de vlucht aanvankelijk onder IFR wordt uitgevoerd, gevolgd door een of meer latere wijzigingen van de vliegvoorschriften, of

**Z** – indien de vlucht aanvankelijk onder VFR wordt uitgevoerd, gevolgd door een of meer latere wijzigingen van de vliegvoorschriften.

Vermeld in punt 15 het punt of de punten waarop een wijziging van de vliegvoorschriften wordt gepland.

| Type vlucht |
|---|

VUL een van de volgende letters in om het type vlucht aan te duiden indien de bevoegde autoriteit daarom verzoekt:

**S** – voor een geregelde luchtdienst;

**N** – voor een niet-geregelde luchtvervoersactiviteit;

**G** – voor general aviation;

**M** – voor een militaire vlucht;

**X** – voor andere dan een van de hierboven gedefinieerde categorieën.

Specificeer de status van een vlucht na de indicator STS in punt 18, of indien nodig om andere redenen voor specifieke afhandeling door ATS aan te geven, vermeld de reden na de indicator RMK in punt 18.

| Aantal luchtvaartuigen (1 of 2 tekens) |
|---|

VUL het aantal luchtvaartuigen IN, indien er meer dan één luchtvaartuig is.

| Type luchtvaartuig (2 tot 4 tekens) |
|---|

VUL de passende aanduiding IN, zoals gespecificeerd in Doc 8643, Aanduidingen van luchtvaartuigtypes, OF, indien een dergelijke aanduiding niet is toegekend, of in het geval van formatievluchten die meer dan één type omvatten,VUL ZZZZ in, en SPECIFICEER in punt 18 de (nummers en) type(s) van de luchtvaartuigen voorafgegaan door "TYP/

| Zogturbulentiecategorie (1 teken) |
|---|

VUL een schuine streep IN, gevolgd door een van de volgende letters om de zogturbulentiecategorie van het luchtvaartuig aan te geven:

**J** – SUPER, om een luchtvaartuigtype aan te geven dat als zodanig is gespecificeerd in ICAO Doc 8643, Aanduidingen van luchtvaartuigtypes, laatste uitgave;

**H** – HEAVY, om een luchtvaartuigtype met een gecertificeerde maximale startmassa van 136 000 kg of meer aan te geven, met uitzondering van luchtvaartuigtypes die zijn opgenomen in ICAO Doc 8643 in de categorie SUPER (J);

**M** – MEDIUM, ter aanduiding van een luchtvaartuigtype met een gecertificeerde maximale startmassa van minder dan 136 000 kg maar meer dan 7 000 kg;

**L** – LIGHT, om een luchtvaartuigtype met een gecertificeerde maximale startmassa van 7 000 kg of minder aan te geven.

De capaciteiten omvatten de volgende elementen:

a) de aanwezigheid van relevante bruikbare uitrusting aan boord van het luchtvaartuig;

b) uitrusting en capaciteiten die in overeenstemming zijn met de kwalificaties van het cockpitpersoneel, en

c) indien van toepassing, toestemming van de bevoegde autoriteit.

| Apparatuur en capaciteiten voor radionavigatie, navigatie en naderingshulp |
|---|

VUL één letter IN, als volgt:

**N** – indien er geen COM/NAV/naderingshulpapparatuur voor de te vliegen route aan boord is of de apparatuur onbruikbaar is, of

**S** – indien er standaard-COM/NAV/naderingshulpapparatuur voor de te vliegen route aan boord is en de apparatuur bruikbaar is; en/of

VUL een of meer van de volgende letters in om aan te geven welke bruikbare COM/NAV/naderingshulpapparatuur en capaciteiten beschikbaar zijn:

| | | | |
|---|---|---|---|
| **A** | GBAS-landingssysteem | **J7** | CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium) |
| **B** | LPV (APV with SBAS) | **K** | MLS |
| **C** | Loran C | **L** | IEEE |
| **D** | DME | **M1** | ATC SATVOICE (INMARSAT) |
| **E1** | FMC WPR ACARS | **M2** | ATC SATVOICE (MTSAT) |
| **E2** | D-FIS ACARS | **M3** | ATC SATVOICE (Iridium) |
| **E3** | PDC ACARS | **O** | VOR |

| | |
|---|---|
| **G** | GNSS. Indien een deel van de vlucht volgens plan zal worden uitgevoerd onder IFR, verwijst het naar GNSS-ontvangers die voldoen aan ICAO-bijlage 10, volume I |
| **H** | HF RTF |
| **I** | Traagheidsnavigatie |
| **J1** | CPDLC ATN VDL Mode 2 |
| **J2** | CPDLC FANS 1/A HFDL |
| **J3** | CPDLC FANS 1/A VDL Mode A |
| **J4** | CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2 |
| **J5** | CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT) |
| **J6** | CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT) |
| **P1** | CPDLC RCP 400 |
| **P2** | CPDLC RCP240 |
| **P3** | SATVOICE RCP 400 |
| **P4-P9** | Gereserveerd voor RCP |
| **R** | PBN-gekeurd |
| **T** | TACAN |
| **U** | UHF RTF |
| **V** | VHF RTF |
| **W** | RVSM-gekeurd |
| **X** | MNPS Approved |
| **Y** | VHF met mogelijkheid tot 8,33 kHz-kanaalafstand |
| **Z** | Andere uitrusting of andere capaciteiten aan boord |

Alfanumerieke tekens die hierboven niet zijn vermeld, zijn gereserveerd.

Surveillanceapparatuur en -capaciteiten

VUL IN **N** indien er geen surveillanceapparatuur voor de te vliegen route aan boord is of de apparatuur onbruikbaar is;

OF

VUL IN een of meer van de volgende beschrijvingen, met een maximum van 20 tekens, om de bruikbare surveillanceapparatuur en/of -capaciteiten aan boord te beschrijven:

SSR Modes A en C

**A** – Transponder — Mode A (4 tekens — 4 096 codes)

**C** – Transponder — Mode A (4 tekens — 4 096 codes) en Mode C

SSR Mode S

**E** – Transponder — Mode S, met inbegrip van luchtvaartuigidentificatie, drukhoogte en extended-squittercapaciteit (ADS-B)

**H** – Transponder — Mode S, met inbegrip van luchtvaartuigidentificatie, drukhoogte en versterkte surveillancecapaciteit

**I** – Transponder — Mode S, met inbegrip van luchtvaartuigidentificatie, maar geen drukhoogtecapaciteit

**L** – Transponder — Mode S, met inbegrip van luchtvaartuigidentificatie, drukhoogte, extended-squittercapaciteit (ADS-B) en versterkte surveillancecapaciteit

**P** – Transponder — Mode S, met inbegrip van drukhoogte, maar geen capaciteit voor luchtvaartuigidentificatie

**S** – Transponder — Mode S, met inbegrip van capaciteit voor drukhoogte en luchtvaartuigidentificatie

**X** – Transponder — Mode S, zonder luchtvaartuigidentificatie en drukhoogtecapaciteit

ADS-B

**B1** – ADS-B met specifieke 1 090 MHz ADS-B “out”-capaciteit

**B2** – ADS-B met specifieke 1 090 MHz ADS-B “out”- en “in”-capaciteit

**U1** – ADS-B "out"-capaciteit met gebruikmaking van UAT

**U2** – ADS-B "out"- en "in"-capaciteit met gebruikmaking van UAT

**V1** – ADS-B "out"-capaciteit met gebruikmaking van VDL Mode 4

**V2** – ADS-B "out"- en "in"-capaciteit met gebruikmaking van VDL Mode 4

ADS-C

**D1** – ADS-C met FANS 1/A-capaciteit

**G1** — – ADS-C met ATN-capaciteit

Alfanumerieke tekens die hierboven niet zijn vermeld, zijn gereserveerd.

VUL IN de 4-letterige ICAO-plaatsindicator van het luchtvaartterrein van vertrek, zoals gespecificeerd in Doc 7910, *Location Indicators*;

OF, indien er geen plaatsindicator is toegekend,

VUL IN ZZZZ en SPECIFICEER, in punt 18:

— de naam en locatie van het luchtvaartterrein, voorafgegaan door DEP/, of

— het eerste punt van de route of het markeerradiobaken, voorafgegaan door DEP/…, indien het luchtvaartuig niet van een luchtvaartterrein is vertrokken;

OF, — – indien het vluchtplan wordt ontvangen van een luchtvaartuig tijdens de vlucht,

VUL AFIL in en SPECIFICEER, in punt 18, de 4-letterlijke ICAO-plaatsindicator van de locatie van de ATS-eenheid waar aanvullende vluchtplangegevens kunnen worden verkregen, voorafgegaan door DEP/.

VERVOLGENS, ZONDER RUIMTE,

Vermeld voor een vóór vertrek ingediend vluchtplan het geschatte tijdstip van vertrek van de standplaats (EOBT) of, voor een vluchtplan dat tijdens de vlucht is ontvangen van een luchtvaartuig, de werkelijke of geschatte tijd op het eerste punt van de route waarop het vluchtplan van toepassing is.

VUL de eerste *kruissnelheid* IN zoals in a) en het eerste *kruisniveau* zoals in b), zonder spatie tussen beide.

DAN, na de pijl VUL de routebeschrijving zoals in c) in.

| |
|---|
| a) *Kruissnelheid (maximaal 5 tekens)* |

VUL de ware vliegsnelheid IN voor het eerste of het volledige kruisgedeelte van de vlucht, in termen van:

Kilometers per uur, uitgedrukt als K, gevolgd door 4 cijfers (bv. K0830), of

Knopen, uitgedrukt als N, gevolgd door 4 cijfers (bv. N0485), of

Indien de bevoegde autoriteit dit voorschrijft, het werkelijke Mach-cijfer, uitgedrukt als M, gevolgd door 3 cijfers (bv. M082).

| |
|---|
| b) *Kruisniveau (maximaal 5 tekens)* |

VUL het geplande kruisniveau IN voor het eerste of het volledige kruisgedeelte van de vlucht, in termen van:

Vliegniveau, uitgedrukt als F, gevolgd door 3 cijfers (bv. F085, F330), *of*

Standaard metriek niveau in tientallen meters, indien voorgeschreven door de bevoegde autoriteit, uitgedrukt als S, gevolgd door 4 cijfers (bv. S1130), *of*

Altitude in honderden voet, uitgedrukt als A, gevolgd door 3 cijfers (bv. A045, A100), of

Altitude in tientallen meters, uitgedrukt als M, gevolgd door 4 cijfers (bv. M0840), of

voor ongecontroleerde VFR-vluchten, de letters VFR.

c) *Route (met inbegrip van wijzigingen van snelheidsniveau en/of vliegvoorschriften)*

Vluchten langs aangewezen ATS-routes

| | |
|---|---|
| VUL IN, | als het luchtvaartterrein van vertrek gelegen is op of verbonden is met de ATS-route, de aanduiding van de eerste ATS-route, |
| OF, | als het luchtvaartterrein van vertrek niet op of verbonden is met de ATS-route, de letters DCT gevolgd door het punt van aansluiting bij de eerste ATS-route, gevolgd door de aanduiding van de ATS-route. |

DAN

| | |
|---|---|
| VUL IN | elk punt waarop het begin van een wijziging van de snelheid en/of het niveau is gepland, dan wel een wijziging van de ATS-route en/of een wijziging van de vliegvoorschriften is gepland, |

IN ELK GEVAL GEVOLGD

| | |
|---|---|
| | door de aanduiding van het volgende ATS-routesegment, zelfs indien het hetzelfde is als het vorige; |
| OF | door DCT, indien de vlucht naar het volgende punt buiten een aangeduide route valt, tenzij beide punten door geografische coördinaten worden gedefinieerd. |

Vluchten buiten aangeduide ATS-routes

| | |
|---|---|
| VUL IN | punten die normaliter niet meer dan 30 minuten vliegtijd of 370 km (200 NM) uit elkaar liggen, met inbegrip van elk punt waarop een verandering van snelheid of niveau, een wijziging van de koers of een wijziging van vliegvoorschriften is gepland, |
| OF, | op verzoek van (een) bevoegde autoriteit(en), |
| DEFINIEER | de koers van vluchten die voornamelijk in oost-westrichting tussen 70° NB en 70°ZB worden uitgevoerd, onder verwijzing naar significante punten die gevormd worden door de snijpunten van de halve of volledige breedtegraad met meridianen op een afstand van 10 graden lengtegraad. Voor vluchten in gebieden buiten deze breedtegraden wordt de koers gedefinieerd door significante punten die worden gevormd door het snijpunt van breedtegraadparallellen met lengtegraden die gewoonlijk 20° lengtegraad uit elkaar liggen. De afstand tussen significante punten mag, voor zover mogelijk, niet meer bedragen dan 1 uur vliegtijd. Indien nodig worden aanvullende significante punten vastgesteld.<br><br>Voor vluchten die voornamelijk in noord-zuidrichting worden uitgevoerd, definieer de koers aan de hand van significante punten die worden gevormd door het snijpunt van hele lengtegraden met gespecificeerde breedtegraadparallellen die 5° uit elkaar liggen. |
| VUL IN | DCT tussen opeenvolgende punten, tenzij beide punten worden bepaald door geografische coördinaten of door de richting en de afstand. |

GEBRUIK ALLEEN de conventies in (1) tot en met (5) hieronder en scheid elk subpunt met een spatie.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

De gecodeerde aanduiding die is toegekend aan de route of het routesegment, in voorkomend geval met inbegrip van de gecodeerde aanduiding die is toegekend aan de standaard vertrek- of aankomstroute (bv. BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

De gecodeerde aanduiding (2 tot 5 tekens) die aan het punt is toegekend (bv. LN, MAY, HADDY),

of, indien geen gecodeerde aanduiding is toegekend, een van de volgende wijzen:

— Alleen graden (7 tekens):

2 cijfers die de breedtegraad in graden beschrijven, gevolgd door "N" (Noord) of "S" (Zuid), gevolgd door 3 cijfers die de lengtegraad in graden beschrijven, gevolgd door "E" (Oost) of "W" (West). Vul zo nodig het juiste aantal cijfers in door nullen in te voegen, bv. 46N078W.

— Graden en minuten (11 tekens):

4 cijfers die de breedtegraad beschrijven in graden en tientallen en eenheden van minuten, gevolgd door "N" (Noord) of "S" (Zuid), gevolgd door 5 cijfers die de lengtegraad beschrijven in graden en tientallen en eenheden van minuten, gevolgd door "E" (Oost) of "W" (West). Vul zo nodig het juiste aantal cijfers aan door nullen in te voegen, bv. 4620N07805W.

— Richting en afstand tot een referentiepunt:

De identificatie van het referentiepunt, gevolgd door de richting vanaf het punt in de vorm van 3 cijfers voor magnetische graden, gevolgd door de afstand vanaf het punt in de vorm van 3 cijfers die zeemijl uitdrukken. In gebieden met een hoge breedtegraad waar door de bevoegde autoriteit is vastgesteld dat de verwijzing naar magnetische graden onpraktisch is, mogen werkelijke graden worden gebruikt. Vul zo nodig het juiste aantal cijfers aan door nullen in te voegen — bv. een punt in een richting van 180 magnetische graden op een afstand van 40 NM van VOR "DUB" moet worden uitgedrukt als DUB180040.

(3) Change of speed or level (maximum 21 characters)

Het punt waarop het begin van een wijziging van de snelheid (5 % TAS of 0,01 Mach of meer) is gepland, exact uitgedrukt als in 2) hierboven, gevolgd door een schuine streep en zowel de kruissnelheid als het kruisniveau, exact uitgedrukt als in a) en b) hierboven, zonder spatie tussen beide, zelfs wanneer slechts één van deze waarden wordt gewijzigd.

Voorbeelden: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) Change of flight rules (maximum 3 characters)

Het punt waarop de wijziging van vluchtregels wordt gepland, exact uitgedrukt als in 2) of 3) hierboven, gevolgd door een spatie en een van de volgende:

VFR indien van IFR naar VFR

IFR indien van VFR naar IFR

Voorbeelden: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) Cruise climb (maximum 28 characters)

De letter C gevolgd door een schuine streep; DAARNA het punt waarop de klim naar het kruisniveau volgens plan zal beginnen, exact uitgedrukt als in 2) hierboven, gevolgd door een schuine streep; DAARNA de snelheid die tijdens de klim naar het kruisniveau moet worden aangehouden, exact uitgedrukt als in a) hierboven, gevolgd door de twee niveaus die de tijdens de klim naar het kruisniveau in te nemen laag definiëren, waarbij elk niveau exact als in b) hierboven wordt uitgedrukt, of het niveau boven hetwelk de klim naar het kruisniveau is gepland, gevolgd door de letters PLUS, zonder spatie ertussen.

Voorbeelden: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

| Luchtvaartterrein van bestemming en totale verstreken tijd (8 tekens) |
|---|

VUL IN de 4-letterlijke plaatsindicator van de ICAO van het bestemmingsluchtvaartterrein, zoals gespecificeerd in Doc 7910, Location Indicators,

OF, indien er geen plaatsindicator is toegekend,

VUL IN ZZZZ en SPECIFICEER in punt 18 de naam en de locatie van het luchtvaartterrein, voorafgegaan door DEST/.

VERVOLGENS, ZONDER RUIMTE

VUL IN de totale geschatte verstreken tijd.

| *Bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein* |
|---|

VUL IN de 4-letterlijke plaatsindicator(en) van de ICAO voor niet meer dan twee bestemmingsluchtvaartterreinen, zoals gespecificeerd in Doc 7910, Location Indicators, gescheiden door een spatie,

OF, indien er geen plaatsindicator is toegewezen aan het/de bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein(en),

VUL IN ZZZZ en SPECIFICEER in punt 18 de naam en de locatie van het bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein, voorafgegaan door ALTN/.

Koppeltekens of schuine strepen mogen alleen worden gebruikt zoals hieronder voorgeschreven.

VUL IN **0** (nul) indien er geen andere informatie is,

OF, alle andere noodzakelijke informatie in de hieronder aangegeven volgorde, in de vorm van de geschikte indicator die wordt gekozen uit de hieronder gedefinieerde indicatoren, gevolgd door een schuine streep en de te registreren informatie:

**STS/** Reden voor speciale behandeling door ATS, bijvoorbeeld een opsporings- en reddingsmissie, als volgt:

- **ALTRV**: voor een vlucht die wordt uitgevoerd in overeenstemming met een hoogtereservering;
- **ATFMX**: voor een vlucht waarvoor de bevoegde autoriteit vrijstelling van ATFM-maatregelen heeft verleend;
- **FFR**: brandbestrijding;
- **FLTCK**: vluchtcontrole voor kalibratie van navigatiehulpmiddelen;
- **HAZMAT**: voor een vlucht met gevaarlijke materialen aan boord;
- **HEAD**: een vlucht met de status van staatshoofd;
- **HOSP**: voor een door de medische autoriteiten opgegeven medische vlucht;
- **HUM**: voor een vlucht in het kader van een humanitaire missie;

**MARSA**: voor een vlucht waarvoor een militaire entiteit de verantwoordelijkheid voor de separatie van militaire luchtvaartuigen op zich neemt;

**MEDEVAC**: voor een medische noodevacuatie waarbij mensenlevens op het spel staan;

**NONRVSM**: voor een in RVSM-luchtruim geplande vlucht die niet geschikt is voor RVSM;

**SAR**: voor een vlucht die betrokken is bij een opsporings- en reddingsmissie, en

**STATE**: voor een vlucht voor militaire, douane- of politiediensten.

Andere redenen voor speciale behandeling door ATS moeten onder de aanduiding "RMK/" worden vermeld.

**PBN/** Indicatie van RNAV- en/of RNP-capaciteiten. Vul maximaal 8 beschrijvingen in die van toepassing zijn op de vlucht, d.w.z. maximaal 16 tekens.

**RNAV-SPECIFICATIES**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **A1** | RNAV 10 (RNP 10) | **C1** | RNAV 2 alle toegestane sensoren |
| | | **C2** | RNAV 2 GNSS |
| **B1** | RNAV 5 alle toegestane sensoren | **C3** | RNAV 2 DME/DME |
| **B2** | RNAV 5 GNSS | **C4** | RNAV 2 DME/DME/IRU |
| **B3** | RNAV 5 DME/DME | | |
| **B4** | RNAV 5 VOR/DME | **D1** | RNAV 1 alle toegestane sensoren |
| **B5** | RNAV 5 INS or IRS | **D2** | RNAV 1 GNSS |
| **B6** | RNAV 5 LORANC | **D3** | RNAV 1 DME/DME |
| | | **D4** | RNAV 1 DME/DME/IRU |

**RNP-SPECIFICATIES:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **L1** | RNP 4 | **S1** | RNP APCH |
| | | **S2** | RNP APCH met BARO-VNAV |
| **O1** | Basis-RNP 1 alle toegestane sensoren | | |
| **O2** | Basis-RNP 1 GNSS | **T1** | RNP AR APCH met RF (speciale vergunning vereist) |
| **O3** | Basisch-RNP 1 DME/DME | **T2** | RNP AR APCH zonder RF (speciale vergunning vereist) |
| **O4** | Basisch-RNP 1 DME/DME/IRU | | |

Combinaties van alfanumerieke tekens die hierboven niet zijn vermeld, zijn gereserveerd.

**NAV/** Andere dan in PBN/gespecificeerde significante gegevens met betrekking tot navigatieapparatuur, zoals vereist door de bevoegde autoriteit.

Vermeld GNSS-augmentatie onder deze indicator, met een spatie tussen twee of meer augmentatiemethoden, bv. NAV/GBAS SBAS.

Vermeld EURPRNAV als het goedgekeurde P-RNAV van het luchtvaartuig uitsluitend gebaseerd is op VOR/DME voor de bepaling van de positie.

**COM/** Vermeld communicatieapparatuur en -mogelijkheden die niet in punt 10, a), zijn gespecificeerd.

**DAT/** Vermeld datacommunicatieapparatuur en -mogelijkheden die niet zijn gespecificeerd in punt 10, a), of "CPDLCX" om aan te geven dat vrijstelling is verleend van de eis om met CPDLC-ATN-B1 te zijn uitgerust.

**SUR/** Vermeld de surveillanceapparatuur en -mogelijkheden die niet in punt 10, b), zijn vermeld. Vermeld alle RSP-specificaties die van toepassing zijn op de vlucht, met aanduiding(en) zonder spatie. Meerdere RSP-specificaties worden gescheiden door een spatie. Voorbeeld: RSP180 RSP400.

Vul EUADSBX, EUEHSX, EUELSX, of een combinatie daarvan in om aan te geven welke vrijstellingen zijn verleend van de eis om met SSR Mode S-transponders of ADS-B-zenders te zijn uitgerust.

**DEP/** Naam en locatie van het luchtvaartterrein van vertrek, indien ZZZZ is ingevuld in punt 13, of de ATS-eenheid waar aanvullende vluchtplangegevens kunnen worden verkregen, indien AFIL is ingevuld in punt 13. Voor luchtvaartterreinen die niet in de desbetreffende luchtvaartgids zijn opgenomen, vermeld de locatie als volgt:

4 cijfers die de breedtegraad beschrijven in graden en tientallen en eenheden van minuten, gevolgd door "N" (Noord) of "S" (Zuid), gevolgd door 5 cijfers die de lengtegraad beschrijven in graden en tientallen en eenheden van minuten, gevolgd door "E" (Oost) of "W" (West). Vul zo nodig het juiste aantal cijfers aan door nullen in te voegen, bv. 4620N07805W (11 tekens).

OF, Richting en afstand tot het dichtstbijzijnde significante punt, als volgt:

De identificatie van het significante punt, gevolgd door de richting vanaf het punt in de vorm van 3 cijfers voor magnetische graden, gevolgd door de afstand vanaf het punt in de vorm van 3 cijfers die zeemijl (NM) uitdrukken. In gebieden met een hoge breedtegraad waar door de bevoegde autoriteit is vastgesteld dat de verwijzing naar magnetische graden onpraktisch is, mogen werkelijke graden worden gebruikt. Vul zo nodig het juiste aantal cijfers aan door nullen in te voegen — bv. een punt in een richting van 180 magnetische graden op een afstand van 40 NM van VOR "DUB" moet worden uitgedrukt als DUB180040.

OF, Het eerste punt van de route (naam of LAT/LONG) of het markeerradiobaken, als het luchtvaartuig niet vanop een luchtvaartterrein is opgestegen.

**DEST/** Naam en locatie van het bestemmingsluchtvaartterrein, als ZZZZ is ingevuld in punt 16. Vermeld voor luchtvaartterreinen die niet zijn opgenomen in de desbetreffende luchtvaartgids de locatie in LAT/LONG of de richting en afstand afstand tot het dichtstbijzijnde significante punt, zoals beschreven onder DEP/hierboven.

**DOF/** De datum van vertrek van de vlucht in een formaat van 6 tekens (YYMMDD, waarbij YY het jaar is, MM de maand en DD de dag).

**REG/** De nationaliteit of het gemeenschappelijk merkteken en registratiekenteken van het luchtvaartuig, indien verschillend van de luchtvaartuigidentificatie in punt 7.

**EET/** Significante punten of FIR-grensaanduidingen en geaccumuleerde geschatte verstreken tijden vanaf het opstijgen tot aan dergelijke punten of FIR-grenzen, indien voorgeschreven op basis van regionale luchtvaartnavigatieovereenkomsten of door de bevoegde autoriteit.

Voorbeelden: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

**SEL/** SELCAL-code, voor luchtvaartuigen die daarmee zijn uitgerust.

**TYP/** Luchtvaartuigtype(s), indien nodig zonder spatie voorafgegaan door één of meer luchtvaartuignummers en gescheiden door één spatie indien ZZZZ is ingevuld in punt 9.

Voorbeeld: TYP/2F15 5F5 3B2

**CODE/** Luchtvaartuigadres (uitgedrukt als een alfanumerieke code van 6 hexadecimale tekens), indien vereist door de bevoegde autoriteit. Voorbeeld: "F00001" is het laagste luchtvaartuigadres in het specifieke blok dat door de ICAO wordt beheerd.

**DLE/** En-routevertraging of -wachten, vul het (de) significante punt(en) in op de route waar een vertraging gepland staat, gevolgd door de lengte van de vertraging in 4 cijfers die de tijd in uren en minuten (hhmm) aangeven.

Voorbeeld: DLE/MDG0030

**OPR/** ICAO-aanduiding of naam van de luchtvaartuigexploitant, indien verschillend van de luchtvaartuigidentificatie in punt 7.

**ORGN/** Het 8-letterige AFTN-adres van de opsteller of andere relevante contactgegevens, in gevallen waarin de opsteller van het vluchtplan niet gemakkelijk kan worden geïdentificeerd, zoals vereist door de bevoegde autoriteit.

**PER/** Gegevens over de prestaties van het luchtvaartuig, aangegeven door één letter, zoals gespecificeerd in de Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168), Volume I — Flight Procedures, indien voorgeschreven door de bevoegde autoriteit.

**ALTN/** Naam van het (de) bestemmingsuitwijkluchtvaartterrein(en), als ZZZZ is ingevuld in punt 16. Vermeld voor luchtvaartterreinen die niet zijn opgenomen in de desbetreffende luchtvaartgids de locatie in LAT/LONG of de richting en afstand afstand tot het dichtstbijzijnde significante punt, zoals beschreven in DEP/hierboven.

**RALT/** Vierletterige ICAO-aanduiding(en) voor en-route-uitwijkluchtvaartterrein(en), zoals gespecificeerd in Doc 7910, Location Indicators, of na(a)m(en) van (het) en-route-uitwijkluchtvaartterrein(en), indien geen aanduiding is toegewezen. Vermeld voor luchtvaartterreinen die niet zijn opgenomen in de desbetreffende luchtvaartgids de locatie in LAT/LONG of de richting en afstand afstand tot het dichtstbijzijnde significante punt, zoals beschreven in DEP/hierboven.

**TALT/** Vierletterige ICAO-aanduiding(en) voor startuitwijkluchtvaartterrein, zoals gespecificeerd in Doc 7910, Location Indicators, of naam van het startuitwijkluchtvaartterrein, indien geen aanduiding is toegewezen. Vermeld voor luchtvaartterreinen die niet zijn opgenomen in de desbetreffende luchtvaartgids de locatie in LAT/LONG of de richting en afstand afstand tot het dichtstbijzijnde significante punt, zoals beschreven in DEP/hierboven.

**RIF/** De gegevens van de route naar het alternatieve bestemmingsluchtvaartterrein, gevolgd door de 4-letterige ICAO-plaatsindicator van het luchtvaartterrein. Voor de herziene route moet tijdens de vlucht opnieuw klaring worden gegeven.

Voorbeelden: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

**RVR/** vereiste minimale zichtbare baanlengte voor de vlucht, uitgedrukt in 3 cijfers.

**RFP/** vermelding van het nummer van de vervangende vliegplannen die zijn ingediend in het formaat "Q", gevolgd door 1 cijfer dat de herhaling van de vervanging aangeeft.

Voorbeelden: RFP/Q2.

**RMK/** Eventuele andere opmerkingen in gewone taal wanneer de bevoegde autoriteit dat verlangt of noodzakelijk acht.

Duurzaamheid

Na E/ VUL een groep van 4 cijfers IN die de brandstofautonomie in uren en minuten aangeeft.

| Personen aan boord |
|---|

Na P/ VUL het totale aantal personen aan boord IN (passagiers en bemanning), indien vereist door de bevoegde autoriteit. VUL TBN IN ("To Be Notified") indien het totale aantal personen niet bekend is op het moment van indiening.

| Nood- en overlevingsuitrusting |
|---|

| | |
|---|---|
| **R/** | (RADIO) U SCHRAPPEN indien UHF op frequentie 243,0 MHz niet beschikbaar is.<br>V SCHRAPPEN indien VHF op frequentie 121,5 MHz niet beschikbaar is.<br>E SCHRAPPEN indien er geen plaatsaanduidende noodzender (ELT) beschikbaar is. |
| **S/**<br>(OVERLEVINGSUITRUST-ING) | alle indicatoren SCHRAPPEN als er geen overlevingsuitrusting aan boord is.<br>P SCHRAPPEN als er geen polaire overlevingsuitrusting aan boord is.<br>D SCHRAPPEN als er geen woestijnoverlevingsuitrusting aan boord is.<br>M SCHRAPPEN als er geen maritieme overlevingsuitrusting aan boord is.<br>J SCHRAPPEN als er geen jungleoverlevingsuitrusting aan boord is. |
| **J/**(VESTEN) | alle indicatoren SCHRAPPEN als er geen reddingsvesten aan boord zijn.<br>L SCHRAPPEN als de reddingsvesten niet met lichten zijn uitgerust.<br>F SCHRAPPEN als de reddingsvesten niet voorzien zijn van fluoresceïne.<br>U of V of beide SCHRAPPEN, zoals in R/hierboven, om aan te geven of de vesten, indien aanwezig, over radiocapaciteit beschikken. |
| D/(REDDINGSBOTEN)<br>(AANTAL) | aanduidingen D en C SCHRAPPEN indien er geen reddingsboten aan boord zijn, of<br>VUL IN hoeveel reddingsboten er aan boord zijn, en<br>(CAPACITEIT) — VUL de totale capaciteit, in personen, in van alle reddingsboten aan boord, en<br>(OVERKAPPING) — SCHRAP indicator C als de reddingsboten niet overkapt zijn, en<br>(KLEUR) — VUL de kleur van de reddingsboten IN, indien aanwezig. |
| **A/**(KLEUR EN MERKTEKENS VAN HET LUCHTVAARTUIG) | VUL de kleur van het luchtvaartuig en de belangrijke merktekens IN. |
| **N/**(OPMERKINGEN) | SCHRAP indicator N indien er geen opmerkingen zijn, of VERMELD alle andere overlevingsuitrusting aan boord en eventuele andere opmerkingen over overlevingsuitrusting. |
| **C/**(PILOOT) | VUL de naam van de gezagvoerder IN. |

2.3. Ingediend door

VUL IN de naam van de eenheid, het agentschap of de persoon die het vluchtplan indient.".