Bijlage

Toelichting wijzigingen 2025 bijlagen bij het Verdrag voor de internationale burgerluchtvaart

Bijlage 3 (Meteorologische diensten voor internationale luchtvaartnavigatie)

Bijlage 3 bij het Verdrag van Chicago regelt Meteorologische Diensten voor internationale Luchtvaartnavigatie. De 82-ste wijziging van deze Bijlage is voorbereid door het Meteorologiepanel. De wijziging ziet op voorschriften voor ruimteweerinformatiediensten, kwantitatieve informatie over vulkanische as en de internationale luchtvaartvulkaanwaarschuwing (IAVW), het ICAO meteorologische informatie-uitwisselingsmodel (IWXXM), het wereldwijde gebiedsvoorspellingssysteem (WAFS), en een verbeterde definitie van meteorologische autoriteit en de introductie van een nieuwe definitie van meteorologische dienstverlener.

Bijlage 10 (Aeronautische telecommunicatie)

- **Volume I (Radionavigatiehulpmiddelen)**

Volume I van Bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago regelt Radio navigatie hulpmiddelen voor luchtvarenden. Wijziging 94 van dit bijlageonderdeel vloeit voort uit aanbevelingen van het ICAO Navigatie Systemen Panel. De wijziging regelt geavanceerde autonome integriteitsbewaking van ontvanger (ARAIM), het wereldwijde positioneringssysteem (GPS), het Galileo-systeem, het satellietgebaseerde augmentatiesysteem (SBAS), het grondgebaseerde augmentatiesysteem (GBAS), afstandsmeetapparatuur (DME) en frequentietoewijzingsplanning voor instrumentlandingssysteem (ILS), VHF omnidirectionele radiobereik (VOR), DME en GBAS.
De wijzigingen zijn bedoeld om de standaarden en aanbevolen werkwijzen uit de Bijlage te harmoniseren. De wijziging voorziet onder meer in het verwijderen van verouderde bepalingen en op een enkel punt het verplaatsen van onderdelen naar het Handboek inzake radiofrequentiespectrumvereisten voor de burgerluchtvaart (Doc 9718).

- **Volume II (Communicatieprocedures)**

Volume II van Bijlage 10 regelt communatieprocedures op het gebied van Aeronautische telecommunicatie. Wijziging 94 van dit bijlageonderdeel is ontwikkeld door de Data Communications Infrastructure Working Group van het ICAO Communicatie Panel. De wijziging vloeit ook voort uit aanbevelingen van het Meteorology Panel betreffende de ruimteweerinformatiediensten.
De wijziging waarmee vereisten voor het luchtvaarttelecommunicatienetwerk (ATN)/ (IPS) zijn geactualiseerd voorziet onder meer in het vervangen van "ATN-internet" door "ATN/ Internet Protocol Suite (IPS)". Ook is de term "gebruiker" vervangen door "eenheid" om de nauwkeurigheid te verbeteren. De daaruit voortvloeiende wijziging met betrekking tot informatie over ruimteweer heeft tot doel informatie over ruimteweer toe te voegen aan een vluchtveiligheidsbericht dat via het vaste luchtvaarttelecommunicatienetwerk (AFTN) met prioriteitsindicator "FF" wordt verzonden

- **Volume III (Communicatiesystemen)**

Volume III van Bijlage 10 regelt communicatie systemen op het gebied van Aeronautische telecommunicatie. Wijziging 93 is voorgesteld door de Data Communicatie-infrastructuurwerkgroep van het ICAO Communicatiepanel. De wijziging werkt de vereisten voor het luchtvaarttelecommunicatienetwerk (ATN)/Internet Protocol Suite (IPS) bij en heeft tot doel de beveiliging van luchtvaartcommunicatie in het wereldwijde luchtverkeersbeheersysteem (ATM) te verbeteren. Met de toenemende afhankelijkheid van geautomatiseerde systemen en netwerkcommunicatie zijn robuuste beschermingsmaatregelen tegen kwaadwillige, opzettelijke en onopzettelijke interferentie essentieel. Het amendement introduceert maatregelen om de toekomstige ATN/IPS-communicatienetwerken te beschermen en hun betrouwbaarheid, integriteit en veerkracht tegen onrechtmatige verstoringen te waarborgen. Daarnaast benadrukt de wijziging het cruciale belang van IPS-cyberweerbaarheid en risicobeheer binnen de ATN/IPS-omgeving.

- Volume V (Aeronautisch radiofrequentiespectrumgebruik)
Volume V van Bijlage 10 bij het Verdrag van Chicago ziet op het gebruik van het Aeronautisch Radio Frequentie Spectrum gebruik. Voorstellen voor wijziging 91 van Volume V zijn voorbereid door het Panel voor Frequentiespectrumbeheer. De wijziging voorziet in bepalingen voor de implementatie van draadloze avionische interne communicatie (WAIC). Voorstellen voor de wijziging van het Bijlageonderdeel zijn ook ontwikkeld door het Panel voor Navigatiesystemen (NSP/7). Het gaat om wijzigingen met betrekking tot frequentiegebruik voor instrumentlandingssysteem (ILS), VHF omnidirectionele radiobereik (VOR), afstandsmeetapparatuur (DME) en grondgebonden augmentatiesysteem (GBAS).

Bijlage 11 (Luchtverkeersdiensten)

Bijlage 11 bij het Verdrag van Chicago heeft betrekking op luchtverkeersdienstverlening (Air Traffic Services). Wijziging 54 van deze bijlage is voorbereid door het ICAO Meteorologiepanel. De wijziging ziet op een verbeterde definitie van meteorologische autoriteit, de introductie van een nieuwe definitie voor meteorologische dienstverlener en de afstemming van verwijzingen naar de nieuwe Procedures voor Luchtvaartdiensten - Meteorologie (PANS-MET, Doc 10157). De verbeterde definitie van meteorologische autoriteit en, bijgevolg, een nieuwe definitie voor meteorologische dienstverlener, maken een beter onderscheid tussen de rollen en verantwoordelijkheden van de meteorologische autoriteit en de meteorologische dienstverlener. Dit komt overeen met de regelingen die momenteel worden geïmplementeerd door een toenemend aantal staten. De wijziging stemt Bijlage 11 beter af op de vereisten van Bijlage 3.

Bijlage 14 (Luchthavens)

- Volume I (Luchthavenontwerp en -operatie)
Bijlage 14, Volume I, bij het Verdrag van Chicago heeft betrekking op Luchthavens. Wijziging 18 van dit bijlageonderdeel is voorgesteld door het ICAO Aerodromes Design and Operations Panel. De wijziging heeft onder meer betrekking heeft op luchthavenontwerpen en is bedoeld om de vereiste strookbreedte voor startbanen beter weer te geven. Het moet de geometrische discrepantie in de breedte van de startstrook tussen de verschillende codenummers voor niet-instrumentele (NINST) startbanen wegnemen. De wijziging heeft verder betrekking op visuele hulpmiddelen en voorziet in borden voor de resterende startbaanafstand (RDRS); harmonisatie van de luchthavenverlichtingseisen voor CAT II-operaties onder de 350 m; drempelmarkering voor verharde startbanen; en visuele hulpmiddelen om tijdelijke sluitingen van startbanen en andere wijzigingen in het bewegingsgebied op een operationeel vliegveld aan te duiden. Dit amendement zal de operationele veiligheid helpen verbeteren door piloten een beter situationeel bewustzijn te bieden via visuele hulpmiddelen op de luchthaven. Discrepanties tussen het ontwerp van visuele hulpmiddelen en de operationele vereisten ervan zijn ook in deze wijziging aangepakt.
De wijziging bevat met betrekking tot de afhandeling op de grond basisbepalingen voor veiligheidstoezicht op die afhandeling. Deze bepalingen zullen de luchtvaartveiligheid helpen verbeteren door het aantal ongevallen, incidenten en andere incidenten met vliegtuigen, luchthavenfaciliteiten en personeel te verminderen. Verder is sprake van een wijziging met betrekking tot de platformbeheerservice. Deze wijziging moedigt platformbeheerservices aan om rekening te houden met de eisen rond de veiligheid van de afhandeling op de grond bij het manoeuvreren van vliegtuigen op en van de standplaats, om de veiligheid van het vliegtuig te waarborgen en de veiligheid van het personeel dat eromheen werkt te garanderen. Tot slot voorziet wijziging 18 in voorzieningen rond obstakelbeperkende oppervlakken (OLS) met regels voor een set (of sets) van oppervlakken met duidelijke doelen en kenmerken, die ervoor zorgen dat alleen de vereiste oppervlakken worden gebruikt en dat ze prestatiegericht zijn en aanpasbaar aan het type operaties dat op de luchthaven wordt uitgevoerd.

- Volume II (Heliports)

Bijlage 14, Volume II, bij het Verdrag van Chicago heeft betrekking op heliports (luchthavens voor helicopters). Voorstellen voor de 10e wijziging van dit volumedeel van de Bijlage zijn gedaan door het ICAO Aerodrome Design and Operations Panel (ADOP). Het amendement regelt certificering en een veiligheidsbeheerssysteem (SMS) op heliports, obstakelbeperkingsoppervlakken en visuele hulpmiddelen (verlichting) die verband houden met heliports. De wijziging betreffende certificering en een veiligheidsmanagement systeem (SMS) op heliports voert de eis in om heliports die worden gebruikt voor internationale vluchten te certificeren in overeenstemming met de toepasselijkheid van de bijlage. Het ontbreken van wettelijke vereisten voor certificering en een SMS voor heliports voor openbaar gebruik heeft eerder geleid tot een verminderde bescherming van heliportpassagiers in vergelijking met luchthavenpassagiers. Het wordt daarom gunstig geacht voor de veiligheid, regelmaat en efficiëntie dat staten ook voor deze heliports een certificaat en een SMS kunnen eisen. Het besluit om certificering en een SMS voor heliports met continu toezicht in te voeren in Volume II van Bijlage 14, zal bijdragen aan de vermindering van helikopterongevallen en -incidenten op heliports. Met betrekking tot de wijziging betreffende obstakelbeperkende oppervlakken in verband met heliports is geconstateerd dat veel heliports geen eindnaderings- en opstijggebieden (FATO's) meer hebben en zich niet in grote open gebieden bevinden; de meeste liggen op kleine locaties, zodanig gelegen dat de veelzijdigheid van de helikopteroperaties mogelijk maakt die normaal gesproken ontoegankelijk zouden zijn voor vliegtuigen met vaste vleugels. De locatie van nieuwe heliports in dichtbevolkte gebieden heeft er ook toe geleid dat de faciliteiten op de daken van gebouwen moesten worden geplaatst om ze boven de obstakels uit te tillen. De doelstellingen van de bestaande normen in Bijlage 14, Volume II, zijn niet gewijzigd; ze zijn grotendeels aangepast of uitgebreid om de flexibiliteit mogelijk te maken die nodig is voor de introductie van heliports in omgevingen met veel obstakels. De wijziging betreffende visuele hulpmiddelen (verlichting) in verband met heliports is nu objectiever, waarbij een deel van de voorschriften is omgezet in richtlijnen, uitgebreid en opgenomen in het Heliport Handboek (Doc 9261). Dit heeft ertoe geleid dat de gedetailleerde specificaties van bepaalde, minder gangbare verlichtingssystemen zijn opgenomen in document 9261, zodat operators enige flexibiliteit en keuzevrijheid hebben.

Bijlage 15 (Aeronautische informatiediensten)

Bijlage 15, bij het Verdrag van Chicago heeft betrekking op Luchtvaartinformatiediensten. De 44-ste wijziging van deze bijlage kwam tot stand door aanbevelingen van het ICAO Meteorologiepanel. De wijziging ziet op de ontwikkeling van een ruimteweerinformatiedienst. In dat kader wordt voorzien in het schrappen van de eis tot het vaststellen van een Notice to Airmen (NOTAM) met betrekking tot ruimteweer om verwarring te voorkomen. Verder is de informatie in adviezen omtrent ruimteweer, die op basis van adviezen van staten en de industrie tot stand komt, gestandaardiseerd.

Bijlage 19 (Veiligheidsmanagement)

Bijlage 19 bij het Verdrag van Chicago voor de internationale burgerluchtvaart (hierna: Verdrag van Chicago) heeft betrekking op Veiligheidsmanagement. De tweede wijziging van deze Bijlage is binnen de Internationale organisatie voor de burgerluchtvaart (hierna: ICAO) voorgesteld door van het Safety Management Panel, het Remotely Piloted Aircraft Systems Panel en de Aerodrome Design and Operations Panel Working Group. Wijzigingen met betrekking tot de verbetering van de State Safety Programme (SSP)-bepalingen zijn bedoeld om staten te ondersteunen bij de effectieve implementatie van een SSP, met de nadruk op het verder verbeteren van processen en activiteiten met betrekking tot veiligheidsbeheer. Het omvat een nieuwe bepaling voor het beheer van veranderingen op staatsniveau, in overeenstemming met het veiligheidsbeheersysteem (SMS-raamwerk). Ook is een bijgewerkte en uitgebreidere definitie van een SSP opgenomen.
Volgens Aanbeveling 6.2.1/1 c) van de Dertiende Luchtvaartconferentie (AN-Conf/13) met betrekking tot het concept van een aanvaardbaar niveau van veiligheidsprestaties (ALoSP), is een holistische evaluatie uitgevoerd van de bepalingen met betrekking tot het beheer van veiligheidsprestaties in Bijlage 19. Om de uitdagingen aan te pakken waarmee staten worden geconfronteerd bij het vaststellen van een ALoSP en om lessen te weerspiegelen die zijn geleerd bij de implementatie ervan, is de bepaling met betrekking tot een ALoSP vervangen door een meer fundamentele norm voor het beheer van veiligheidsprestaties. De wijzigingen met betrekking tot de verbetering van de bepalingen inzake het veiligheidsbeheersysteem zijn erop gericht om staten en dienstverleners te ondersteunen bij de effectieve implementatie van het

veiligheidsmanagementraamwerk, met de nadruk op het verder verbeteren van processen en activiteiten met betrekking tot het beheer van veiligheidsrisico's en het beheer van veiligheidsprestaties. Ook is de structuur van de bepalingen inzake het beheer van veiligheidsprestaties gewijzigd, omwille van de consistentie.
Deze wijziging breidt SMS uit naar operators die beschikken over een certificaat voor de exploitatie van een op afstand bestuurd vliegtuig (RPAS) (onafhankelijk bestuurde vliegtuigsystemen) en die bevoegd zijn om internationale operaties uit te voeren overeenkomstig Bijlage 6 — Operatie van vliegtuigen, Deel IV — Internationale operaties — op afstand bestuurde vliegtuigsystemen, evenals erkende onderhoudsorganisaties die diensten aan hen verlenen. Het betreft ook de uitbreiding van SMS naar gecertificeerde heliports overeenkomstig Bijlage 14 — Luchthavens, Deel II — Heliports.
Gezien de belangstelling van sommige staten en internationale organisaties om SMS uit te breiden naar andere luchtvaartsectoren buiten het toepassingsgebied van Bijlage 19, bevat deze wijziging een aanbeveling met betrekking tot de discretionaire toepasbaarheid van SMS. De nieuwe bepaling biedt staten de flexibiliteit om SMS te vereisen, indien passend geacht, ter ondersteuning van het beheer van veiligheidsrisico's voor elke sector in het luchtvaartsysteem, inclusief grondafhandelingsdienstverleners (GHSP's).
De wijzigingen met betrekking tot bepalingen die verband houden met de ontwikkeling van veiligheidsinformatie ter ondersteuning van besluitvorming in de luchtvaart worden verder verbeterd om een proactievere en meer geïntegreerde benadering van veiligheidsbeheer te ondersteunen. De wijzigingen in Bijlage 19 zijn bedoeld om staten te ondersteunen bij de ontwikkeling van veiligheidsinformatie, zo voorzien de wijzigingen in verduidelijkingen met betrekking tot een systeem voor het verzamelen en verwerken van veiligheidsgegevens (SDCPS) en de definities van veiligheidsgegevens en veiligheidsinformatie; en de versterking van bepalingen met betrekking tot het delen en uitwisselen van veiligheidsinformatie en veiligheidsinformatie binnen de luchtvaartsector. Deze bepalingen worden ook ondersteund door een nieuwe handleiding, de Safety Intelligence Manual (Doc 10159).