

---

## 633

### **Beschikking van de Minister van Justitie van 27 september 2010 tot plaatsing in het Staatsblad van de tekst van het Besluit luchtverkeer BES, zoals gewijzigd bij het Aanpassingsbesluit openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba**

---

De Minister van Justitie,

Gelet op artikel 24, eerste lid, van de Invoeringswet openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba;

Besluit:

de tekst van het Besluit luchtverkeer BES, zoals gewijzigd bij het Aanpassingsbesluit openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba in het Staatsblad te plaatsen als bijlage bij deze beschikking.

's-Gravenhage, 27 september 2010

De Minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

Uitgegeven de *eerste* oktober 2010

De Minister van Justitie,  
E. M. H. Hirsch Ballin

# TEKST VAN HET BESLUIT LUCHTVERKEER BES, ZOALS GEWIJZIGD BIJ HET AANPASSINGSBESLUIT OPENBARE LICHAMEN BONAIRE, SINT EUSTATIUS EN SABA

## HOOFDSTUK 1 Begripsbepalingen

### Artikel 1

1. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

*ACAS (Airborne Collision Avoidance System)*: een systeem aan boord van een luchtvaartuig, werkend met signalen van transponders en onafhankelijk van installaties op de grond, dat de gezagvoerder advies geeft over mogelijk conflicterende luchtvaartuigen die zijn uitgerust met een transponder;

*AFIS: («Aerodrome flight information service»)*: onderdeel van luchtverkeersdienstverlening dat voorziet in het geven van inlichtingen die tot doel hebben een veilig en geregeld verloop van het luchtvaartterreinverkeer op daartoe door de Minister aangewezen luchtvaartterreinen;

*luchtverkeerstroomregeling (air traffic flow management)*: een dienstverlening aan het luchtverkeer met het doel een optimale luchtverkeerstroom te verzekeren naar of via gebieden waarin het luchtverkeersaanbod de capaciteiten van het luchtverkeerssysteem overtreft;

*AIS (Aeronautical Information Services)*: vluchtvoorlichtingsdienst die is belast met het geven van luchtvaartinlichtingen, die nodig zijn voor een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer vóór de vlucht en het in ontvangst nemen daarvan na de vlucht;

*alarmering*: een dienstverlening met het doel de betrokken instanties te waarschuwen aangaande luchtvaartuigen, die hulp behoeven in de vorm van opsporing en redding en deze instanties bij te staan voor zover dat vereist is;

*algemene luchtverkeersleiding*: het geven van luchtverkeersleiding bij een aangewezen algemene luchtverkeersleidingsdienst;

*algemeen luchtverkeersleidingsgebied (Control Area-CTA)*: een luchtverkeersleidingsgebied, dat zich in opwaartse richting uitstrekt vanaf een vastgestelde grens boven het aardoppervlak;

*ATC: «Air Traffic Control»*

*bijzonder luchtverkeersgebied*: een luchtruimte met vastgestelde begrenzingsen, waarbinnen nadere voorschriften zijn gesteld ter bescherming van bepaalde soorten luchtverkeer of van bijzondere luchtvaartactiviteiten;

*bijzondere VFR-vlucht*: een VFR-vlucht, die overeenkomstig een klaring van een luchtverkeersleidingsdienst wordt uitgevoerd binnen een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied, onder weersomstandigheden die slechter zijn dan zichtweersomstandigheden;

*functioneel luchtruimblok*: luchtruimblok dat berust op operationele behoeften en een afspiegeling is van de noodzaak om een meer geïntegreerd beheer van het luchtruim te verzekeren, ongeacht de bestaande grenzen;

*gecontroleerd luchtvaartterrein*: een luchtvaartterrein, waar luchtverkeersleiding wordt gegeven aan luchtvaartterreinverkeer;

*gecontroleerde vlucht*: een vlucht waarvoor een klaring is vereist;

*grondzicht*: het zicht op een luchtvaartterrein, zoals bepaald door een bevoegde waarnemer of met daartoe bestemde apparatuur;

*IFR-vlucht*: een vlucht uitgevoerd in overeenstemming met instrumentvliegvoorschriften;

*instrumentweersomstandigheden*: weersomstandigheden, die zijn uitgedrukt in termen van zicht, afstand tot wolken en wolkenbasis en die minder zijn dan de voorgeschreven minimum waarden voor zichtweersomstandigheden;

*klaring*: machtiging aan de gezagvoerder van een luchtvaartuig om een vlucht aan te vangen of te vervolgen onder door een luchtverkeersleidingdienst gestelde voorwaarden;

*kruishoogte*: een vlieghoogte, die tijdens een aanzienlijk deel van een vlucht wordt gehandhaafd;

*luchtvaartterreinverkeer*: alle verkeer op het manoeuvreergebied en alle luchtvaartuigen, die zich bevinden in het luchtverkeerscircuit van het betrokken luchtvaartterrein dan wel dit circuit binnenvliegen of verlaten;

*luchtvaartterreinvluchtinformatiegebied (aerodrome flight information zone (AFIZ))*: luchtruimte met vastgestelde begrenzingen waarbinnen AFIS wordt verstrekt;

*luchtverkeerscircuit*: de voorgeschreven vliegbaan voor luchtvaartuigen, die moet worden gevolgd in de nabijheid van een luchtvaartterrein;

*luchtverkeersdienst*: één of meer van de diensten, die zijn belast met het uitoefenen van de luchtverkeersdienstverlening, zijnde: luchtverkeersleidingsdiensten, vluchtinformatiecentrum en luchtverkeersmeldingspost;

*luchtverkeersleidingsdienst*: luchtverkeersdienst belast met de uitoefening van luchtverkeersleiding;

*luchtverkeersdienstverleningsgebied*: deel van het luchtruim met vastgestelde begrenzingen, waarvoor is vastgesteld welke soorten vluchten erin mogen worden uitgevoerd en welke soorten luchtverkeersdienstverlening er worden verstrekt, alsmede welke regels gelden voor de vluchtuivoering;

*luchtverkeersleiding*: het regelen van het luchtverkeer door het geven van klaringen en aanwijzingen aan deelnemers aan het luchtverkeer;

*luchtverkeersleidingscentrum (area control centre – ACC)*:

luchtverkeersdienst, belast met het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten, vluchtinlichtingendiensten, alarmeringsdiensten en adviesdiensten voor het luchtverkeer;

*luchtverkeersleidingsgebied*: een luchtverkeersdienstverleningsgebied, waarbinnen luchtverkeersleiding wordt gegeven aan IFR-vluchten en VFR-vluchten in overeenstemming met de geldende luchtruimteclassificatie;

*luchtverkeersmeldingspost (air traffic services reporting office (ARO))*: een luchtverkeersdienst belast met het ontvangen van vliegplannen voor de vlucht en rapporten betreffende de luchtverkeersdienstverlening;

*luchtverkeersroute*: een bepaalde route, vastgesteld om de verkeersstroom te kanaliseren, waar dat nodig is voor de verzorging van de luchtverkeersdienstverlening;

*manoeuvreergebied*: het gedeelte van een luchtvaartterrein, met uitzondering van platforms, dat gebruikt wordt voor het opstijgen, het landen van luchtvaartuigen en het taxiën van luchtvaartuigen;

*meldingspunt*: een geografisch bepaalde plaats, ten opzichte waarvan de positie van een luchtvaartuig kan worden gemeld;

*movement area*: het gedeelte van een luchtvaartterrein bestemd voor het opstijgen, landen en taxiën van luchtvaartuigen, bestaande uit het manoeuvreergebied en het platform;

*naderingsluchtverkeersleiding*: het geven van luchtverkeersleiding bij een aangewezen naderingsluchtverkeersleidingsdienst;

*naderingsluchtverkeersleidingsdienst (approach control office – APP)*: luchtverkeersdienst, belast met het geven van luchtverkeersdienstverlening aan het luchtverkeer dat een gecontroleerd luchtvaartterrein nadert, dan wel daarvan vertrekt;

*naderingsluchtverkeersleidingsgebied (Terminal control area TMA):* een algemeen luchtverkeersleidingsgebied, dat doorgaans is ingesteld bij het kruispunt van luchtverkeersroutes gelegen in de nabijheid van één of meer luchtvaartterreinen;

*NOTAM:* een bericht aan luchtvaardenden gedistribueerd middels telecommunicatie met inlichtingen over de instelling, toestand, of verandering van enige luchtvaartfaciliteit, -dienstverlening, -procedure of -gevaar, waarvan het noodzakelijk is dat personen die betrokken zijn bij de vluchtvoorbereiding en -uitvoering tijdig kennis nemen;

*omschakelpunt:* het punt waar een luchtvaartuig tijdens een vlucht langs een luchtverkeersroute-segment, dat is bepaald met betrekking tot alzijdig gerichte radiobakens werkend op zeer hoge frequenties (VOR's), verwacht wordt – voor de primaire navigatie – om te schakelen van het baken achter het luchtvaartuig naar het volgende baken vóór het luchtvaartuig;

*plaatselijke luchtverkeersleiding:* het geven van luchtverkeersleiding bij een aangewezen plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst;

*plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst (aerodrome control tower – TWR):* luchtverkeersdienst belast met het geven van luchtverkeersdienstverlening aan luchtvaartterreinverkeer;

*plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied (Control Zone (CTR):* een luchtverkeersleidingsgebied, dat zich verticaal uitstrekt vanaf het aardoppervlak tot aan een vastgestelde bovengrens;

*platform:* een gedeelte van een luchtvaartterrein, dat bestemd is voor het opstellen van luchtvaartuigen, met het doel passagiers te laten in- of uitstappen, post of vracht te laden of te lossen, brandstof in te nemen, te parkeren of onderhoudswerkzaamheden te verrichten;

*RA (Resolution Advisory):* een door ACAS aan de gezagvoerder gegeven advies om zodanig te manoeuvreren dat een botsing wordt voorkomen;

*RCC:* Rescue Coordination Centre van de Kustwacht voor Aruba, Curaçao en Sint Maarten alsmede voor de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba;

*RNP:* «Required Navigation Performance»;

*sleep:* een door een luchtvaartuig door middel van een sleepkabel voortgetrokken sleepnet, doel voor richt- en schietoefeningen of een zweefvliegtuig;

*sleepkabel:* het geheel van onderdelen dat de verbinding vormt tussen het luchtvaartuig en de sleep;

*sleepvliegtuig:* een vliegtuig, ingericht voor het doen opstijgen en in de lucht voortslepen van een sleep;

*uitwijkhaven:* een luchtvaartterrein, waarheen een vlucht kan worden vervolgd indien moet worden afgezien van landing op het luchtvaartterrein van bestemming;

*Verdrag:* het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;

*VFR-vlucht:* een vlucht waarop vastgestelde algemene vliegvoorschriften alsmede vastgestelde zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn;

*vliegniveau:* een vlak van constante atmosferische druk in relatie tot het referentie-drukvlak van 1013.2 hectopascals (hPa), dat van soortgelijke vlakken is gescheiden door bepaalde drukintervallen;

*vliegzicht:* het zicht recht vooruit waargenomen vanuit de stuurhut van een luchtvaartuig tijdens de vlucht;

*vluchtinformatiecentrum:* een luchtverkeersdienst, die is belast met het verstrekken van vluchtinformatie en het verzorgen van de alarmering;

*vluchtinformatieverstrekking:* een dienstverlening met het doel inlichtingen te geven tijdens de vlucht ten behoeve van een veilige en doelmatige vluchttuitvoering;

*voet:* de lengte gelijk aan 0.3048 m;

*Very High Frequency Omnidirectional Radio Range (VOR)*: een op de grond geplaatst zendstelsel dat het mogelijk maakt om vanuit het vliegtuig geselecteerde radiaal te onderscheppen of te volgen door middel van fasevergelijking;

*zichtweersomstandigheden*: weersomstandigheden, die zijn uitgedrukt in termen van zicht, afstand tot wolken en wolkenbasis die gelijk zijn aan, of beter zijn dan de voorgeschreven minimum waarden;

*zonsondergang*: het ogenblik, waarop de bovenrand van de zon onder de schijnbare kim verdwijnt op zeeniveau;

*zonsopgang*: het ogenblik, waarop de bovenrand van de zon boven de schijnbare kim verschijnt op zeeniveau.

2. Een wijziging van de in dit besluit genoemde bijlagen bij het Verdrag geldt vanaf het moment waarop van deze wijziging mededeling in het Tractatenblad is gedaan.

## **HOOFDSTUK 2**

### **Luchtverkeersdienstverlening en kwaliteits- en veiligheidssysteem luchtverkeersleidingsdiensten**

#### **Artikel 2**

1. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op het luchtruim binnen de delen van het vluchtinformatiegebied Curaçao en het vluchtinformatiegebied San Juan dat zich boven het territorium van de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba bevindt dan wel die delen waarvoor de Minister de verantwoordelijkheid voor het verzorgen van luchtverkeersdienstverlening heeft aanvaard.

2. De bepalingen van hoofdstuk 4, 5, 6 en 7 zijn van toepassing op alle luchtvaartuigen binnen het grondgebied van de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba – de territoriale wateren daaronder begrepen – en binnen het luchtruim, bedoeld in het eerste lid.

3. Bij ministeriële regeling worden de grenzen van het luchtruim, bedoeld in het eerste lid, vastgelegd.

#### **Artikel 3**

De Minister stelt de luchtruimstructuur, inclusief de structuur van luchtroutes, de classificatie van het luchtruim en de indeling van het luchtruim vast.

#### **Artikel 4**

1. Een luchtverkeersdienstverlener die belast is met het geven van luchtverkeersdienstverlening in het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid, geeft luchtverkeersdienstverlening op een veilige, efficiënte, continue en voortdurende basis, voor zover dit vereist wordt om tegemoet te komen aan de vraag naar zulke diensten in het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid.

2. De luchtverkeersdienstverlener houdt zich onverminderd andere bepalingen opgenomen in dit besluit aan de algemene vereisten voor het geven van luchtverkeersdienstverlening, zoals opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage A.

3. De luchtverkeersdienstverlener stuurt de Minister een afschrift van de aansprakelijkheidsverzekering, bedoeld in de bij dit besluit behorende bijlage A.

#### **Artikel 5**

[Vervallen]

## **Artikel 6**

[Vervallen]

## **Artikel 7**

[Vervallen]

## **Artikel 8**

De Minister kan op nationaal niveau deskundige organisaties of op internationaal niveau door ICAO erkende organisaties die de technische ervaring en deskundigheid bezitten, de bevoegdheid geven om controle uit te oefenen op de door de Minister aan te geven van toepassing zijnde eisen en normen opgenomen in dit besluit.

## **Artikel 9**

1. Een erkende organisatie beschikt over:
  - a. ruime, aantoonbare ervaring met de beoordeling van openbare en particuliere entiteiten in de luchtvervoersectoren, met name luchtvaartnavigatiedienstverleners en in andere vergelijkbare sectoren op één of meer van de onder dit besluit vallende gebieden;
  - b. uitgebreide regels en voorschriften voor de periodieke beoordeling van de bovengenoemde entiteiten, die worden gepubliceerd en voortdurend worden aangepast en verbeterd door middel van programma's voor onderzoek en ontwikkeling;
  - c. het nodige technische, leidinggevende, ondersteunende en onderzoekpersoneel dat in overeenstemming is met de uit te voeren taken.
2. Een erkende organisatie:
  - a. mag niet onder zeggenschap vallen van luchtverkeersdienstverleners of anderen die commercieel betrokken zijn bij de uitoefening van luchtverkeersdienstverlening of luchtvervoerdiensten;
  - b. wordt op zodanige wijze beheerd dat de vertrouwelijkheid van de voor het beheer vereiste informatie gewaarborgd is;
  - c. verschaft aan de Minister relevante informatie;
  - d. definieert en documenteert haar beleid en doelstellingen inzake kwaliteit en haar streven daarnaar en zorgt ervoor dat dit beleid op alle niveaus van de organisatie bekend is, uitgevoerd en nageleefd wordt;
  - e. certificeert haar kwaliteitssysteem door een onafhankelijke auditinstantie, die wordt erkend door de Minister.

## **Artikel 10**

Bij de bepaling van de noodzaak voor de uitoefening van luchtverkeersdienstverlening neemt de Minister het volgende in overweging:

- a. type luchtverkeer;
- b. de luchtverkeersdichtheid;
- c. de meteorologische condities; en
- d. andere factoren die relevant kunnen zijn.

## **Artikel 11**

Bij de aanwijzing van luchtverkeersdienstverleners handelt de Minister conform het bepaalde in §2.8 van hoofdstuk 2 van bijlage 11 van het Verdrag.

## **Artikel 12**

In het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid, worden bij ministeriële regeling aangewezen:

- a. algemene luchtverkeersleidingsgebieden en algemene luchtverkeersleidingsdiensten;
- b. naderingsluchtverkeersleidingsgebieden en naderingsluchtverkeersleidingsdiensten;
- c. plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden en plaatselijke luchtverkeersleidingsdiensten.

2. In de algemene- en naderingsluchtverkeersleidingsgebieden wordt luchtverkeersleiding gegeven aan IFR-vluchten, tenzij luchtverkeersleidingsgebieden of delen van luchtverkeersleidingsgebieden worden aangewezen, waarbinnen eveneens luchtverkeersleiding wordt gegeven aan VFR-vluchten.

3. In de plaatselijk luchtverkeersleidingsgebieden wordt luchtverkeersleiding gegeven aan luchtvaartterreinverkeer.

4. Delen van het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid, kunnen worden aangewezen als bijzondere luchtverkeersdienstverleningsgebieden, waarbinnen nadere voorschriften worden gesteld ter bescherming van:

- a. bepaalde soorten luchtverkeer; of
- b. bijzondere luchtvaartactiviteiten.

5. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid kunnen bij ministeriële regeling delen van het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid, aangewezen worden waarbinnen na overleg met de bevoegde autoriteiten van een aangrenzende Staat, luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven door een instantie van die Staat.

6. De luchtverkeersdienstverleners coördineren de uitvoering van deze taken met de luchtverkeersdienstverleners binnen hetzelfde gebied of in aangrenzende gebieden.

7. Bij een aanwijzing van de luchtverkeersleidingsgebieden, bedoeld in het tweede lid, worden de grenzen daarvan zodanig vastgesteld, dat de aangewezen luchtruimte voldoende is voor het bevatten van de vliegbaan van de IFR-vluchten waaraan luchtverkeersleiding zal worden gegeven, rekening houdend met de te gebruiken navigatie-hulpmiddelen. De ondergrens van een algemeen luchtverkeersleidingsgebied wordt niet lager vastgesteld dan 213 meter (700 voet) boven de grond of het water. De ondergrens van een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied ligt op de grond of het water; de laterale begrenzing wordt vastgesteld op ten minste 9260 meter (5 zeemijlen) van het middelpunt van het betrokken luchtvaartterrein in de richting waaruit naderingen kunnen plaatsvinden.

## **Artikel 13**

Elke luchtverkeersdienst draagt de verantwoordelijkheid voor het verlenen van luchtverkeersdiensten aan luchtvaartuigen binnen de aan deze toegewezen luchtruim. De verantwoordelijkheid voor luchtverkeersdienstverlening aan een luchtvaartuig of een groep van luchtvaartuigen kan worden overgedragen aan andere luchtverkeersdiensten mits coördinatie tussen de betreffende luchtverkeersdiensten is verzekerd.

## **Artikel 14**

1. Tussen twee luchtverkeersleidingscentra vindt de overdracht van verantwoordelijkheid met betrekking tot een vlucht plaats bij het passeren van de gemeenschappelijke grens tussen de desbetreffende luchtverkeersleidingsgebieden, of op zodanige andere positie, tijd of vlieghoogte als is overeengekomen tussen de twee luchtverkeersleidingsdiensten.

2. Tussen een luchtverkeersleidingscentrum en een naderingsluchtverkeersleidingsdienst, een naderingsluchtverkeersleidingsdienst en een plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst, een luchtverkeersleidingscentrum en een plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst, vindt de overdracht van verantwoordelijkheid met betrekking tot een vlucht plaats op een wijze zoals is overeengekomen tussen een luchtverkeersleidingscentrum en een luchtverkeersleidingsdienst of tussen de luchtverkeersleidingsdiensten onderling.

3. De overdracht van verantwoordelijkheid tussen een naderingsluchtverkeersleidingsdienst en een plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst wordt uitgevoerd in overeenstemming met § 3.6.1.3 en 3.6.1.3.2 van bijlage 11 van het Verdrag.

4. De overdracht van verantwoordelijkheid tussen sectoren belast met de verlening van luchtverkeersleiding bij dezelfde luchtverkeersleidingsdiensteneenheid wordt van de ene sector naar de andere sector overgedragen op een punt, hoogte of tijd zoals neergelegd in instructies van de luchtverkeersleidingsdienst.

5. De coördinatie van overdracht zoals vermeld in dit artikel wordt uitgevoerd conform de bepalingen van § 3.6.2. van Bijlage 11 van het Verdrag.

## **Artikel 15**

1. Elke luchtverkeersdienstverlener beschikt ten allen tijde over een kwaliteits- en veiligheidssysteem, welke voldoet aan door bij ministeriële regeling te stellen regels.

2. Het systeem, bedoeld in het eerste lid, wordt beschreven in een handboek, welke door de Minister wordt goedgekeurd.

3. Elke luchtverkeersdienstverlener draagt zorg voor het in stand en in overeenstemming houden van het handboek met het kwaliteits- en veiligheidssysteem.

4. De luchtverkeersdienstverlener toont aan dat zij handelt in overeenstemming met:

- a. het beschreven kwaliteits- en veiligheidssysteem, zoals goedgekeurd;
- b. de richtlijnen aangegeven in «CAR/SAM Regional Guidance Material On Air Traffic Services Quality Assurance Programme»;
- c. de van toepassing zijnde wettelijke voorschriften.

5. Elke luchtverkeersdienstverlener voert tenminste eenmaal per jaar een interne beoordeling uit van het kwaliteits- en veiligheidssysteem.

6. Bij vernieuwing of aanzienlijke aanpassing van luchtverkeersleidingsprocedures of technische systemen, stelt de luchtverkeersdienstverlener vooraf een kwaliteits- en veiligheidsplan op, welke aan de Minister wordt voorgelegd ter goedkeuring, die de verantwoordelijkheid draagt om na te gaan of het ingediend plan voldoet aan de veiligheidseisen van ICAO.

7. Goedkeuring van de ingediende voorstellen tot implementatie, bedoeld in het zesde lid, vindt slechts plaats, indien de luchtverkeersdienstverlener schriftelijk blijkt heeft gegeven dat zij een schatting van de veiligheid heeft uitgevoerd en dat een gedetailleerde beoordeling hiervan door de Minister uitwijst dat het vereiste minimale veiligheidsniveau wordt bereikt.

## **Artikel 16**

1. De luchtverkeersdienstverlening heeft ten doel:

- a. het voorkomen van botsingen tussen luchtvaartuigen onderling;
- b. het voorkomen van botsingen op het manoeuvreergebied tussen luchtvaartuigen onderling en tussen luchtvaartuigen en obstructies;
- c. het bespoedigen en onderhouden van een geregeld verloop van het luchtverkeer;
- d. het geven van inlichtingen tijdens de vlucht ten behoeve van een



veilige en doelmatige vluchtuitvoering;

e. het waarschuwen van de betrokken instanties aangaande luchtvaartuigen, die hulp behoeven in de vorm van opsporing en redding en het bijstaan van deze instanties voor zover dat vereist is.

2. Luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven in het belang van de algemene luchtverkeersveiligheid en een veilig, ordelijk en vlot verloop van het luchtverkeer.

3. Luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven in de luchtruimte- klassen A, B, C, D, E, F en G.

4. De wijze waarop luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven binnen het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid, geschiedt conform de aanwijzingen opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage B «ATS Airspace Classifications».

5. Door de Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven.

6. De betrokken luchtverkeersdienst verleent in de luchtruimte- klassen E, F en G toestemming aan VFR-vluchten om onder bepaalde omstandigheden zonder de vereiste radiocommunicatie, vluchten uit te voeren.

7. De luchtverkeersdienstverlener neemt bij de uitoefening van luchtverkeersdienstverlening de vereisten voor luchtvaartmaatschappijen neergelegd in bijlage 6 van het Verdrag in acht. Wanneer luchtvaartmaatschappijen zulks vereisen stelt de luchtverkeersdienstverlener hen of de door hen aangewezen vertegenwoordigers informatie ter beschikking teneinde hen of de door hen aangewezen vertegenwoordigers in staat te stellen hun verantwoordelijkheden uit te voeren.

## **Artikel 17**

Bij ministeriële regeling kan worden bepaald welke luchtverkeers- diensten binnen welke delen van het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid, luchtverkeersdienstverlening kunnen uitoefenen.

## **Artikel 18**

Door de Minister kunnen ter bevordering van een veilige, ordelijke en vlotte afwikkeling van het luchtverkeer, regels worden gesteld betreffende de prioriteitstelling bij de luchtverkeersdienstverlening.

## **Artikel 19**

1. Luchtverkeersleiding wordt gegeven aan de volgende vluchten:  
a. alle IFR-vluchten in luchtverkeersleidingsgebieden klasse A, B, C, D en E;

- b. alle VFR-vluchten in luchtverkeersleidingsgebieden klasse B, C, en D;
- c. het luchtvaartterreinverkeer van een gecontroleerd luchtvaartterrein;
- d. alle bijzondere VFR-vluchten.

2. Luchtverkeersleiding wordt gegeven middels het verstrekken van klaringen voor separatiedoeleinden of verkeersinformatie; klaringen worden als regel verstrekt per radio, doch kunnen aan luchtvaartterrein- verkeer ook worden verstrekt door middel van lichtseinen.

3. Klaringen voorzien in separatie tussen:

- a. alle vluchten in klasse A en B gebieden;
- b. IFR-vluchten in klasse C, D en E gebieden;
- c. IFR- en VFR-vluchten in klasse C gebieden;
- d. IFR-vluchten en bijzondere VFR-vluchten;

bijzondere VFR-vluchten onderling indien voorgeschreven door de Minister.

4. Uitvoering van luchtverkeersleiding geschiedt conform § 3.3. en § 3.4. van Bijlage 11 van het Verdrag.

5. De luchtverkeersdienst voldoet, teneinde zorg te dragen voor de veiligheid en doeltreffendheid bij de uitvoering van luchtverkeersdienstverlening aan de vereisten voor communicatie zoals neergelegd in hoofdstuk 6 van Bijlage 11 van het Verdrag.

6. Luchtverkeersdiensten worden voorzien van de vereiste informatie welke nodig is voor de uitvoering van hun taken conform hoofdstuk 7 van Bijlage 11 van het Verdrag.

7. De inhoud van een klaring bevat:

- vluchtenidentificatie, zoals opgegeven in het vliegplan;
- klaringslimiet;
- route;
- vlieghoogten over de gehele route of een deel daarvan en veranderingen hiervan voorzover vereist;
- aanvullende instructies of informatie inzake nadering of vertrekprocedures, communicatie procedures en het tijdstip waarna de klaring niet meer geldig is.

8. Klaringen voor trans-sonische vluchten geschiedt conform § 3.7.2.1 van Bijlage 11 van het Verdrag.

9. Het teruglezen van klaringen en veiligheid gerelateerde informatie vindt plaats conform § 3.7.3. van Bijlage 11 van het Verdrag.

## **Artikel 20**

Een ATC-klaring wordt tussen luchtverkeersdiensten gecoördineerd conform de bepalingen van § 3.7.4.1, § 3.7.4.2, § 3.7.4.3 en § 3.7.4.4 van Bijlage 11 van het Verdrag.

## **Artikel 21**

1. Wanneer de omvang van het luchtverkeer zulks vereist implementeren de luchtverkeersdiensten een luchtverkeersstroomregeling.

2. De luchtverkeersdienst die de luchtverkeersstroomregeling heeft geïmplementeerd stelt de andere relevante luchtverkeerseenheden op de hoogte en informeert de eenheid belast met de luchtverkeersstroomregeling voorzover deze eenheid bestaat.

## **Artikel 22**

1. Vluchtinformatie wordt verstrekt aan alle luchtvaartuigen wanneer:

- a. aan deze luchtvaartuigen luchtverkeersleiding wordt verstrekt;
- b. deze luchtvaartuigen anderszins bekend zijn bij de betrokken luchtverkeersdienst; of
- c. deze informatie van invloed kan zijn op de vluchtuitvoering.

2. Vluchtinformatie omvat:

- a. inlichtingen betreffende de uitstoting in de atmosfeer van radioactieve stoffen en giftige stoffen;
- b. inlichtingen verstrekt door een meteorologische dienst betreffende het optreden of verwachte optreden van weersverschijnselen langs de vliegroute, die de veiligheid van de vluchtuitvoering kunnen beïnvloeden in het bijzonder SIGMET en AIRMET;
- c. informatie omtrent vulkanische activiteiten, vulkaan uitbarstingen, informatie omtrent vulkanische aswolken welk informatie nog niet via andere wege is uitgegeven;
- d. inlichtingen over wijziging in de bruikbaarheid van navigatiehulpmiddelen;
- e. inlichtingen over wijzigingen in de staat waarin luchtvaartterreinen en bijbehorende faciliteiten verkeren, met inbegrip van de staat waarin het manoeuvreergebied en de platforms zich bevinden ten gevolge van de aanwezigheid van water;
- f. informatie omtrent onbemande vrije ballons;

g. andere beschikbare gegevens, die de veiligheid van de vlucht kunnen beïnvloeden;

h. gemelde of verwachte weersomstandigheden op luchtvaartterreinen van aankomst en vertrek of op uitwijkhavens;

i. mogelijk botsingsgevaar voor vluchten in de klasse C, D, E, F en G luchtverkeersgebieden;

j. voor vluchten over watergebieden, voorzover uitvoerbaar en op verzoek van een piloot, elke beschikbare informatie zoals roepnaam van het luchtvaartuig, positie, ware grondkoers, snelheid enz. van vaartuigen aan de oppervlakte.

3. Vluchtinformatie aan VFR-vluchten omvat tevens inlichtingen omtrent ander luchtverkeer en mogelijke instrumentweersomstandigheden langs de vliegroute, voor zover beschikbaar.

## **Artikel 23**

[Vervallen]

## **Artikel 24**

De instantie, belast met het geven van AFIS, verstrekt in ieder geval de volgende vluchtinformatie:

a. meteorologische inlichtingen voor startende en landende vliegtuigen, inclusief de ongecodeerde waarschuwing voor weersomstandigheden die van invloed kunnen zijn op een veilige vluchtuitvoering, over:

1°. de actuele windrichting en snelheid op de grond, inclusief belangrijke wisselingen,

2°. de hoogtemeterinstelling ten opzichte van het gemiddeld zeeniveau en, standaard wanneer dat ter plaatse gebruikelijk is of anders op verzoek, de hoogtemeter-instelling ten opzichte van het terrein,

3°. de luchttemperatuur op de in gebruik zijnde baan, bij een start van een vliegtuig met turbinemotor(en),

4°. het actuele zicht, representatief voor de startrichting en eerste klim, of in de naderings- en landingsfase, wanneer dit minder is dan 10 km of, indien beschikbaar, de zichtbare baanlengte op de te gebruiken baan,

5°. een aanduiding van belangrijke meteorologische omstandigheden in het start- en uitklimgebied, of in het naderings- en landingsgebied,

6°. het huidige weer en de hoeveelheid en hoogte van de basis van lage wolken, wanneer een vliegtuig een nadering uitvoert onder instrumentweersomstandigheden;

b. inlichtingen die de vlieger in staat stellen de best bruikbare start- of landingsbaan te kiezen, inclusief de aanbevolen baan en het luchtverkeerscircuit en, op verzoek van de vlieger, de lengte van de baan en de afstand tussen een snij- of kruispunt en het eind van de baan;

c. inlichtingen over bekend luchtverkeer, voertuigen of personeel op of bij dat deel van het luchtvaartterrein dat is bedoeld om van op te stijgen, om op te landen en met luchtvaartuigen op te taxiën, met uitzondering van de platforms, of over luchtvaartuigen in de omgeving van het luchtvaartterrein die een risico voor het betrokken luchtvaartuig zou kunnen vormen;

d. inlichtingen over de omstandigheden op het luchtvaartterrein die essentieel zijn voor een veilige vluchtuitvoering, waaronder in ieder geval informatie over:

1°. bouw- en onderhoudswerkzaamheden op en in de directe omgeving van het deel van het terrein dat wordt gebruikt voor het opstijgen, landen en taxiën, met uitzondering van de platformen;

2°. hobbelige of oneffen delen van een baan of taxibaan, al dan niet gemarkeerd;

3°. water op een baan;

4°. andere tijdelijke gevaren, inclusief geparkeerde luchtvaartuigen en

vogels op de grond of in de lucht;

5°. het niet of niet volgens de regels werken van de verlichting van het luchtvaartterrein;

e. inlichtingen over de status of veranderingen in de gebruiksmogelijkheden van de elektronische navigatiehulpmiddelen en visuele hulpmiddelen die essentieel zijn voor het luchtvaartterreinverkeer;

inlichtingen over peilingen en peillijnen, wanneer daarvoor apparatuur beschikbaar is en is voorgeschreven en toegelaten op basis van de daarvoor geldende eisen uit Bijlage 10 van het Verdrag;

g. berichten, inclusief klaringen, ontvangen van andere luchtverkeersdiensten en bestemd voor het betreffende luchtvaartuig;

h. het geven van instructies op het manoeuvreergebied aan luchtvaartuigen die taxiën, met uitzondering van instructies aan luchtvaartuigen om de baan op te taxiën alsmede instructies aan landende luchtvaartuigen die nog niet zijn uitgerold.

## **Artikel 25**

[vervallen]

## **Artikel 26**

1. Door de Minister kunnen ter bescherming van de openbare veiligheid bij het gebruik van het luchtruim, ter bevordering van het veilige, ordelijke en vlotte verloop van het luchtverkeer of ter bescherming van personen of zaken aan boord van het luchtvaartuig of op het aardoppervlak regels worden gesteld aan deelnemers aan het luchtverkeer.

2. Door de Minister kunnen voorts regels worden gesteld betreffende:

a. de uitvoering van vluchten;

b. de met betrekking tot de uitvoering van vluchten te verstrekken inlichtingen;

c. de communicatie tussen deelnemers aan het luchtverkeer onderling en met de instanties en organisaties belast met luchtverkeersdienstverlening;

d. de in en ten behoeve van het luchtverkeer te gebruiken tekens en seinen;

e. het gebruik van het luchtruim anders dan door luchtverkeer en

f. gedrag van het verkeer op een luchtvaartterrein.

## **Artikel 27**

1. Alarmering wordt verzorgd:

a. voor alle vluchten waaraan luchtverkeersleiding wordt gegeven;

b. voor zover uitvoerbaar voor andere vluchten waarvoor een vliegplan is ingediend of die anderszins bekend zijn bij de betrokken luchtverkeersdiensten;

c. voor elk luchtvaartuig waarvan bekend is of verondersteld wordt dat het is onderworpen aan wederrechtelijke inmenging.

2. Behoudens het bepaalde in artikel 28, vindt de melding door luchtverkeersdiensten aan het RCC betreffende in nood verkerende luchtvaartuigen plaats conform de bepalingen neergelegd in § 5.2. van Bijlage 11 van het Verdrag.

## **Artikel 28**

1. Indien een luchtverkeersdienst beslist dat een luchtvaartuig zich in de alarmeringsfase bevindt wordt de piloot, voorzover uitvoerbaar, door de luchtverkeersdienst hiervan op de hoogte gesteld alvorens het RCC te melden.

2. Informatie welke verschaft wordt aan het RCC door de luchtverkeersdienst, wordt, voorzover uitvoerbaar, onmiddellijk aan de piloot doorgegeven.

### **Artikel 29**

1. Behoudens het bepaalde in het tweede lid informeert de luchtverkeersdienst, na vaststelling dat een luchtvaartuig in een noodtoestand verkeert, andere luchtvaartuigen, waarvan bekend is dat zij zich in de nabijheid van het desbetreffende luchtvaartuig bevinden, zo gauw mogelijk van de aard van de noodsituatie.

2. Wanneer de luchtverkeersdienst ervan op de hoogte is of veronderstelt dat een luchtvaartuig onderworpen is aan wederrechtelijke inmenging, zal geen referentie gemaakt worden op de communicatiekanalen met betrekking tot deze noodsituatie tenzij het luchtvaartuig hiertoe referentie heeft gemaakt en verzekerd is dat dit de situatie niet zal verslechteren.

### **Artikel 30**

Aan noodvoertuigen die assistentie gaan verlenen aan luchtvaartuigen in nood, wordt voorrang gegeven boven alle op de grond bewegend verkeer.

### **Artikel 31**

1. Onverminderd artikel 30 houden voertuigen op het manoeuvreergebied zich aan de volgende bepalingen:

a. voertuigen die een luchtvaartuig slepen geven voorrang aan landende luchtvaartuigen, luchtvaartuigen die opstijgen of taxiën;

b. voertuigen geven voorrang aan andere voertuigen die luchtvaartuigen slepen;

c. voertuigen geven voorrang aan andere voertuigen wanneer zij hiervoor een instructie hebben ontvangen van luchtverkeersdiensten;

2. Ongeacht het bepaalde in het eerste lid, onderdelen a, b en c volgen voertuigen en voertuigen die een luchtvaartuig slepen de instructie van de toren op.

### **Artikel 32**

Aan elk luchtvaartuig waarvan bekend is of verondersteld wordt dat het is onderworpen aan wederrechtelijke inmenging, wordt maximale assistentie verleend alsmede de nodige prioriteit boven andere luchtvaartuigen gegeven.

### **Artikel 33**

In geval een luchtvaartuig is onderworpen aan wederrechtelijke inmenging wordt zo mogelijk de betrokken luchtverkeersdienst daarvan in kennis gesteld onder vermelding van belangrijke omstandigheden ter zake en de daardoor veroorzaakte wijzigingen van het geldende vliegplan.

### **Artikel 34**

In geval een luchtvaartuig is onderworpen aan wederrechtelijke inmenging, wordt door de luchtverkeersdienst onmiddellijk gevolg gegeven aan verzoeken van het luchtvaartuig. Informatie betrekking hebbende op de veilige uitoefening van een vlucht zal voortdurend

uitgezonden worden en de nodige maatregelen zullen worden genomen om de uitvoering van alle vluchtfasen, in het bijzonder de veilige landing van het luchtvaartuig, te bevorderen.

### **Artikel 35**

Zodra een luchtverkeersdienst op de hoogte wordt gesteld van een verdwaald luchtvaartuig zullen al de nodige stappen zoals neergelegd in §2.23.1.1.1 en §2.23.1.1.2. van Bijlage 11 van het Verdrag, ondernomen worden om het luchtvaartuig te assisteren en de vlucht bescherming te bieden.

### **Artikel 36**

1. Zodra een luchtverkeersdienst een luchtvaartuig heeft waargenomen of een melding heeft ontvangen dat een luchtvaartuig binnen het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid vluchten uitoefent zonder een degelijke identificatie, zal de luchtverkeersdienst pogingen doen om de identiteit van het luchtvaartuig vast te stellen, voorzover dit nodig is voor het geven van luchtverkeersdienstverlening of wanneer dit vereist wordt door de bevoegde militaire autoriteiten op basis van overeengekomen procedures.

2. Om aan het bepaalde in het eerste lid te voldoen onderneemt de luchtverkeersdienst de volgende stappen:

a. pogingen ondernemen om radioverbinding met het luchtvaartuig tot stand te brengen;

b. van andere luchtverkeersdiensten binnen het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid informatie verzoeken omtrent de vlucht en assistentie verzoeken om te trachten radioverbinding met het luchtvaartuig tot stand te brengen;

c. van aangrenzende vluchtinformatiegebieden informatie verzoeken omtrent de vlucht en assistentie verzoeken om te trachten radioverbinding met het luchtvaartuig tot stand te brengen;

d. pogingen ondernemen om informatie te verkrijgen van andere luchtvaartuigen binnen het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid.

### **Artikel 37**

Zodra de identiteit van het luchtvaartuig door de luchtverkeersdienst wordt vastgesteld, stelt de luchtverkeersdienst, voorzover dit nodig is, de betreffende militaire eenheid hiervan op de hoogte.

### **Artikel 38**

1. Zodra de luchtverkeersdienst op de hoogte is dat een luchtvaartuig wordt onderschept binnen het gebied waarin zij luchtverkeersdienstverlening geeft, handelt de luchtverkeersdienst naar omstandigheden conform de bepalingen neergelegd in § 2.23.2.1 van Bijlage 11 van het Verdrag.

2. Zodra de luchtverkeersdienst op de hoogte is dat een luchtvaartuig wordt onderschept buiten het gebied waarin zij luchtverkeersdienstverlening geeft, handelt de luchtverkeersdienst naar omstandigheden conform de bepalingen neergelegd in § 2.23.2.2 van Bijlage 11 van het Verdrag.

### **Artikel 39**

1. Luchtverkeersdiensten maken gebruik van gecoördineerde Wereldtijd (UTC) en drukken tijd uit in uren en minuten en voorzover vereist seconden van het etmaal, beginnend te middernacht.

2. Luchtverkeersdiensten zijn uitgerust met klokken die tijd in uren, minuten en seconden aanduiden welke duidelijk zichtbaar zijn van elk werkstation binnen de betreffende eenheid.

3. De nauwkeurigheid van de tijd voldoet aan de bepalingen van § 2.24.3 van Bijlage 11 van het Verdrag

4. Plaatselijke luchtverkeersleidingsdiensten voorzien de piloot van de juiste tijd uitgedrukt in gecoördineerde Wereldtijd UTC alvorens het luchtvaartuig begint te taxiën met de bedoeling om op te stijgen.

#### **Artikel 40**

De luchtverkeersdienstverlener geeft bij luchtvaartongevallen de volgende berichten door:

a. berichten over in nood verkerende burgerluchtvaartuigen aan het RCC;

b. berichten van het RCC aan organisaties die hulp kunnen verlenen bij een opsporings- en reddingsactie; en

c. berichten aan burgerluchtvaartuigen, die bij een opsporings- en reddingsactie directe assistentie kunnen verlenen.

#### **Artikel 41**

Luchtverkeersdienstverleners brengen door middel van geschikte regelingen een hechte samenwerking tot stand met militaire autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor activiteiten die van invloed kunnen zijn op de vluchtuitvoering en/of veiligheid van het algemeen luchtverkeer.

#### **Artikel 42**

De luchtverkeersdienstverlener draagt zorg dat in overeengekomen coördinatie met de militairen tenminste het volgende in acht wordt genomen:

a. het belang van de beveiliging van het territorium van de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba;

b. het tijdig uitwisselen van correcte en consistente informatie aangaande alle vluchtfasen van zowel burger luchtvaartuigen als militaire luchtvaartuigen die van belang zijn voor de doeltreffendheid van de luchtverkeersdienstverlening.

#### **Artikel 43**

Onverminderd het bepaalde in de artikelen 41 en 42, vindt de coördinatie tussen de militaire autoriteiten en luchtverkeersdienstverleners plaats conform § 2.16 van Bijlage 11 van het Verdrag.

#### **Artikel 44**

1. De rangschikking van activiteiten die potentieel gevaarlijk zijn voor de burgerluchtvaart binnen het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid, worden met de desbetreffende luchtverkeersdiensten gecoördineerd.

2. Om de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, overeenkomstig de richtlijnen vervat in Bijlage 15 van het Verdrag tijdig te kunnen afkondigen, vindt de coördinatie vroeg plaats.

#### **Artikel 45**

De luchtverkeersdienstverlener draagt zorg dat bij het plannen van ATC-uitvoeringen dan wel bij het ten uitvoer leggen van luchtverkeersdienstverlening, het volgende in acht wordt genomen:

- a. de verplichting van luchtverkeersdienstverleners binnen de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba om een bijdrage te leveren aan de veilige, geordende en snelle doorstroming van het luchtverkeer;
- b. het fundamenteel belang van een efficiënte luchtverkeersdienstverlening binnen het luchtruim om de capaciteit van het luchtverkeersdienststelsel te vergroten, om optimaal te kunnen beantwoorden aan de verschillende behoeften van gebruikers en om het best mogelijke en flexibel gebruik van het luchtruim tot stand te brengen;
- c. de verplichting van elke luchtverkeersdienstverlener om zorg te dragen voor een eerlijke en transparante behandeling van alle gebruikers van het luchtruim;
- d. de verplichting van elke luchtverkeersdienstverlener om rekening te houden met de behoeften inzake veiligheid en defensie van de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba;
- e. het belang van een veilige en efficiënte luchtverkeersdienstverlening voor de luchtvaartmaatschappijen;
- f. de verplichting dat bij ATC-uitvoeringsplannen uitgegaan wordt van de behoefte aan een veilige en efficiënte luchtverkeersdienstverlening binnen het luchtruim waarin de luchtverkeersdienstverlener verantwoordelijkheid draagt voor de uitoefening van luchtverkeersdienstverlening;
- g. de uitoefening van luchtverkeersdienstverlening binnen het betreffende luchtruim overeenkomstig de nationale- en internationale normen;
- h. bij de uitoefening van luchtverkeersdienstverlening wordt behoorlijk rekening gehouden met de samenwerking met militaire autoriteiten op nationaal en intergouvernementeel niveau.

#### **Artikel 46**

Om ervoor zorg te dragen dat de luchtverkeersdienstverlening op geschikte wijze kan geschieden, draagt de luchtverkeersdienstverlener zorg dat het luchtverkeerslei-dingssysteem tenminste aan het volgende voldoet:

- a. het bestaan van adequate supervisie voor het coördineren van luchtverkeerslei-dingsactiviteiten, het coördineren van bekwaamheidstesten voor luchtverkeersleiders, het verzekeren van standaardisatie van werkmethoden en de tenuitvoerlegging van de relevante aspecten van het kwaliteits- en veiligheidssysteem;
- b. het luchtverkeerssysteem voldoende capaciteiten en flexibiliteit bezit ter accommodatie van het verkeersaanbod gedurende piekuren alsmede het verwachte aanbod van luchtverkeer steeds voor een periode van 5 jaar;
- c. een systeem van navigatiehulpmiddelen dat voorziet in zowel vereisten voor het luchtverkeer als die voor luchtverkeersleiders;
- d. de benodigde communicatie tussen grondstations alsmede tussen grondstations en luchtvaartuigen;
- e. een gespecialiseerde uitrusting die het luchtverkeersdienstpersoneel ten dienste staat;
- f. de beschikking over informatie m.b.t. de status van luchtvaartfaciliteiten en diensten, inclusief meteorologische informatie;
- g. de uitoefening van luchtverkeersdienstverlening steeds conform de beste praktijken op het gebied van luchtverkeersdienstverlening;
- h. het verzamelen van statistische data die van belang zijn voor het plannen van luchtverkeersdienstverlening.

#### **Artikel 47**

1. Luchtverkeersdiensten voeren luchtverkeersdienstverlening en luchtvaartcommunicatie uit in overeenstemming met de door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vastgestelde normen en aanbevolen werkwijzen alsmede met de door deze Raad goedgekeurde



procedures vermeld in de volgende ICAO publicaties:

- a. Bijlage 2 van het Verdrag;
- b. Bijlage 10, Volume II van het Verdrag;
- c. Bijlage 11 van het Verdrag;
- d. bij ministeriële regeling vastgestelde ICAO documenten;
- e. Aanvullende bepalingen, opgenomen in het handboek inhoudende operationeel- technische werkprocedures, welke door de Minister expliciet zijn goedgekeurd.

2. Indien er bij de uitoefening van luchtverkeersdienstverlening inconsistentie ontstaat tussen de te volgen procedures wordt in de volgende volgorde prioriteit gegeven aan de bij ministeriële regeling vastgestelde ICAO documenten.

3. De luchtverkeersdienstverlener volgt de instructies van de Minister, die hij geeft ter waarborging van de veiligheid en efficiëntie van het luchtverkeer, in het handboek bedoeld in het eerste lid, onderdeel f, op.

4. Luchtverkeersdiensten kunnen overeenkomsten op het gebied van luchtverkeersdienst-verlening met aangrenzende centra aangaan, mits deze overeenkomsten niet in strijd zijn met de bepalingen opgenomen in dit besluit.

5. De luchtverkeersdienstverlener legt de overeenkomsten, bedoeld in het vierde lid, ter goedkeuring voor aan de Minister alvorens deze van toepassing worden verklaard voor de uitoefening van luchtverkeersdienst-verlening.

6. De overeenkomsten, bedoeld in het vierde lid, worden binnen 14 dagen na de goedkeuring, bedoeld in het vijfde lid, van toepassing.

#### **Artikel 48**

De luchtverkeersdienstverlener stelt veiligheidseisen samen met betrekking tot ontwerp, implementatie, onderhoud en gebruik van operationele systemen en de onderdelen daarvan, zowel onder normale als onder gedegradeerde operationele omstandigheden, teneinde het door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie gepubliceerde veiligheidsniveau op het gebied van luchtverkeersbeveiliging te kunnen bereiken.

#### **Artikel 49**

De luchtverkeersdienstverlener draagt zorg dat systemen zodanig worden ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat de taken die aan het luchtverkeersdienstpersoneel worden opgedragen compatibel zijn met de menselijke capaciteiten, zowel onder normale als onder gedegradeerde operationele omstandigheden.

#### **Artikel 50**

1. Het is de luchtverkeersdienstverlener verboden enige handeling te verrichten of enige werkprocedure te implementeren welke indruist tegen de voorschriften in dit besluit.

2. De luchtverkeersdienstverlener stelt de Minister binnen 24 uur schriftelijk op de hoogte indien hij in een uitzonderlijk geval moest afwijken van de voorschriften in dit besluit. Zijn rapport is duidelijk gegrond.

#### **Artikel 51**

De luchtverkeersdienstverlener stelt elk personeelslid welke taken uitvoert ten behoeve van luchtverkeersdienstverlening bij de betreffende luchtverkeersdienst in het bezit van dit besluit.

## **Artikel 52**

1. Elke luchtverkeersleider stelt de luchtverkeersdienstverlener op de hoogte van opdrachten die hij heeft ontvangen welke indruisen tegen voorschriften van dit besluit en zich verzet tegen de uitvoering daarvan.

2. De luchtverkeersleider neemt bij de uitvoering van zijn taak het volgende in acht:

- a. het bepaalde in artikel 47;
- b. van toepassing zijnde procedures m.b.t. het verschaffen van meteorologische gegevens aan luchtvaartuigen en andere luchtvaartpersoneel dat deze gegevens nodig heeft voor het uitvoeren van zijn taken voor het garanderen van de veiligheid van de luchtvaart en
- c. luchtvaartcommunicatie procedures zoals neergelegd in Bijlage 10 van het Verdrag en bij ministeriële regeling te bepalen ICAO documenten.

3. De luchtverkeersleider vermijdt bij de uitvoering van zijn taak elke handeling die in strijd kan zijn met de toepasselijke procedures met betrekking tot luchtverkeersdienstverlening.

## **Artikel 53**

Het is de luchtverkeersdienstverlener verboden luchtverkeersdienstverlening uit te laten voeren door:

- a. personen die niet in het bezit zijn van een geldig bewijs van bevoegdheid; en
- b. personen die kennelijk gevaarlijk zijn voor de veiligheid van gebruikers van het luchtruim.

## **Artikel 54**

1. De luchtverkeersdienstverlener draagt zorg dat in elk vertrek waarin luchtverkeersdienstverlening gegeven wordt de volgende documenten aanwezig zijn:

- a. dit besluit;
- b. het kwaliteits- en veiligheidssysteem van de luchtverkeersdienst;
- c. de relevante «Aeronautical Information Publication»;
- d. het handboek, bedoeld in artikel 15;
- e. bijgewerkte en geschikte kaarten met alle routes binnen het luchtruim waarvoor de luchtverkeersdienst verantwoordelijkheid draagt voor het geven van luchtverkeersdienstverlening;
- f. Bijlage 2, Bijlage 10, Volume II en Bijlage 11 van het Verdrag alsmede bij ministeriële regeling te bepalen ICAO documenten;
- g. gegevens betreffende opsporings- en reddingsdiensten binnen het betreffende luchtruim;
- h. een controlesysteem dat gebruikt wordt in noodgevallen.

2. De luchtverkeersdienstverlener draagt zorg dat de documenten, bedoeld in het eerste lid, bijgewerkt worden en in een gereede vorm ter beschikking worden gesteld.

3. Het luchtverkeersdienstpersoneel dat werkzaamheden verricht met betrekking tot de luchtverkeersdienstverlening die de luchtverkeersdienstverlener levert, heeft toegang tot de documenten bedoeld in het eerste lid.

## **Artikel 55**

1. De luchtverkeersdienstverlener stelt aan elke luchtverkeersleider het handboek, bedoeld in artikel 15, ter beschikking alsmede elke aanvulling en wijziging hiervan.

2. De luchtverkeersdienstverlener draagt zorg voor het regelmatig actualiseren van de gegevens van het handboek, bedoeld in artikel 15.

3. De luchtverkeersdienstverlener verstrekt een afschrift van het handboek, bedoeld in artikel 15, met alle aanvullingen en wijzigingen aan de Minister ter goedkeuring.

## **Artikel 56**

[vervallen]

## **Artikel 57**

1. De luchtverkeersdienstverlener verstrekt de Minister desgevraagd alle inlichtingen die voor zijn onderzoek naar het functioneren van de betreffende luchtverkeersdienst noodzakelijk zijn.

2. De Minister kan inzage verlangen van zakelijke gegevens en bescheiden, voor zover dat voor de vervulling van zijn taak redelijkerwijze noodzakelijk is.

3. De Minister mag geen informatie inzake luchtverkeersdienstverleners openbaar maken, die onder het beroepsgeheim valt, tenzij dit betrekking heeft op de wijze waarop een systeem voor de beoordeling en publicatie van de prestaties van die dienstverleners is georganiseerd.

## **Artikel 58**

1. De luchtverkeersdienstverlener bewijst de Minister om de zes maanden dat de luchtverkeersdienstverlener functioneert conform de bepalingen welke in dit besluit zijn opgenomen.

2. De luchtverkeersdienstverlener bewijst dat de luchtverkeersdienstverlener conform de hierin opgenomen wettelijke bepalingen functioneert door het regelmatig opnemen van gegevens, in het (de) daarvoor bestemde document(en), die blijken geven dat de betreffende luchtverkeersdienstverlener opereert in overeenstemming met de bepalingen in dit besluit en indien:

a. inspecties en audits uitwijzen dat de luchtverkeersdienstverlener de instructies van de Minister ter bevordering van de veiligheid en efficiëntie opvolgt;

b. inspecties en audits duidelijk uitwijzen dat de luchtverkeersdienstverlener overeenkomstig de vereisten van de in artikel 15 opgenomen bepalingen met betrekking tot het kwaliteits- en veiligheidssysteem handelt;

c. inspecties en audits duidelijk uitwijzen dat de luchtverkeersdienstverlener de hoogste prioriteit verleent aan het bereiken van het veiligheidsniveau dat internationaal voor luchtverkeersdienstverlening vereist wordt;

d. inspecties, audits en proficiency checks duidelijk aanduiding geven dat de luchtverkeersdienstverlener zodanig is georganiseerd en gestructureerd dat haar mogelijke bijdrage voor wat betreft de oorzaak van eventuele luchtvaartongevallen voor zover mogelijk geminimaliseerd blijft;

e. inspecties, audits en proficiency checks duidelijk uitwijzen dat luchtvaartincidenten of ongevallen grondig en op objectieve wijze binnen 30 dagen na het ongeval of het incident intern worden geanalyseerd;

f. inspecties, audits en proficiency checks aanduiding geven dat de luchtverkeersdienstverlener onmiddellijk correctieve maatregelen neemt bij gebleken operationele of procedurele fouten binnen het luchtverkeersleidingssysteem;

g. een personeelslid met de nodige kennis is aangewezen ter coördinatie van interne inspecties en audits van het luchtverkeerssysteem alsmede proficiency checks;

h. inspecties, audits en proficiency checks aanduiden dat geschikt personeel is aangewezen om proficiency checks van andere luchtverkeersleiders binnen de organisatie af te nemen;

i. inspecties, audits en proficiency checks uitwijzen dat het technisch personeel, de luchtverkeersleiders en alle andere personen, die taken uitvoeren ten behoeve van luchtverkeersdienstverlening vakbekwaam blijven door een geschikte rooster-indeling, trainingen, opleidingen en interne vakbekwaamheidstesten;

j. inspecties, audits en proficiency checks aantonen dat leringen getrokken uit luchtvaartincidenten of ongevallen verspreid worden binnen de luchtverkeersdienstverlener.

#### **Artikel 59**

Aan de hand van het resultaat van inspecties kan door de Minister regels worden gesteld met betrekking tot:

a. normen, inclusief procedures, systemen en documenten die luchtverkeersdiensten moeten gebruiken;

b. normen voor faciliteiten en uitrusting die luchtverkeersdiensten moeten gebruiken;

c. normen voor de training van het luchtverkeersdienstpersoneel;

d. normen voor «proficiency check» voor het luchtverkeersdienstpersoneel;

e. normen voor het inspecteren en evalueren van luchtverkeersdiensten.

#### **Artikel 60**

De luchtverkeersdienstverlener voorziet de Minister van de nodige evidentie ter ondersteuning van zijn verplichting, genoemd in artikel 58 eerste lid, inclusief het document ter indicatie van het bereikte niveau waarop de luchtverkeersdienstverlener functioneert gerelateerd aan de vereisten van de bepalingen opgenomen in dit besluit en bijlage A behorende bij dit besluit.

#### **Artikel 61**

De luchtverkeersdienstverlener verzendt het resultaat van de intern gehouden onderzoeken naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van het functioneren van de betreffende luchtverkeersdienst naar de Minister.

#### **Artikel 62**

Een voorstel van de luchtverkeersdienstverlener, welke inhoudt een verandering in structurering, indeling of categorisering van het luchtruim, dat ter goedkeuring aan de Minister is aangeboden, voldoet tenminste aan het volgende:

a. het voorstel tot verandering wijst uit dat de voorgestelde verandering op veilige en efficiënte wijze de bestaande en toekomstige patronen van het luchtverkeer ondersteunt;

b. de voorgestelde verandering heeft geen negatieve invloed op de benodigde coördinatie met andere luchtverkeerscentra en

c. de voorgestelde verandering heeft geen negatieve invloed op de harmonisatie van het gehele luchtruim.

#### **Artikel 63**

1. De coördinatie tussen AIS en luchtverkeersdiensten vindt plaats conform de normen neergelegd in §2.20 van Bijlage 11 van het Verdrag.

2. De luchtverkeersdienstverlener toont de Minister, telkens wanneer de Minister dit vergt, aan dat de werkmethodes en werkprocedures van de AIS in overeenstemming zijn met de toepasbare normen van de volgende bijlagen van het Verdrag:

- Bijlage 3 «Meteorological Services for International Air Navigation»
- Bijlage 4 «Aeronautical charts»
- Bijlage 15 «Aeronautical Information Services»

3. De luchtverkeersdienstverlener toont de Minister aan dat de werkmethode en operationele procedures van de AIS consistent zijn met bij ministeriële regeling te bepalen ICAO documenten.

#### **Artikel 64**

1. Communicatiesystemen en navigatiesystemen worden, met inachtneming van de juiste en goedgekeurde procedures, zodanig ontworpen, gebouwd, onderhouden en gebruikt dat de vereiste prestaties worden geleverd binnen het betreffende luchtruim of voor een specifieke toepassing, met name wat betreft de verwerkingstijd, de integriteit, de nauwkeurigheid van het navigatiesysteem, werkingsgebied, reikwijdte van het navigatiesysteem en communicatiesysteem alsmede de functionele continuïteit van de systemen.

2. De luchtverkeersdienstverlener toont de Minister aan dat de werkmethode en operationele procedures van de technische dienst, ten dienste van de luchtverkeersdienst, die werkzaamheden verricht ten behoeve van de communicatie, navigatie of bewakingsdiensten, tenminste in overeenstemming zijn met de toepasbare normen van bijlage 10 van het Verdrag.

#### **Artikel 65**

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld omtrent de samenwerking tussen luchtverkeersdienstverleners en verleners van luchtvaart-meteorologische inlichtingen

#### **Artikel 66**

De luchtverkeersdienstverlener draagt zorg voor het indienen van voorstellen aan de Minister, vergezeld van de benodigde veiligheidsanalyse, voor het instellen van functionele luchtruimblokken ter ondersteuning van optimale uitoefening van de luchtverkeersdienstverlening binnen het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid.

#### **Artikel 67**

1. Door de Minister kan een stelsel tot stand worden gebracht voor het certificeren van luchtverkeersdienstverleners, als middel om de door de Minister ontworpen voorwaarden en de bevoegdheden, rechten en plichten vast te leggen, waaronder luchtverkeersdienstverleners dienen te functioneren.

2. De aan de certificatie verbonden voorwaarden zijn objectief, gerechtvaardigd, transparant en verenigbaar met internationale normen.

#### **Artikel 68**

1. De luchtverkeersdienstverlener stelt voor elke opleiding opleidingsprogramma's vast voor luchtverkeersleiders en AFISO.

2. De opleidingsprogramma's behoeven de goedkeuring van de Minister.

3. De opleidingsprogramma's worden door de Minister niet goedgekeurd indien deze niet voldoen aan de minimum vereisten van Bijlage 1 van het Verdrag en bij ministeriële regeling te bepalen ICAO documenten.

4. De Minister houdt toezicht op alle opleidingen ten behoeve van luchtverkeersdienstverlening die door de aangewezen rechtspersoon worden gegeven.

5. [Vervallen]

#### **Artikel 69**

1. De luchtverkeersdienstverlener draagt er zorg voor dat de luchtverkeersleiders de taal welke gebruikt wordt voor radiotelefonie communicatie zoals neergelegd in Bijlage 10 Volume II van het Verdrag spreken en begrijpen.

2. Behoudens wanneer communicatie tussen luchtverkeerseenheden in een wederzijds overeengekomen taal plaatsvindt, zal de Engelse taal voor deze communicatie gebruikt worden.

### **HOOFDSTUK 3**

#### **Organisatie, taak en bevoegdheid van de aangewezen rechtspersoon**

#### **Artikel 70**

1. Bij ministeriële regeling worden, al dan niet onder het stellen van beperkingen en voorwaarden, één of meerdere rechtspersonen aangewezen, die ter bevordering van een zo groot mogelijke veiligheid van het luchtverkeer in het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid, belast zijn met de volgende taken:

- a. het geven van luchtverkeersdienstverlening;
- b. het implementeren en behouden van een kwaliteit en veiligheidssysteem conform de bepalingen neergelegd in artikel 15;
- c. het definiëren, verwerven, huren, installeren, beheren en instandhouden van technische installaties en systemen ten behoeve van luchtverkeersdienstverlening;
- d. het verstrekken van luchtvaartmeteorologische inlichtingen;
- e. het verstrekken van luchtvaartinlichtingen;
- f. het uitgeven van luchtvaartpublicaties en luchtvaartkaarten;
- g. het verzorgen of doen verzorgen van opleidingen ten behoeve van luchtverkeersdienstverlening;
- h. het doen van voorstellen aan de Minister betreffende de luchtvaartfaciliteitengelden;
- i. het op het verzoek van de Minister adviezen uitbrengen betreffende aangelegenheden op het gebied van de luchtverkeersdienstverlening;
- j. het verrichten van andere bij of krachtens wet opgedragen taken;
- k. het verlenen van medewerking bij het onderzoek van incidenten;
- l. het bijstaan van- en het verlenen van medewerking aan de door de Minister aangewezen ambtenaren tijdens hun werkzaamheden in verband met inspecties en/of audits van de publiekrechtelijke taken van de aangewezen rechtspersoon;

2. De aangewezen rechtspersoon vervult de in het eerste lid bedoelde taken naar behoren.

3. Intrekking van een aanwijzing als bedoeld in het eerste lid geschiedt onder gelijktijdige voorziening in de in het eerste lid bedoelde taken, waaromtrent nadere regels kunnen worden gesteld.

4. [vervallen]

5. [vervallen]

6. [vervallen]

#### **Artikel 71**

1. De aangewezen rechtspersoon verstrekt aan de Minister alle gevraagde inlichtingen omtrent de uitvoering van zijn taken.

2. De aangewezen rechtspersoon zendt jaarlijks binnen zes maanden na afloop van het boekjaar aan de Minister de balans en de staat van baten en lasten, het jaarverslag over het betrokken boekjaar alsmede het beleidsplan voor het volgende jaar. Tevens voegt de aangewezen rechtspersoon daarbij de beleids- en financiële prognoses betreffende de werkzaamheden van de aangewezen rechtspersoon voor de eerstvolgende vijf jaar. Deze stukken gaan vergezeld van een verklaring omtrent de getrouwheid, afgelegd door een deskundige als bedoeld in artikel 117 van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek BES.

3. De aangewezen rechtspersoon is bevoegd diensten van andere overheidsinstanties te gebruiken tegen betaling van de daarmee gepaard gaande kosten.

4. De aangewezen rechtspersoon verricht zijn taken overeenkomstig wettelijke regelingen en bindende verdragen en besluiten van volkenrechtelijke organisaties.

5. Slechts in uitzonderlijke gevallen waarbij er serieuze operationele moeilijkheden zijn ontstaan welke de veiligheid van de luchtvaart ernstig aantasten kan de aangewezen rechtspersoon besluiten om de luchtverkeersdienstverlening te degraderen dan wel tijdelijk te onderbreken.

6. Alvorens tot het besluit, genoemd in het vijfde lid, over te gaan, stelt de aangewezen rechtspersoon de Minister van zijn voornemen op de hoogte.

## **Artikel 72**

1. De aangewezen rechtspersoon is belast met de organisatie en coördinatie van de opleiding voor luchtverkeersleider en AFISO.

2. De Minister kan op verzoek van de ter plaatse bevoegde luchtverkeersleidingsdienst, deze naast de aangewezen rechtspersoon belasten met de organisatie en coördinatie van de opleiding voor AFISO.

## **Artikel 73**

De aangewezen rechtspersoon stelt een deugdelijk programma op waarin regels worden opgenomen ter voorkoming van alcohol- en drugsgebruik en -misbruik.

## **HOOFDSTUK 4**

### **luchtverkeersroutes, -procedures en luchtvaart data**

## **Artikel 74**

1. Bij ministeriële regeling worden in het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid, luchtverkeersroutes en -procedures vastgesteld, waaronder mede zijn begrepen naderings-, vertrek- en wachtprocedures, alsmede verkeerspatronen voor het luchtvaartterreinverkeer.

2. Bij het vaststellen van vertrek-, wacht- en naderingsprocedures alsmede verkeerspatronen voor het luchtvaartterreinverkeer pleegt de Minister overleg met de luchtverkeersdienstverlener, de betrokken luchthavenautoriteit, de luchtruimtegebruikers en de Milieudienst van de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

3. De luchtverkeersroutes en -procedures, bedoeld in het eerste lid worden vastgesteld met inachtneming van:

a. de voorschriften opgenomen in Appendix 3 «Principles Governing the identification of standard departure and arrival routes and associated procedures» van Bijlage 11 van het Verdrag;

b. de voorschriften opgenomen in Attachment A «Material relating to a method of establishing ATS routes defined by VOR» van Bijlage 11 van het Verdrag;

c. de voorschriften opgenomen in Attachment B «Method of establishing ATS routes for use by RNAV equipped aircraft» van Bijlage 11 van het Verdrag.

#### **Artikel 75**

De toepassing van «RNP» types binnen het luchtruim, bedoeld in artikel 2, eerste lid, worden voorgeschreven op basis van regionale luchtvaartnavigatie-overeenkomsten.

#### **Artikel 76**

Een luchtvaartuig volgt bij het uitvoeren van een vlucht de luchtverkeersroutes, tenzij anders geïnstrueerd door de betrokken luchtverkeersdienst.

#### **Artikel 77**

1. De vaststelling en de melding van luchtvaartdata geassocieerd met luchtverkeersdienstverlening zijn in overeenstemming met de nauwkeurigheid en de integriteitvereiste neergelegd in tabel 1 tot en met 5 van Appendix 5 «Aeronautical data quality requirements» van Bijlage 11 van het Verdrag.

2. Nauwkeurigheidsvereisten voor luchtvaart data zijn gebaseerd op een 95% vertrouwens niveau. Op grond hiervan worden drie types positie data geïdentificeerd:

- «surveyed points»
- «calculated points»
- «declared points».

#### **Artikel 78**

1. Geografische coördinaten met breedte en lengteaanduiding worden in termen van het «WGS-84» bepaald en gemeld aan «AIS».

2. De geografische coördinaten, bedoeld in het eerste lid waarvan de WGS coördinaten verkregen zijn door middel van wiskundige berekeningen en waarvan de nauwkeurigheid van het originele veldwerk niet overeenkomt met de vereisten neergelegd in tabel I van Appendix 5 «Aeronautical data quality requirements» van Bijlage 11 van het Verdrag, worden geïdentificeerd.

#### **Artikel 79**

De nauwkeurigheidsgraad van het veldwerk en de daarmee samenhangende vaststellingen en berekeningen zijn zodanig dat de daaruit resulterende operationele navigatiedata voor alle fasen van de vlucht binnen de toleranties neergelegd in de relevante tabellen van Appendix 5 «Aeronautical data quality requirements» van Bijlage 11 van het Verdrag vallen.



## **HOOFDSTUK 5**

### **Luchtverkeersregels**

#### AFDELING 1

##### Algemeen

#### **Artikel 80**

1. Het gebruik van een luchtvaartuig, zowel op het manoeuvreergebied, de platforms als tijdens de vlucht, geschiedt in overeenstemming met de daarop betrekking hebbende algemene vliegvoorschriften.
2. Het gebruik van een luchtvaartuig dat zich in de lucht bevindt geschiedt voorts in overeenstemming met de zichtvliegvoorschriften of de instrumentvliegvoorschriften.
3. Het is verboden een vlucht uit te voeren zonder dat een gezagvoerder is aangewezen.
4. De gezagvoerder bevindt zich aan boord van het luchtvaartuig.
5. De gezagvoerder past, ongeacht de weersomstandigheden, de instrumentvliegvoorschriften toe in luchtruimte klasse A.
6. De gezagvoerder is, ongeacht of hij daadwerkelijk de stuurorganen bedient, ervoor verantwoordelijk dat de vluchtuitvoering geschiedt in overeenstemming met de bij of krachtens dit hoofdstuk gestelde voorschriften; slechts indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken, mag hij daarvan afwijken.

#### **Artikel 81**

Vóór de aanvang van de vlucht neemt de gezagvoerder kennis van alle beschikbare inlichtingen, weersberichten en weersverwachtingen daaronder begrepen, die voor de uitvoering van de vlucht van belang zijn. Daarbij wordt tevens aandacht besteed aan de mede te voeren hoeveelheid brandstof en aan de te volgen handelwijze indien de vlucht niet overeenkomstig het oorspronkelijke voornemen kan worden voltooid.

#### AFDELING 2

##### Algemene vliegvoorschriften

#### **Artikel 82**

1. Het is verboden boven gebieden met een aaneengesloten bebouwing of kunstwerken, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, dan wel boven mensenmenigten, aan het luchtverkeer deel te nemen op een zodanige hoogte dat het niet meer mogelijk is een noodlanding uit te voeren zonder personen of zaken op het aardoppervlak in gevaar te brengen, tenzij zulks noodzakelijk is:
  - a. om op te stijgen van of te landen op een luchtvaartterrein;
  - b. voor de uitvoering van naderings- en vetrekprocedures, alsmede van luchtverkeerspatronen.
2. Door de Minister worden regels gesteld met betrekking tot het gebruik van de hoogtemeter en het bepalen van kruishoogtes.

#### **Artikel 83**

1. Het is verboden tijdens de vlucht voorwerpen of stoffen te verwijderen.
2. Door de Minister worden regels gesteld met betrekking tot het tijdens de vlucht verwijderen van voorwerpen of stoffen.
3. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet indien door de Minister ontheffing is verleend.
4. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend.

#### **Artikel 84**

1. Het is verboden luchtvaartuigen of andere voorwerpen tijdens de vlucht te slepen.
2. Door de Minister worden regels gesteld met betrekking tot het tijdens de vlucht slepen van luchtvaartuigen en andere voorwerpen.
3. Het bepaalde in artikel 83, derde en vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 85**

1. Het is verboden, behalve in geval van nood, valschermen te gebruiken voor het verlaten van een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig.
2. Door de Minister worden regels gesteld met betrekking tot het gebruik van valschermen voor het verlaten van een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig.
3. Het bepaalde in artikel 83, derde en vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 86**

1. Het is verboden een vlucht uit te voeren, waarbij met opzet bewegingen worden uitgevoerd, die een plotselinge verandering in de stand, een abnormale stand of een abnormale verandering in de snelheid van het luchtvaartuig medebrengen.
2. Door Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot het uitvoeren van vluchten, waarbij met opzet bewegingen worden uitgevoerd, die een plotselinge verandering in de stand, een abnormale stand of een abnormale verandering in de snelheid van het luchtvaartuig medebrengen.
3. Het bepaalde in artikel 83, derde en vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

#### **Artikel 87**

1. Bij ministeriële regeling kunnen gebieden worden aangewezen waarbinnen de uitoefening van de luchtvaart is verboden.
2. Bij ministeriële regeling kunnen gebieden worden aangewezen waarbinnen de luchtvaart in verband met militaire oefeningen wordt beperkt. Een beperking wordt door middel van een NOTAM geactiveerd.

#### **Artikel 88**

1. Een gezagvoerder neemt de beste maatregelen om een botsing te voorkomen, daarbij inbegrepen de manoeuvres om een botsing te vermijden gebaseerd op een RA.
2. Onverminderd het eerste lid, volgt een gezagvoerder van een luchtvaartuig dat voorzien is van ACAS, een RA direct op, zelfs indien deze afwijkt van een klaring van de betrokken luchtverkeersdienst.
3. De gezagvoerder van een luchtvaartuig dat voorrang heeft, behoudt zijn koers en snelheid.
4. Het is verboden, indien ingevolge de artikelen 89 tot en met 97 voor een ander luchtvaartuig wordt uitgeweken, boven, onder of vóór dat luchtvaartuig langs te gaan, tenzij daarbij op ruime afstand wordt gebleven en er voor het andere luchtvaartuig geen gevolgen merkbaar zijn van lichtwervelingen veroorzaakt door het uitwijkende luchtvaartuig.
5. Een gezagvoerder die, gevolg gevend aan een RA, afwijkt van een klaring, meldt dit terstond aan de betrokken luchtverkeersdienst.

6. Indien de gezagvoerder een melding als bedoeld in het derde lid heeft gedaan, geeft de luchtverkeersleider aan dat luchtvaartuig geen opdrachten die tegenstrijdig zijn aan de RA.

7. Na de afwijking van de klaring als gevolg van de RA wordt de vlucht zo spoedig mogelijk hervat overeenkomstig de oorspronkelijk verkregen klaring of overeenkomstig een nieuwe klaring verkregen van de betrokken luchtverkeersdienst.

#### **Artikel 89**

1. Het is verboden een ander luchtvaartuig zo dicht te naderen dat gevaar voor botsing ontstaat.

2. Het is verboden in gesloten verband vluchten uit te voeren, tenzij dienaangaande vooraf een regeling is getroffen tussen de gezagvoerders onderling en – bij gecontroleerde vluchten – met de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

#### **Artikel 90**

1. Een luchtvaartuig, waarvoor ingevolge dit hoofdstuk wordt uitgeweken, behoudt zijn oorspronkelijke koers en snelheid. Indien dit luchtvaartuig zich te dicht bevindt bij het luchtvaartuig dat uitwijkt, neemt eerstgenoemd luchtvaartuig, indien botsing door laatstgenoemd luchtvaartuig alléén niet meer kan worden vermeden, eveneens maatregelen, die kunnen bijdragen tot het voorkomen van botsingen.

2. Een luchtvaartuig, dat ingevolge dit hoofdstuk uitwijkt voor een ander luchtvaartuig, mag niet boven, onder of vóór dat luchtvaartuig langs gaan, tenzij het daarbij op ruime afstand blijft.

#### **Artikel 91**

Wanneer twee luchtvaartuigen elkaar recht vooruit of bijna recht vooruit naderen en gevaar voor botsing bestaat, verlegt elk van deze luchtvaartuigen zijn koers naar rechts.

#### **Artikel 92**

1. Wanneer twee luchtvaartuigen op dezelfde of op bijna dezelfde hoogte koersen volgen die elkaar kruisen, wijkt het luchtvaartuig dat het andere rechts van zich heeft, voor dit laatste uit.

2. Ter vermijding van botsingen wijken:

a. vliegtuigen en helikopters uit voor luchtschepen, zweefvliegtuigen en ballons;

b. luchtschepen uit voor zweefvliegtuigen en ballons;

c. zweefvliegtuigen uit voor ballons;

d. vliegtuigen en helikopters en luchtschepen uit voor luchtvaartuigen waarvan wordt gezien, dat zij een ander luchtvaartuig of voorwerp slepen.

#### **Artikel 93**

1. Onder een luchtvaartuig dat een ander luchtvaartuig inhaalt wordt verstaan: een luchtvaartuig, dat een ander luchtvaartuig van achteren nadert uit een richting, die een hoek maakt van minder dan 70° met het vlak van symmetrie van laatstgenoemd luchtvaartuig.

2. Een luchtvaartuig, dat een ander luchtvaartuig inhaalt, wijkt – onverschillig of eerstgenoemde stijgt, daalt of zich horizontaal voortbeweegt – uit door zijn koers naar rechts te verleggen. Geen daarop volgende veranderingen van de positie van de beide luchtvaartuigen ten opzichte van elkaar ontslaat het inhalende luchtvaartuig van deze

verplichting, totdat het zich op ruime afstand voorbij het andere luchtvaartuig bevindt.

#### **Artikel 94**

1. Een luchtvaartuig, dat zich in de lucht bevindt of zich voortbeweegt op de grond of op het water, wijkt uit voor een luchtvaartuig dat bezig is te landen of zich bevindt in de laatste naderingsfasen voor de landing.

2. Wanneer twee of meer luchtvaartuigen tegelijkertijd een luchtvaartterrein naderen om te landen, wijkt een zich hoger bevindend luchtvaartuig uit voor een zich lager bevindend luchtvaartuig, met dien verstande, dat het zich lager bevindende luchtvaartuig deze bepalingen niet mag benutten door een ander luchtvaartuig, dat zich in de laatste naderingsfasen voor de landing bevindt, in te halen of daarvoor langs te gaan.

#### **Artikel 95**

Een luchtvaartuig wijkt uit voor een ander luchtvaartuig dat noodzaak is te landen.

#### **Artikel 96**

1. Een luchtvaartuig, dat taxiëert op het manoeuvreergebied of de platforms, wijkt uit voor een luchtvaartuig dat start dan wel op het punt staat te starten.

2. Wanneer gevaar voor botsing bestaat tussen twee luchtvaartuigen die zich voortbewegen op het manoeuvreergebied of de platforms zijn de volgende voorschriften van toepassing:

- a. wanneer twee luchtvaartuigen elkaar recht vooruit of bijna recht vooruit naderen stoppen beide luchtvaartuigen of wijken waar mogelijk zodanig naar rechts uit dat zij vrij van elkaar kunnen passeren;
- b. wanneer twee luchtvaartuigen routes volgen die elkaar kruisen, laat het luchtvaartuig dat het andere rechts van zich heeft dit laatste voorgaan;
- c. een luchtvaartuig dat een ander luchtvaartuig inhaalt houdt daarbij ruime afstand tot het andere luchtvaartuig.

#### **Artikel 97**

1. Een luchtvaartuig, dat taxiëert op het manoeuvreergebied houdt stil en wacht bij alle wachtposities tenzij het toestemming om door te taxiëren heeft gekregen van de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst.

2. Een luchtvaartuig, dat taxiëert op het manoeuvreergebied houdt stil en wacht bij alle brandende stoplichten en vervolgt zijn weg als:

- a. het toestemming heeft gekregen van de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst; en
- b. de stoplichten gedoofd zijn en de desbetreffende rijbaanhartlijnen zijn ontstoken.

3. Alvorens met een luchtvaartuig te taxiëren op het manoeuvreergebied van een gecontroleerd luchtvaartterrein, zonder de bedoeling een vlucht uit te voeren, wordt toestemming verkregen van de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst en wordt aan opdrachten van die luchtverkeersleidingsdienst voldaan.

4. Wanneer tijdens het taxiëren is afgeweken van de verkregen toestemming wordt de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst daarvan zo spoedig mogelijk in kennis gesteld onder vermelding van de redenen daarvoor en van de afwijkingen van de toestemming.

## **Artikel 98**

1. Door de Minister worden regels vastgesteld met betrekking tot de lichten die gedurende de periode tussen zonsondergang en zonsopgang door een luchtvaartuig, dat zich bevindt in de lucht of op het luchtvaartterrein, worden gevoerd.

2. Een luchtvaartuig op het water voert de vastgestelde lichten gedurende de perioden waarin zulks ter plaatse is voorgeschreven.

3. Het is verboden andere lichten dan als bedoeld in het eerste lid te voeren.

## **Artikel 99**

Het is verboden de luchtvaart uit te oefenen onder nagebootste blindvliegomstandigheden tenzij:

- a. het luchtvaartuig is voorzien van een dubbele besturing; en
- b. een persoon, die bevoegd is dat luchtvaartuig te besturen een bestuurdersplaats inneemt teneinde de besturing onmiddellijk te kunnen overnemen; deze persoon beschikt over voldoende uitzicht naar voren en naar beide zijden van het luchtvaartuig of rechtstreeks in verbinding staat met een lid van het stuurhutpersoneel, dat een zodanige plaats inneemt, dat zijn uitzicht het uitzicht van deze persoon voldoende aanvult.

## **Artikel 100**

Door de Minister worden regels vastgesteld met betrekking tot vluchten in bijzondere luchtverkeersgebieden, ingesteld ter bescherming van bepaalde soorten luchtverkeer of bijzondere luchtvaartactiviteiten.

## **Artikel 101**

Op of in de nabijheid van een luchtvaartterrein wordt: bijzonder acht gegeven op het verkeer, teneinde een botsing te vermijden;

het door luchtvaartuigen gevormd luchtverkeerscircuit gevolgd dan wel vermeden;

op zodanige wijze in het in onderdeel b bedoelde luchtverkeerscircuit ingevoegd, dat luchtvaartuigen die dit luchtverkeerscircuit volgen niet worden gehinderd;

tijdens het aanvliegen voor een landing en na het opstijgen elke bocht naar links gemaakt, tenzij een andersluidende aanwijzing is gegeven;

e. tegen de wind in geland en opgestegen, tenzij een andere richting de voorkeur verdient met het oog op de veiligheid, de baanligging of om verkeerstechnische redenen.

## **Artikel 102**

Een luchtvaartuig op het water voldoet aan de voorschriften ter voorkoming van botsing, die ter plaatse gelden voor vaartuigen.

## **Artikel 103**

1. De aan de betrokken luchtverkeersdiensten te verstrekken inlichtingen omtrent een voorgenomen vlucht of een gedeelte van een vlucht worden gegeven in de vorm van een vliegplan.

2. Door de Minister worden regels gesteld met betrekking tot de inhoud, de wijze van indienen van het vliegplan en de wijze van afsluiten van het vliegplan.

3. Een vliegplan wordt ingediend vóór de aanvang van:

- a. elke vlucht of een gedeelte daarvan, waaraan luchtverkeersleiding zal

worden gegeven;

- b. elke niet-gecontroleerde IFR-vlucht;
- c. elke vlucht in gebieden of langs routes, die daartoe zijn aangewezen, wanneer zulks door de betrokken luchtverkeersdienst is voorgeschreven met het doel om het verstrekken van vluchtinformatie, de alarmering of de opsporing en redding te vergemakkelijken;
- d. elk vlucht die internationale grenzen overschrijdt.

#### **Artikel 104**

1. Elke wijziging van het ingediende vliegplan wordt zo spoedig mogelijk gemeld aan de betrokken luchtverkeersdienst indien het is ingediend voor:

- a. een IFR-vlucht, of
- b. een gecontroleerde VFR-vlucht.

2. Een wijziging van het vliegplan, dat is ingediend voor een niet gecontroleerde VFR vlucht, wordt zo spoedig mogelijk gemeld aan de betrokken luchtverkeersdienst, indien deze betrekking heeft op gegevens, die van belang zijn voor de alarmering.

3. Een wijziging van het voor een gecontroleerde vlucht geldend vliegplan mag niet worden uitgevoerd, alvorens daartoe een klaring is gevraagd en verkregen van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

4. Het bepaalde in het derde lid is niet van toepassing, indien een noodsituatie dwingt tot onmiddellijk handelen, dan wel indien niet opzettelijk is afgeweken van het geldend vliegplan; in dit geval wordt de betrokken luchtverkeersleidingsdienst zo spoedig mogelijk ingelicht over de genomen actie en de redenen daarvoor.

5. Wanneer tijdens een gecontroleerde vlucht niet opzettelijk blijkt te zijn afgeweken van het geldend vliegplan wordt de betrokken luchtverkeersleidingsdienst daarover zo spoedig mogelijk ingelicht, onder vermelding van de wijzigingen van het geldend vliegplan, die daarvan het gevolg zijn voor zover de afwijking van de gemiddelde snelheid 5 procent of meer bedraagt of de afwijking van de verwachte aankomsttijden meer bedraagt dan 3 minuten.

#### **Artikel 105**

1. Het is verboden andere dan door de Minister vastgestelde seinen, lichtseinen en grondtekens te gebruiken.

2. Bij het waarnemen of ontvangen van enig sein als bedoeld in het eerste lid wordt slechts gehandeld overeenkomstig de door de Minister aan het sein, lichtsein en grondteken gegeven betekenis.

#### **Artikel 106**

1. Voor het vermelden van tijdstippen met betrekking tot vluchten wordt de gecoördineerde Wereldtijd (UTC) gebruikt, uitgedrukt in uren en minuten van het etmaal, beginnend te middernacht.

2. Vóór de aanvang van een gecontroleerde vlucht en telkens gedurende de vlucht, wanneer de noodzaak daartoe blijkt, wordt een opgave van de juiste tijd verkregen.

### **AFDELING 3**

#### **Gecontroleerde vluchten**

#### **Artikel 107**

1. Alvorens een vlucht of een gedeelte van een vlucht uit te voeren als gecontroleerde vlucht wordt een klaring verkregen.

2. Een dergelijke klaring wordt gevraagd door het indienen van een vliegplan.
3. Indien de gevraagde klaring voorrangverlening met zich mee brengt wordt de noodzaak daartoe toegelicht, indien de luchtverkeersleidingsdienst daarom verzoekt.

#### **Artikel 108**

1. Een gecontroleerde vlucht wordt uitgevoerd in overeenstemming met het ingediende vliegplan, met inbegrip van eventuele wijzigingen veroorzaakt door daarop gevolgde klaringen – hierna te noemen het geldend vliegplan – en met inachtneming van het bepaalde in de volgende leden met betrekking tot het volgen van de vliegplanroute.
2. Tenzij een afwijkende klaring of aanwijzing is verstrekt door de betrokken luchtverkeersleidingsdienst, wordt tijdens een gecontroleerde vlucht – voor zover uitvoerbaar – als volgt gevlogen:
  - a. bij het volgen van een vastgestelde luchtverkeersroute, langs de hartlijn bepaald voor die route, of
  - b. bij het volgen van een andere route, direct tussen de navigatiestations of punten waardoor die route wordt bepaald.
3. Onverminderd het gestelde in het tweede lid, wordt tijdens een vlucht langs een luchtverkeersroutesegment, dat is bepaald met betrekking tot alzijdig gerichte radiobakens werkend op zeer hoge frequenties (VOR's) voor de primaire navigaties omgeschakeld van het achterliggend naar het voorliggend baken boven het omschakelpunt, indien dat is vastgesteld, of zo dicht erbij als operationeel uitvoerbaar is.
4. Bij afwijking van het gestelde in het tweede lid wordt daarvan zo spoedig mogelijk melding gedaan aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst en wordt – behoudens andersluidende klaring – een zodanige koerswijziging uitgevoerd, dat het luchtvaartuig zo spoedig mogelijk weer terugkeert op de te volgen route.

#### **Artikel 109**

1. Tijdens een gecontroleerde vlucht wordt zo spoedig mogelijk aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst gemeld de tijd en de hoogte waarop een verplicht meldingspunt is gepasseerd, tezamen met alle verder vereiste inlichtingen, tenzij de betrokken luchtverkeersleidingsdienst anders bepaalt.
2. Verplichte meldingspunten worden vastgesteld teneinde een luchtverkeersroute te definiëren en/of ter verkrijging van informatie verbandhoudende met de voortgang van de vlucht ter verlening van luchtverkeersdiensten.
3. Verplichte meldingspunten worden geïdentificeerd overeenkomstig de normen en aanbevolen werkwijzen van appendix 2 «Principles governing the establishment and identification of significant points» van Bijlage 11 van het Verdrag.
4. Indien geen verplichte meldingspunten zijn vastgesteld, vinden positiemeldingen plaats telkens na het verstrijken van een tijdsverloop dat is opgegeven door de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.
5. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de verplichte meldpunten.
6. [Vervallen]

#### **Artikel 110**

Bij beëindiging van een gecontroleerde vlucht, hetzij door landing, dan wel bij voortzetting daarvan als niet gecontroleerde vlucht, wordt de betrokken luchtverkeersleidingsdienst daarvan zo spoedig mogelijk in kennis gesteld.

## **Artikel 111**

1. Tijdens het uitvoeren van een gecontroleerde vlucht, wordt voortdurend op de aangewezen radio-frequentie geluisterd en zonodig een tweezijdige radioverbinding tot stand gebracht met de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

2. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor vluchten, die deel uitmaken van het luchtvaartterreinverkeer van een gecontroleerd luchtvaartterrein, voor zover door de Minister ontheffing is verleend.

3. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend.

## **Artikel 112**

1. Indien de radioverbinding met de betrokken luchtverkeersleidingsdienst uitvalt wordt gehandeld overeenkomstig de door de Minister vastgestelde regels voor de luchtvaarttelecommunicatie.

2. Indien het betrokken luchtvaartuig deel uitmaakt van het luchtvaartterreinverkeer wordt eveneens uitgekeken naar eventuele opdrachten in de vorm van visuele seinen.

## **Artikel 113**

Door de Minister worden regels vastgesteld met betrekking tot de bediening van de boordapparatuur voor het beantwoorden van ondervragingen door radargrondstations (Secondary Surveillance Radar/SSR-transponder).

## **Artikel 114**

1. Wanneer een luchtvaartuig wordt onderschept door een ander luchtvaartuig wordt door het onderschepte luchtvaartuig:

a. de door het onderscheppende luchtvaartuig gegeven opdrachten gevolgd, waarbij aan visuele seinen betekenis en uitvoering wordt gegeven als aangegeven krachtens artikel 105;

b. indien mogelijk de betrokken luchtverkeersdienst daarvan in kennis gesteld;

c. zo mogelijk radioverbinding tot stand gebracht met het onderscheppende luchtvaartuig of de instantie die de onderschepping leidt, door het uitzenden van een algemene oproep op de noodfrequentie 121.500 MHz en zo mogelijk door het herhalen van deze oproep op de noodfrequentie 243.000 MHz onder vermelding van de identiteit en de positie van het luchtvaartuig en de aard van de vlucht;

d. wanneer radioverbinding met het onderscheppende luchtvaartuig tot stand is gebracht maar communicatie in een gemeenschappelijke taal niet mogelijk is, pogingen ondernomen om essentiële informatie en bevestiging van opdrachten over te brengen door gebruikmaking van radio-seinen die daartoe krachtens artikel 105 zijn vastgesteld;

e. indien uitgerust met apparatuur voor het beantwoorden van ondervragingen door radiostations, Mode A of S code 7700 ingesteld, tenzij de betrokken luchtverkeersdienst anders opdraagt.

2. Indien door het onderschepte luchtvaartuig, uit welke bron dan ook, per radio opdrachten worden ontvangen die afwijken van de door het onderscheppende luchtvaartuig door middel van visuele seinen of radio gegeven opdrachten, wordt onmiddellijk opheldering gevraagd, terwijl intussen de door het onderscheppende luchtvaartuig gegeven opdrachten worden uitgevoerd.



### **Artikel 115**

1. Het is verboden VFR-vlucht uit te voeren onder zodanige weersomstandigheden, dat het vliegzicht en de afstand van het luchtvaartuig tot de wolken kleiner zijn dan de in de bij dit besluit behorende bijlage B «ATS Airspace Classifications» gestelde waarden.

2. Het gestelde in het eerste lid geldt niet indien een klaring is verkregen van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst voor het uitvoeren van een bijzondere VFR-vlucht.

### **Artikel 116**

Het is verboden, tijdens een VFR-vlucht, te landen of op te stijgen van een luchtvaarterrein, dat is gelegen in een naderingsluchtverkeersleidingsgebied dan wel het plaatselijke luchtverkeersleidingsgebied worden binnengevlogen, indien:

- a. de wolkenbasis lager is dan 450 m (1500 voet); of
- b. het grondzicht minder is dan 5 km.

### **Artikel 117**

1. Het is verboden, ongeacht de weersomstandigheden, een VFR-vlucht uit te voeren:

- a. tijdens de periode tussen zonsondergang en zonsopgang;
- b. boven vliegniveau 200;
- c. in luchtverkeersdienstverleningsgebieden met klasse A;
- d. met trans-sonische of supersonische snelheden.

2. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet, voor zover door de ter plaatse bevoegde luchtverkeersleidingsdienst ontheffing is verleend.

### **Artikel 118**

1. Onverminderd het gestelde in artikel 82, eerste lid, is het – tenzij zulks noodzakelijk is om op te stijgen of te landen – verboden een VFR-vlucht uit te voeren beneden de volgende minimum vlieghoogtes:

a. boven gebieden met aaneengesloten bebouwing, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, dan wel boven mensenverzamelingen:

tenminste 300 m (1000 voet) boven de hoogste hindernis, gelegen binnen een afstand van 600 m (2000 voet) van het luchtvaartuig

b. elders dan in onderdeel a is aangegeven:

tenminste 150 m (500 voet) boven de grond of het water, of wel zoveel hoger als door nadere beschikking is bepaald.

2. Door de Minister kan van het bepaalde in het eerste lid ontheffing worden verleend.

3. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend.

### **Artikel 119**

Een VFR-vlucht wordt uitgevoerd in overeenstemming met de algemene vliegvoorschriften voor gecontroleerde vluchten wanneer de vlucht:

a. deel uitmaakt van het luchtvaarterreinverkeer van een gecontroleerd luchtvaarterrein, of

b. wordt uitgevoerd als een bijzondere VFR-vlucht, of

c. wordt uitgevoerd in een luchtverkeersleidingsgebied waarin eveneens luchtverkeersleiding wordt gegeven aan VFR vluchten (Luchtverkeersdienstverleningsgebieden met klasse B, C en D).

## **Artikel 120**

1. Wanneer tijdens een gecontroleerde VFR-vlucht blijkt, dat voortzetting daarvan onder zichtweersomstandigheden volgens het geldend vliegplan niet uitvoerbaar is, wordt gehandeld overeenkomstig het bepaalde in het tweede, derde, vierde of vijfde lid.

2. In de omstandigheden, bedoeld in het eerste lid, wordt, behoudens het bepaalde in de volgende leden van dit artikel, een herziening van de klaring gevraagd, waardoor het alsnog mogelijk wordt om:

a. de vlucht in zichtweersomstandigheden voort te zetten naar het luchtvaartterrein van bestemming of een luchtvaartterrein waarnaar wordt uitgeweken, of

b. het betreffende luchtverkeersleidingsgebied, waarin eveneens luchtverkeersleiding aan VFR-vluchten wordt gegeven, te verlaten.

3. Indien een klaring als bedoeld in het tweede lid niet kan worden verkregen wordt de vlucht voortgezet onder zichtweersomstandigheden en wordt de betrokken luchtverkeersleidingsdienst ingelicht omtrent de actie, die wordt ondernomen ten einde het luchtverkeersleidingsgebied, waarin eveneens luchtverkeersleiding aan VFR-vluchten wordt gegeven, te verlaten dan wel een landing uit te voeren op het dichtstbijzijnde daarvoor geschikte luchtvaartterrein.

4. Wanneer een gecontroleerde VFR-vlucht als bedoeld in het eerste lid wordt uitgevoerd binnen een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied, kan toestemming worden verzocht om de vlucht te mogen voortzetten als bijzondere VFR-vlucht.

5. Indien de gezagvoerder van een gecontroleerde VFR-vlucht als bedoeld in het eerste lid daartoe bevoegd is, kan hij verzoeken om de vlucht te mogen voortzetten in overeenstemming met de instrumentvliegvoorschriften.

## **Artikel 121**

Bij het uitvoeren van een VFR-vlucht wordt:

a. voortdurend geluisterd op de desbetreffende radiofrequentie van de luchtverkeersdienst die vluchtinformatie verstrekt;

b. desgevraagd positiemeldingen aan die dienst verstrekt.

## **Artikel 121a**

1. In het belang van de veiligheid van het luchtverkeer worden bij regeling van de Minister regels gesteld inzake de navigatie- en telecommunicatie-installaties waarmee een luchtvaartuig voor het uitvoeren van een VFR-vlucht mee is uitgerust en de eisen waaraan die installaties aan voldoen.

2. De Minister kan ontheffing verlenen van de krachtens het eerste lid gestelde regels. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan de ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

3. Het is verboden te handelen in strijd met voorschriften als bedoeld in het tweede lid.

## **AFDELING 5**

### **Instrumentvliegvoorschriften**

#### *§ 1 Algemeen*

## **Artikel 122**

1. In het belang van de veiligheid van het luchtverkeer worden bij regeling van de Minister regels gegeven inzake de navigatie- en telecommunicatie-installaties waarmee een luchtvaartuig voor het

uitvoeren van een IFR-vlucht is uitgerust en de eisen waar die installaties aan voldoen.

2. De Minister kan ontheffing verlenen van de krachtens het eerste lid gegeven regels indien de navigatie- en telecommunicatie-uitrusting van het luchtvaartuig ten minste gelijkwaardige mogelijkheden biedt voor de vluchtuitvoering. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

3. Bij het uitvoeren van een IFR-vlucht wordt voortdurend geluisterd op de desbetreffende radiofrequentie van de luchtverkeersdienst die vluchtinformatie verstrekt.

4. Het is verboden te handelen in strijd met voorschriften als bedoeld in het tweede lid.

### **Artikel 123**

1. Tenzij noodzakelijk om op te stijgen of te landen – is het verboden een IFR-vlucht uit te voeren beneden de volgende minimum vlieghoogten:

a. boven hooggelegen of bergachtige gebieden:  
ten minste 600 m (2000 voet) boven de hoogste hindernis, gelegen binnen 8 km van de gegiste positie van het luchtvaartuig;

b. elders dan onder a is aangegeven:  
ten minste 300 m (1000 voet) boven de hoogste hindernis, gelegen binnen 8 km van de gegiste positie van het luchtvaartuig.

2. Het bepaalde in artikel 118, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

### **Artikel 124**

1. De maximum toegestane vliegsnelheid in de luchtverkeersdienstverleningsgebieden met klasse D tot en met G beneden vliegniveau 100 bedraagt 470 km/uur (250 knopen).

2. Door de Minister kan van de maximum toegestane vliegsnelheid, bedoeld in het eerste lid, worden afgeweken.

### **Artikel 125**

1. Het is verboden af te zien van de IFR-vluchtuitvoering, tenzij zich tijdens een IFR-vlucht zichtweersomstandigheden voordoen, en het te voorzien is en in de bedoeling ligt dat de vlucht voor geruime tijd zal worden voortgezet in ononderbroken zicht-weersomstandigheden.

2. Indien onder de in het eerste lid genoemde omstandigheden wordt besloten de vlucht verder als VFR-vlucht uit te voeren, wordt uitdrukkelijk aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst gemeld dat wordt afgezien van de IFR-vluchtuitvoering onder vermelding van de daartoe strekkende wijzigingen op het geldende vliegplan.

### *§ 2 Gecontroleerde IFR-vluchten*

### **Artikel 126**

Een IFR-vlucht wordt uitgevoerd in overeenstemming met de algemene vliegvoorschriften voor gecontroleerde vluchten, wanneer de vlucht wordt uitgevoerd in een luchtverkeersdienstverleningsgebied klasse A tot en met E.

### **Artikel 127**

Bij het uitvoeren van een IFR-vlucht wordt:

a. voortdurend geluisterd op de desbetreffende radiofrequentie van de betrokken luchtverkeersdienst, die vluchtinformatie verstrekt;

- b. tweezijdige radioverbinding tot stand gebracht met die dienst, en
- c. positiemeldingen verstrekt overeenkomstig het in artikel 109 bepaalde voor gecontroleerde vluchten.

## **HOOFDSTUK 6**

### **Diverse bepalingen**

#### **Artikel 128**

De Minister kan nadere regels stellen ten aanzien van vluchten, waarbij door de aard van het luchtvaartuig of het doel van de vlucht niet kan worden voldaan aan bij of krachtens hoofdstuk 4 van dit besluit gestelde voorschriften.

#### **Artikel 129**

Op een manoeuvreergebied wordt door een voetganger of een bestuurder van een voertuig:

- a. vrije doorgang verleend aan een luchtvaartuig, en
- b. gevolg gegeven aan een aanwijzing gegeven door de exploitant en op een gecontroleerd luchtvaarterrein door de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst.

#### **Artikel 130**

1. Het is verboden de krachtens artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van de Luchtvaartwet BES aangewezen toestellen, die geen luchtvaartuigen zijn, in het luchtruim te gebruiken.

2. Door de Minister worden regels gesteld voor de volgende toestellen:

- a. modelvliegtuigen;
- b. zeilvliegtuigen;
- c. valschermsweeftoestellen;
- d. kabelvliegers;
- e. kleine ballons;
- f. doelvliegtuigen.

3. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet indien door de Minister ontheffing is verleend.

4. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend.

## **HOOFDSTUK 7**

### **Strafbepalingen**

#### **Artikel 131**

Overtreding van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 25, 50, eerste lid, 53, 76, 81, 82, eerste lid, 83, eerste lid, 84, eerste lid, 85, eerste lid, 86, eerste lid, 87, eerste lid, 88, 89, 91, 92 tweede lid, 93, 94, 95, 96, 97, derde lid, 98, derde lid, 99, 101, 102, 103, eerste lid, 104, 105, 106, eerste lid, 107, 108, 109, 110, 111, eerste lid, 112, 113, 114, eerste lid, 115, eerste lid, 116, 117, eerste lid, 118, eerste lid, 119, 120, eerste tot en met derde lid, 121, 121a, 122, 123, eerste lid, 124, eerste lid, 125, 126, 127, 129 en 130, eerste lid, wordt gestraft met hetzij hechtenis van ten hoogste één jaar, hetzij geldboete van ten hoogste een boete van de vijfde categorie, hetzij met beide straffen.

## **HOOFDSTUK 8 Slotbepalingen**

### **Artikel 132**

Dit besluit is gebaseerd op artikel 22, eerste lid, van de Luchtvaartwet BES.

### **Artikel 133**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit Luchtverkeer BES.

### **Artikel 134**

[vervallen]

**Bijlage A behorende bij artikel 3, derde lid, van het Besluit luchtverkeer BES.**

**General requirements for providers of air navigation services**

**Organisational structure and management**

*Organisational structure*

1. A provider of air navigation services shall define, maintain and manage its organisation according to a structure that supports the safe, effective and continuous provision of services.

2. The organisational structure must define:

(a) the authority, duties and responsibilities of the nominated post holders, in particular of the management personnel in charge of safety, quality, security and human resources related functions;

(b) the relationship between different parts of the organisation, including, where relevant, how different divisions, departments, etc., relate to each of the individual services provided;

(c) the subordination and reporting lines of all divisions, departments etc.

3. A provider of air navigation services shall be organised in such a way that it can accommodate relevant operational and technology changes resulting from plans developed throughout the Community.

*Organisational management*

*Business plan:*

A provider of air navigation services shall produce a business plan covering a minimum period of five years. The business plan shall:

(a) set out the overall aims and goals of the provider and its strategy towards achieving them;

(b) be consistent with any overall longer term plan of the provider and with relevant plans developed through Community legislation;

(c) indicate the ability of the provider to meet expected costs associated with new infrastructures needed to ensure the provision of services;

(d) demonstrate the provider's compliance with relevant international provisions for the development of infrastructure or other technology;

(e) demonstrate that the provider has the financial capability to maintain and develop sufficient personnel so as to provide its services.

The business plan shall contain details of:

(a) the operations, systems and processes of the provider and how these translate into financial requirements;

(b) forecasts of the provider's financial results and all relevant financial measures relating to expected income and expenditure;

(c) planned investments, including new infrastructure and the source of the financing to support these. The nature and strategic intent of such investment shall be specified;

(d) expected operating costs and the source of the financing to support these;

(e) plans for the selection, recruitment and training of staff.

*Annual plan:*

A provider of air navigation services shall produce an annual plan. The annual plan shall demonstrate its ability to provide services safely, efficiently and continuously and describe any changes to the business plan. The annual plan shall at least cover capacity, service levels and financial arrangements:

### *infrastructure and capacity*

(a) a statement which sets out the nature of the infrastructure which is available to users and explains the conditions for access to such infrastructure such as infrastructure capacity and any restrictions relating to its use;

(b) a description of the methodology, tools and inputs in determining infrastructure capacity, including the basis of forecasts employed, as well as any underlying assumptions regarding airspace;

(c) plans for the management of the implementation of new infrastructure or other developments and how they will contribute to providing the necessary capacity and safety of services;

### *Quality of Services*

(a) the level of service delivery that the service provider intends to meet, such as the expected level of delays to flights incurred as a result of services provided;

(b) the methodology and inputs employed in the calculation of the planned level of service delivery;

(c) indicators of performance against which the quality of service may be reasonably assessed.

### *Financial Plan*

(a) the service provider's expected short-term financial position including progress towards the business plan as well as any material changes to or impacts on this plan.

(b) all financial measures included in any element of the business plan as well as any additional measures appropriate to the shorter timescale of the plan

(c) information, in line with that in the business plan, on the management of relevant assets and of investments of the service provider as appropriate to the shorter timescale of the annual plan.

## **Systems and processes for safety and quality management**

### *Quality management system*

A provider of air navigation services shall establish and maintain a quality management system which covers all air navigation services it provides according to the following principles:

(a) it shall define the quality policy with a view to meet the users' requirements;

(b) it shall set up a quality assurance program that contains procedures designed to verify that all operations are being conducted in accordance with applicable requirements, standards and procedures;

(c) it shall provide evidence of the functioning of the quality system by means of manuals and monitoring documents;

(d) it shall appoint management representatives to monitor compliance with, and adequacy of, procedures to ensure safe and efficient operational practices;

Taking this into consideration the provider of air navigation services shall:

i) identify individual, procedural, and/or equipment deficiencies used in air traffic services;

ii) promptly correct individual, procedural, and/or equipment deficiencies which affect coordinations with adjacent and ATS units. This can be achieved through:

– guidance on procedures to be followed;

- implementation of read-back/hear-back programmes;
  - training in the filling of LHD forms;
  - increase and/or closer monitoring of ATCOs performance;
  - immediate coordination programme after a re-authorization or change in flight level;
  - changes in procedures and/or corrections/amendments of equipment.
- iii) communicate performance expectations to ATS supervisors and controllers;
- iv) ensure the ATS unit maintains a summary of and have information letters on operational errors, causal factors and trends, and incorporate them into training;
- v) monitor and evaluate voice recordings (all ATS operational personnel);
- vi) take initiatives to improve communications among all ATS personnel to create an atmosphere conducive to sharing information;
- vii) exercise strict monitoring in ATC units;

**ATS supervisors should:**

1. communicate performance expectations to controllers, stressing the importance of operational control position discipline, awareness, teamwork, the use of proper phraseology, proper coordination procedures, control position relief briefings and utilization of a position relief checklist;
2. take prompt follow-up actions when controller performance does not meet with expectations;
3. inform on individual and team accountability, and the consequences for not meeting expectations;
4. provide efficient and consistent oversight of the ATS unit operation, and use effective resource management to ensure proper and timely assignment of personnel to promote the safe, orderly, and expeditious handling of air traffic;
5. ensure that distractions and noise levels in the ATS unit are kept at a minimum;
6. require all personnel to maintain a high degree of professionalism, teamwork, control position discipline, and awareness at all times in the ATS unit environment; and require that each controller knows, applies, and adheres to the appropriate requirements in the performance of his/her operational duties and responsibilities;
7. promote an open flow of communications with all ATS personnel, allowing them to provide input to programme;
8. place emphasis on hear-back/read-back errors during team meetings.

**ATC personnel should:**

9. apply read-back/hear-back procedures when carrying out ATC coordinations;
10. keep ATS supervisors advised of traffic problems and equipment limitations;
11. make suggestions for ATS unit improvements and/or prevention of operational errors;
12. maintain situational awareness;
13. extend the extra effort to assist busier control position(s);
14. continuously review their own operating techniques and ATS unit procedures to effect the highest quality of performance;
15. promptly report all ATS incidents to the operational supervisor or other appropriate ATS authority for proper follow-up investigation;
16. utilize memory aids.



## **VOICE RECORDING EVALUATIONS**

Voice recording reviews should be conducted to ensure proper phraseology, good operating practices, and adherence to the standards set forth in ICAO provisions, and national/local directives and practices. Voice recording reviews should be conducted as follows:

- i) the ATS unit should ensure that voice recording reviews are conducted at least semi-annually on all ATS operational personnel;
  - ii) the ATS supervisor should review the voice recording, document comments and develop an action plan for documenting performance deficiencies; and
  - iii) the ATS supervisor and the controller should review and discuss the voice recording.
- (e) it shall perform reviews of the quality system in place and take remedial actions, as appropriate.

An air navigation service provider shall initiate the process in order to obtain the ISO 9001 certificate for all air navigation services it provides by the end of 2006 at the latest.

### *Safety management*

A provider of air navigation services shall institute and document measures to ensure safety in the form of a formalized, explicit and pro-active safety management system, based on a safety statement defining the organization's fundamental approach to managing safety in respect of all services which are under its managerial control, whereby all individuals involved in and responsible for safety related activities bear responsibility for their own actions. In doing so, it shall establish formal interfaces with those of its suppliers having a direct impact on the safety of its services, in particular with the suppliers of telecommunications, information technology and electricity.

The safety management system shall ensure that the achievement of a satisfactory safety level shall be afforded priority over commercial, operational, environmental or social considerations.

### *Safety management responsibility*

A provider of air navigation services shall ensure that a safety management function is identified with organizational responsibility for development and maintenance of the safety management system, with direct accountability to the highest organizational level. Where the combination of responsibilities may prevent sufficient independence in this regard, the arrangements for safety assurance shall be supplemented by additional independent means.

### *Quantitative safety levels / Risk assessment and mitigation*

- A provider of air navigation services shall ensure
- a) that risk assessment and mitigation is conducted against applicable quantitative safety levels to ensure that due consideration is given to all aspects of ATM;
  - b) that changes to the ATM system are assessed for their safety significance, and ATM system functions are classified according to their safety severity;
  - c) appropriate mitigation of risks where assessment has shown this to be necessary due to the safety significance of the change.
  - d) that remedial action necessary to maintain an acceptable level of safety is implemented as soon as practicable.
  - e) provide for continuous monitoring and regular assessment of the safety level achieved.

### *Safety occurrences*

A provider of air navigation services shall comply with the obligations stemming from directives of the director of Directorate of Civil Aviation. Furthermore, it shall ensure that any necessary corrective action is taken within a reasonable period following investigations of safety occurrences.

### *Safety assurance and promotion*

A provider of air navigation services shall systematically carry out safety surveys to ensure compliance with the safety objectives or to implement improvements where needed. These surveys shall also detect any element which is approaching a point at which the safety standards can no longer be met. The ATS provider shall document procedures or systems employed to remedy these situations.

Documentation related to the safety management shall be maintained throughout the life of the system.

All lessons arising from safety occurrence investigations and other safety activities are disseminated within the organisation at managerial and operational levels. Staff shall be actively encouraged to propose solutions to identified hazards.

### *Safety improvement*

A provider of air navigation services shall implement and document an effective safety improvement process which relies on a strong safety culture.

### *Competence of staff*

A provider of air navigation services shall ensure that its personnel involved in safety related tasks is adequately trained and is competent to perform its duties, in addition to being properly licensed if so required.

The provider of air navigation services shall ensure that technical and engineering personnel have and maintain sufficient knowledge and understanding of the services they are supporting, of the actual and potential effects of their work on the safety of those services, and of the appropriate working limits to be applied.

With regard to its personnel involved in safety related tasks, the provider of air navigation services shall document the adequacy of the competence of its personnel; the rostering arrangements in place to ensure sufficient capacity and continuity of service; the personnel training policy, training plans and records.

The provider shall have procedures in place for cases where the physical or mental condition of the personnel is in doubt.

A provider of air navigation services shall maintain a register of information on the numbers, status and deployment of its staff. The register shall:

- (a) identify the accountable managers for safety related functions;
- (b) record the relevant qualifications of technical and operational staff, against required skills and competence requirements;
- (c) specify the locations and duties to which technical and operational staff are assigned, including any rostering methodology.

### *Operations manuals*

A provider of air navigation services shall provide and keep up-to-date operations manuals relating to the provision of its services for the use and guidance of operations personnel. It shall ensure that:

- (a) the manual is kept in a readily accessible form;
- (b) operations manuals contain all the instruction and the information required by the operations personnel to perform their duties;
- (b) relevant parts of the operations manuals are accessible to the personnel concerned;
- (c) the manual is amended whenever it is necessary to do so to keep it in an up to date form;
- (d) the operations personnel are expeditiously informed of the amendments to the operations manual applying to their duties.
- (e) all the amendments are incorporated in all copies of the manual kept by the operator and
- (f) that copies of the amendments are given to the Directorate of Civil Aviation of the Netherlands Antilles.

If the provider is given a directive to amend the manual, the provider must comply with the directive.

### **Security**

1. A provider of air navigation services shall adopt measures and describe them in a security management system for ensuring:

- (a) the security of its facilities and personnel so as to prevent unlawful interference with the provision of services;
- (b) the security of operational data it receives or produces or otherwise employs, so that access to it is restricted only to those authorized.

2. The security management system must define:

- (a) the procedures relating to security risk assessment and mitigation, security monitoring and improvement, security reviews and lesson dissemination;
- (b) the means designed to detect security breaches and to alert personnel with appropriate security warnings;
- (c) the means of containing the effects of security breaches and to identify recovery action and mitigation procedures to prevent re-occurrence.

3. The service provider's procedures for ensuring security of its facilities, personnel and data and information shall include coordination with the relevant civil and military authorities.

### **Human resources**

A provider of air navigation services shall employ appropriately skilled people to ensure the provision of its services in a safe, efficient, continuous and sustainable manner. In this context, it shall adopt policies and programmes for human resources that demonstrate its plans, methods and tools for the selection, recruitment and retention of staff; and for the personnel development and training.

Wherever needed, the provider has to ensure the necessary security clearance of its staff.

## **Financial strength**

### *Economic and financial capacity*

A provider of air navigation services shall be able to:

- (a) sustain the cost-efficient and cost-effective provision of its services over the period covered by its business plan;
- (b) meet its financial obligations, such as fixed and variable costs of operation or capital investment costs, in order to allow it to provide its services.

### *Management of assets*

A provider of air navigation services shall develop and maintain its assets so that it can provide the services safely, efficiently and continuously:

- (a) it shall maintain a register that identifies all relevant assets (i.e. assets which form part of the operational system by which the service provider provides its services);
- (b) the register shall reconcile the relevant assets with the provider's financial reports and plans including its balance sheet.

### *Proof of financial strength*

A provider of air navigation services shall demonstrate its ability to meet its financial obligations through the provision of plans, balance sheets and accounts as practicable under its legal statute, including a business plan and an annual plan.

## **Liability and insurance cover**

A provider of air navigation services shall have in place arrangements to cover its liabilities for:

- a) damage sustained in case of death or bodily injury,
- b) loss or damage to property including consequential losses arising from such loss or damage, and
- c) loss or damage arising from a material interruption to the services it provides to the extent the same is attributable to fault or neglect on its part in the provision or a lack of provision of those services.

The method employed to provide the cover referred to in paragraph 2 shall be appropriate to the potential loss and damage in question, taking into account the legal status of the service provider. It may comprise the use of a commercial insurance policy or underwriting by means of a State guarantee or another equally suitable mechanism.

Providers of services who avail themselves of services of another provider shall ensure that, the agreements cover the allocation of liability between the providers.

## **Quality of services**

### *Open and transparent provision of services*

A provider of air navigation services shall provide its services in an open and transparent manner without any discrimination in accordance with EU-law and the principles of ICAO.

A provider of air traffic services shall establish a formal consultation process with the airspace users on a regular basis, either individually or collectively, and at least once a year.

#### *Contingency plans*

A provider of air navigation services shall adopt contingency plans to detail the steps to be followed towards the continuity of services in the case of events which result in significant degradation or interruption of its services. These plans shall cover events resulting from accidents, technical failure, intentional acts, unscheduled breakdown or force majeure.

The contingency plans shall consider the possible impacts on adjacent airspace of such events; be coordinated with all relevant authorities, service providers and users, as appropriate, including providers of air navigation services in adjacent airspace; and detail internal and external coordination actions towards the recovery of services.

A provider of air navigation services shall take the guidelines outlined in Attachment D of Annex 11 into consideration when developing, promulgating and implementing of contingency plans.

**Bijlage B behorende bij artikel 16, vierde lid, en artikel 115, eerste lid, van het Besluit luchtverkeer BES.**

**ATS AIRSPACE CLASSIFICATIONS**

TABLE 2

Class	Type of flight	Separation provided	Service provided	VMC visibility and distance from cloud minima*	Speed limitation*	Radio communication requirement	Subject to an ATC clearance
<b>A</b>	IFR only	All aircraft	Air traffic control service	8 KM at and above FI 100 5 KM below FI 100 1 500 M horizontal; 300 M vertical distance from cloud Note: The VMC minima in class A airspace are included for guidance to pilots and do not imply acceptance of VFR flights in class A airspace.	Not applicable	Continuous two-way	Yes
<b>B</b>	IFR	All aircraft	Air traffic control service	8 KM at and above FI 100 5 KM below FI 100 1 500 M horizontal; 300 M vertical distance from cloud	Not applicable	Continuous two-way	Yes
	VFR	All aircraft	Air traffic control service	8 KM at and above FI 100 5 KM below FI 100 1 500 M horizontal; 300 M vertical distance from cloud	Not applicable	Continuous two-way	Yes
<b>C</b>	IFR	IFR from IFR IFR from VFR	Air traffic control service	8 KM at and above FI 100 5 KM below FI 100 1 500 M horizontal; 300 M vertical distance from cloud	Not applicable	Continuous two-way	Yes
	VFR	VFR from IFR	1) Air traffic control service for separation from IFR; 2) VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)	8 KM at and above FI 100 5 KM below FI 100 1 500 M horizontal; 300 M vertical distance from cloud	250 KT IAS below FI 100	Continuous two-way	Yes
<b>D</b>	IFR	IFR from IFR	Air traffic control service, traffic information about VFR flights (and traffic avoidance advice on request)	8 KM at and above FI 100 5 KM below FI 100 1 500 M horizontal; 300 M vertical distance from cloud	250 KT IAS below FI 100	Continuous two-way	Yes
	VFR	Nil	IFR/VFR and VFR/VFR traffic information (and traffic avoidance advice on request)	8 KM at and above FI 100 5 KM below FI 100 1 500 M horizontal; 300 M vertical distance from cloud	250 KT IAS below FI 100	Continuous two-way	Yes
<b>E</b>	IFR	IFR from IFR	Air traffic control service and, as far as practicable, traffic information about VFR flights.	8 KM at and above FI 100 5 KM below FI 100 1 500 M horizontal; 300 M vertical distance from cloud	250 KT IAS below FI 100	Continuous two-way	Yes
	VFR	Nil	Traffic information as far as practicable	8 KM at and above FI 100 5 KM below FI 100 1 500 M horizontal; 300 M vertical distance from cloud	250 KT IAS below FI 100	Continuous two-way	Yes

Class	Type of flight	Separation provided	Service provided	VMC visibility and distance from cloud minima*	Speed limitation*	Radio communication requirement	Subject to an ATC clearance
<b>F</b>	IFR	IFR from IFR as far as practicable	Air traffic advisory service; flight information service	8 KM at and above FI 100 5 KM below FI 100 1 500 M horizontal; 300 M vertical distance from cloud	250 KT IAS below FI 100	Continuous two-way	Yes
	VFR	Nil	Flight information service	8 KM at and above FI 100 5 KM below FI 100 ( for levels at FI 30 or lower see note*) 1 500 M horizontal; 300 M vertical distance from cloud Note*: at or below FI 30 : clear of clouds and in sight of the surface and a visibility of 5 km.	250 KT IAS below FI 100	Continuous two-way	Yes
<b>G</b>	IFR	NIL	Flight information service	8 KM at and above FI 100 5 KM below FI 100 1 500 M horizontal; 300 M vertical distance from cloud	250 KT IAS below FI 100	Continuous two-way	Yes
	VFR	Nil	Flight information service	Same criteria as for VFR in airspace class «F»	250 KT IAS below FI 100	Continuous two-way	Yes