

Definitie

door Austro Control GmbH van de apparatuur- en systeemeisen waaraan de eigenaar van een luchtvaartobstakel voor verlichtingssystemen voor vliegtuigdetectie moet voldoen. De definitie is opgesteld overeenkomstig artikel 123a, lid 1, van de Wet luchtvaart (LFG), Federaal Staatsblad nr. 253/1957, laatstelijk gewijzigd bij de federale wet als bekendgemaakt in Federaal Staatsblad I nr. 40/2024.

A. Bepalingen van de LFG [Wet luchtvaart]

Austro Control GmbH regelt de vraaggestuurde nachtmarkeringen van luchtvaartobstakels, zoals vereist in het belang van de veiligheid van de luchtvaart.

Dit geldt voor luchtvaartobstakels die op of na 19 april 2024 zijn geplaatst (inwerkingtreding van artikel 123a LFG), tenzij de vraaggestuurde regeling van de nachtmarkering van het luchtvaartobstakel in kwestie is verboden in de vrijstellingsgoedkeuring overeenkomstig artikel 91 LFG.

Voor luchtvaartobstakels die vóór 19 april 2024 zijn opgericht, vindt de regeling alleen plaats indien de voor het luchtvaartobstakel verantwoordelijke autoriteit op verzoek van de eigenaar van het luchtvaartobstakel bij besluit overeenkomstig artikel 91 LFG heeft vastgesteld dat de vraaggestuurde nachtmarkering van het luchtvaartobstakel is toegestaan.

De informatie over de realisatie van een vraaggestuurde nachtmarkering van luchtvaartobstakels moet ten behoeve van de luchtvaartinformatiedienst worden toegezonden aan Austro Control GmbH.

De vraaggestuurde regeling door Austro Control GmbH vindt plaats door bestaande gegevens te verwerken tot signalen en af te lezen op een interface. Een signaal maakt deel uit van het besluitvormings- en schakelproces dat wordt uitgevoerd door de eigenaar van het obstakel, waarna de vraaggestuurde nachtmarkering van een luchtvaartobstakel door de eigenaar van het obstakel wordt gedeactiveerd/geactiveerd.

B. Technische bepalingen

1. Het detectie- en schakelsysteem dat door Austro Control GmbH werd ontwikkeld in overeenstemming met het wettelijke mandaat integreert verschillende afzonderlijke gegevensbronnen en technologieën om het hoogste niveau van veiligheid, efficiëntie en flexibiliteit te waarborgen. Het doel is dat de nachtmarkering die op het betreffende luchtvaartobstakel is aangebracht, alleen aan het einde van de verantwoordelijkheidsketen kan worden gedeactiveerd, wanneer er zeer waarschijnlijk geen conflict zal ontstaan tussen het luchtvaartobstakel en het luchtvaartuig en dus geen gevaar voor de luchtvaartveiligheid.

Daartoe wordt het luchtvaartobstakel ofwel afzonderlijk geregistreerd in de database van het detectie- en schakelsysteem of toegewezen aan een groep puntobstakels die door Austro Control GmbH worden gedefinieerd, waarin de groep obstakels die resulteert wordt behandeld als één luchtvaartobstakel terwijl het signaal wordt gegenereerd. Austro Control GmbH beschrijft het aldus ontstane obstakel als een polygooncilinder met een door haar gedefinieerde veiligheidsafstand. De bovenkant van de polygooncilinder bestaat uit een horizontaal oppervlak op de vrije hoogte van het obstakel.

2. Het detectie- en schakelsysteem controleert of de bestaande gegevensbronnen gegevens verstrekken en gebruikt de bestaande gegevens om te bepalen of er geen conflict is tussen het lichaam van de veelhoekige cilinder en het luchtvaartuig. Er wordt een signaal afgegeven als er geen luchtvaartuig is dat de buitenkant van de polygooncilinder of de bovenkant ervan raakt of zich daarin bevindt. Dit signaal wordt om de vier (4) seconden gegenereerd, heeft een

geldigheidsduur van tien (10) seconden en wordt verstrekt als een JSON-respons op het interface van Austro-Control GmbH. Indien het signaal niet tot het luchtvaartobstakel komt of niet kan worden gedecodeerd, dient de eigenaar van het obstakel ervoor te zorgen dat de vraaggestuurde nachtmarkering wordt of blijft geactiveerd.

Het interface wordt gehost op het internet en is enkel toegankelijk voor het internet. De verantwoordelijkheids- en invloedssfeer van Austro Control GmbH eindigt op deze interface met het internet. Elke eigenaar van een luchtvaartobstakel ontvangt toegangsgegevens tot het interface waarop het signaal beschikbaar is bij het integreren van zijn luchtvaartobstakel(s) in de database van het BNK-systeem.

3. De signalen die door Austro Control GmbH worden gegenereerd en verstrekt, mogen alleen worden gebruikt om de heridentificatie van het luchtvaartobstakel binnen het voor het menselijke oog zichtbare spectrumbereik te controleren. Het gebruik van de signalen voor de vraaggestuurde besturing van verlichtingsonderdelen door middel van infraroodlichtsignalen maakt uitdrukkelijk geen deel uit van de wettelijke opdracht van Austro Control GmbH en moet derhalve worden genegeerd.

De vraaggestuurde nachtmarkering heeft alleen betrekking op obstakels en waarschuwingslichten die binnen het voor het menselijk oog zichtbare spectrale bereik liggen. Dit leidt tot de eis voor twee onafhankelijk geïnstalleerde circuits, één voor verlichting binnen het zichtbare bereik en één voor verlichting in het infraroodbereik.

- De datum van inwerkingtreding van de vraaggestuurde nachtmarkering moet worden gemeld aan Austro Control GmbH per post met vier kalenderweken vooraf en per e-mail aan bnk@austrocontrol.at met alle nodige bewijsstukken in één bericht — dit moet worden opgesteld door een persoon die daartoe gemachtigd is en moet het ingevulde obstakelformulier van Austro Control GmbH op basis van het meetlogboek bevatten. Het huidige obstakelformulier is beschikbaar op de website van Austro Control bij Austro Control GmbH — obstakelgegevens overeenkomstig artikel 85 LFG.

Indien wordt vermoed dat de toegangsgegevens worden misbruikt, kan Austro Control GmbH de toegang tot het interface voor de getroffen eigenaar deactiveren totdat de omstandigheden zijn opgehelderd.

4. De signalen kunnen worden opgehaald door de eigenaar van het luchtvaartobstakel. Als er een signaal is dat aangeeft dat er geen conflict bij de hand is, mag de nachtmarkering worden gedeactiveerd. Austro Control GmbH levert een REST-API via internet. Een VPN (virtual private network) is niet nodig. Er wordt een JSON-respons teruggegeven wanneer het interface wordt bevraagd met de desbetreffende parameters, zoals de op te vragen obstakel-ID.

C. Rapportageplichten

5. Meerdere mede-eigenaren van een luchtvaartobstakel moeten een gezamenlijke vertegenwoordiger in Oostenrijk aanwijzen, die zelfstandig bevoegd moet zijn om aanvragen in te dienen en kennisgevingen te ontvangen. Eigenaren van obstakels die buiten het federale grondgebied verblijven of gevestigd zijn dienen een gemachtigde in Oostenrijk aan te wijzen als ontvanger.
6. In geval van verandering van eigenaar van een luchtvaartobstakel (met inbegrip van slechts delen van het obstakel of een mede-eigenaar) dienen de oude en nieuwe eigenaars onmiddellijk de naam, het adres en de contactgegevens van de nieuwe eigenaar, alsmede de naam en het adres van de voormalige eigenaar te verstrekken.
7. De eigenaar van een luchtvaartobstakel moet Austro Control GmbH onverwijld op de hoogte brengen van vermoedelijk misbruik van zijn toegangsgegevens via bnk@austrocontrol.at.

8. Austro Control GmbH moet in kennis worden gesteld van de verwijdering — ook van slechts een deel — van het luchtvaartobstakel, met vermelding van de datum van verwijdering, en een NOTAM [Notice to Airmen] moet op verzoek schriftelijk met Austro Control GmbH worden geregeld.

D. Interfacespecificatie

9. Elke obstakeleigenaar ontvangt toegangsgegevens naar het interface van waaruit de signalen kunnen worden verzameld bij de integratie van zijn luchtvaartobstakel(s) in het BNK-systeem. Er is een authenticatie met gebruikersnaam en wachtwoord ingesteld. Deze inloggegevens worden door Austro Control verstrekt. Deze gebruikersnaam en dit wachtwoord kunnen worden gebruikt om een JWT-token op te vragen, waarmee get-requests naar een REST-API worden gestuurd. Vervolgens wordt een JSON-respons teruggegeven. In deze reactie worden signalen voor de betreffende luchtvaartobstakels afgegeven. Deze signalen worden elke 4 seconden gegenereerd en zijn 10 seconden geldig.
10. De signalen kunnen door de eigenaar van het obstakel met behulp van de toegangsgegevens worden opgehaald van de beschikbaar gestelde server. De obstakelverlichting mag worden gedeactiveerd wanneer er een geldig signaal is dat erop wijst dat er geen conflict aan de orde is. In het kader van dit proces verstrekt de ACG een REST-API via het internet, die kan worden aangesproken vanuit een groot aantal verschillende programmeertalen en bibliotheken. Een VPN (virtual private network) is niet nodig. Wanneer het interface wordt bevraagd met de betreffende parameters, zoals de op te vragen obstakel-ID, wordt een JSON-antwoord met de volgende inhoud teruggezonden.
11. De JSON respons die via het interface wordt ontvangen bevat de volgende parameters:

12.1 Approval (true/false):

Als de goedkeuring van de parameter op true is ingesteld, mag de obstakelverlichting worden uitgeschakeld.

12.2 ref_time (ISO-datum):

De ref_time geeft het tijdstip aan waarop het bericht is aangemaakt.

12.3 valid_until (ISO-datum):

De tijd valid_until geeft de geldigheidsduur van het bericht aan.

12.4 Checksum (string):

De checksum kan worden gebruikt om de parameters te controleren. Deze wordt als volgt aangemaakt:

De checksum is een sha256 hash van de tekenreeks bestaande uit approval+ref_time+valid_until.

Indien nodig wordt meer gedetailleerde documentatie voor het bevragen van het interface verstrekt als een webgebaseerde OpenAPI-specificatie.

E. Inwerkingtreding

Deze definitie wordt van kracht bij de publicatie ervan in het Oostenrijkse luchtvaartblad (ÖNfL – Österreichisches Nachrichtenblatt für Luftfahrer).

De definitie die onder nr. 410 in de ÖNfL-uitgave van 30.08.2024 is gepubliceerd, is na het van kracht worden deze definitie niet meer van toepassing.