

697

Besluit van 18 december 1992, houdende regelen ter bevordering van de veiligheid en de regelmaat van het luchtverkeer (Luchtverkeersreglement)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 17 juli 1992, nr. JBZ/L 92.007482, Rijksluchtvaartdienst, gedaan mede namens Onze Minister van Defensie;

Overwegende dat het in verband met het tot stand komen van de Wet Luchtverkeer (Stb. 1992, 368) noodzakelijk is de regels met betrekking tot het luchtverkeer aan te passen en opnieuw vast te stellen;

Gelet op de artikelen 7, 13 en 14 van de Wet Luchtverkeer;

De Raad van State gehoord (advies van 1 december 1992, nr. W09.92.0347);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens Onze Minister van Defensie van 11 december 1992, nr. JBZ/L92.013025, Rijksluchtvaartdienst;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Begripsbepalingen

Artikel 1

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

- a. 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;
- b. algemeen luchtverkeersleidingsgebied: een luchtverkeersleidingsgebied dat zich in opwaartse richting uitstrekt vanaf een vastgestelde grens boven het aardoppervlak;
- c. 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;

d. daglichtperiode: het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00' N en 05°00' O op zeeniveau;

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

f. gecontroleerde vlucht: een vlucht waarvoor een klaring is vereist;

g. geldend vliegplan: het ingediende vliegplan met inbegrip van eventuele wijzigingen veroorzaakt door daarop verstrekte klaringen;

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

i. IFR-vlucht: een vlucht waarop, naast de in hoofdstuk III, afdeling 2, vastgestelde algemene vliegvoorschriften, tevens de in afdeling 4 vastgestelde instrumentvliegvoorschriften van toepassing zijn;

j. inhalen: een ander luchtvaartuig van achteren naderen uit een richting, die een hoek maakt van minder dan 70° met het vlak van symmetrie van dit luchtvaartuig;

k. 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;

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

m. landingsterrein: het gedeelte van een luchtvaartterrein, met uitzondering van platforms, dat bestemd is voor het opstijgen, het landen en het taxiën van luchtvaartuigen;

n. luchtvaartterreinverkeer: alle verkeer op het landingsterrein en alle luchtvaartuigen die zich bevinden in het luchtverkeerscircuit van het betrokken luchtvaartterrein dan wel dit circuit binnen vliegen of verlaten;

o. luchtverkeersadvisering: adviezen die binnen het luchtverkeersdienstverleningsgebied klasse F worden gegeven met het doel, voor zover uitvoerbaar, separatie te verzekeren tussen vluchten die worden uitgevoerd volgens IFR-vliegplan;

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

q. luchtverkeersdienst: één of meer van de diensten, die zijn belast met het uitoefenen van de luchtverkeersdienstverlening, zijnde: luchtverkeersleidingsdiensten (luchtverkeersleidingscentrum, naderings- of plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst), vluchtinformatiecentrum en luchtverkeersmeldingspost;

r. luchtverkeersdienstverleningsgebieden: delen 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 vluchtuitvoering;

s. luchtverkeersinformatie: informatie verstrekt door een luchtverkeersdienst met het doel bestuurders opmerkzaam te maken op ander, bekend of waargenomen, luchtverkeer dat mogelijksterwijs in de nabijheid van hun positie of voorgenomen vliegroute verkeert, alsmede bestuurders behulpzaam te zijn bij het vermijden van botsingen;

t. luchtverkeersleidingsgebied: een luchtverkeersdienstverleningsgebied waarbinnen luchtverkeersleiding wordt gegeven aan IFR-vluchten en aan VFR-vluchten in overeenstemming met de geldende luchtruimclassificatie;

u. luchtverkeersontwikadvies: een door een luchtverkeersdienst verstrekt advies tot het uitvoeren van bepaalde manoeuvres, met het doel bestuurders behulpzaam te zijn bij het vermijden van botsingen;

v. luchtverkeersroute: een bepaalde route, vastgesteld om de

verkeersstroom te kanaliseren, waar dat nodig is voor de verzorging van de luchtverkeersdienstverlening;

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

x. naderingsluchtverkeersleidingsgebied: een algemeen luchtverkeersleidingsgebied, dat doorgaans is ingesteld bij het kruispunt van luchtverkeersroutes gelegen in de nabijheid van één of meer luchtvaartterreinen;

y. omschakelpunt: het punt waar een luchtvaartuig tijdens een vlucht langs een gedeelte van een luchtverkeersroute, dat is bepaald met betrekking tot alzijdig gerichte radiobakens werkend op zeer hoge frequenties, verwacht wordt – voor de primaire navigatie – om te schakelen van het baken achter het luchtvaartuig naar het volgende baken vóór het luchtvaartuig;

z. Onze Minister: Onze Minister van Verkeer en Waterstaat voor wat het burgerluchtverkeer en de algemene verkeersveiligheid in de lucht betreft en Onze Minister van Defensie voor wat het militaire luchtverkeer betreft;

aa. plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied: een luchtverkeersleidingsgebied, dat zich verticaal uitstrekt vanaf het aardoppervlak tot aan een vastgestelde bovengrens;

ab. 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;

ac. taxiën: het op eigen kracht voortbewegen van een luchtvaartuig op een luchtvaartterrein, met uitzondering van de start en landing, maar met inbegrip van het voortbewegen van een hefschroefvliegtuig boven een luchtvaartterrein binnen een hoogteband waar grond-effect wordt onderhouden en met een snelheid die vergelijkbaar is met die van andere taxiënde luchtvaartuigen;

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

ae. VFR-vlucht: een vlucht waarop, naast de in hoofdstuk III, afdeling 2, vastgestelde algemene vliegvoorschriften, tevens de in afdeling 3 vastgestelde zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn;

af. vlieghoogte: de hoogte van een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig uitgedrukt in:

1. hoogte boven het aardoppervlak
2. hoogte boven gemiddeld zeeniveau of
3. vliegniveau;

ag. vliegniveau: een vlak van constante atmosferische druk in relatie tot het referentiedrukvlak van 1013.2 hectopascals, dat van soortgelijke vlakken is gescheiden door bepaalde drukintervallen;

ah. vliegtuig: luchtvaartuig zwaarder dan lucht en voorzien van een voortstuwingsinrichting;

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

aj. vluchtinformatiegebied: een luchtruimte met vastgestelde begrenzingen, waarbinnen inlichtingen tijdens de vlucht worden verstrekt en alarmering wordt verzorgd;

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

al. wachtpositie: een gemarkeerde positie waar taxiënde luchtvaartuigen en voertuigen verplicht kunnen worden stil te houden met als doel de landingsbaan vrij te houden;

am. wolkenbasis: de hoogte boven grond of water van de basis van de

laagste wolkenlaag beneden 6000 meter (20 000 voet) die meer dan de helft van de hemel bedekt;

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

Bevoegdheid LVB-organisatie

Artikel 2

Voor zover de LVB-organisatie beslissingen neemt ingevolge de bij of krachtens dit besluit verleende bevoegdheden die mede betrekking hebben op het militaire luchtverkeer handelt zij in overeenstemming met Onze Minister van Defensie.

HOOFDSTUK II

LUCHTVERKEERSDIENSTVERLENING

Classificatie van luchtverkeersdienstverleningsgebieden

Artikel 3

1. Onze Minister stelt voor elk luchtverkeersdienstverleningsgebied de luchtverkeersdienstverleningsklasse vast met inachtneming van de volgende indeling:

a. klasse A: uitsluitend IFR-vluchten zijn toegestaan; aan alle vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt; alle vluchten worden onderling gesepareerd;

b. klasse B: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan alle vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt; alle vluchten worden onderling gesepareerd;

c. klasse C: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan alle vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt; IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten en van VFR-vluchten; VFR-vluchten worden gesepareerd van IFR-vluchten en ontvangen luchtverkeersinformatie betreffende andere VFR-vluchten;

d. klasse D: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan alle vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt, IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten en ontvangen luchtverkeersinformatie betreffende VFR-vluchten; VFR-vluchten ontvangen luchtverkeersinformatie betreffende andere vluchten;

e. klasse E: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan IFR-vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt; IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten; alle vluchten ontvangen voor zover uitvoerbaar luchtverkeersinformatie;

f. klasse F: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; deelnemende IFR-vluchten ontvangen vlucht-advisering en alle vluchten ontvangen op verzoek vluchtinformatie;

g. klasse G: IFR- en VFR-vluchten zijn toegestaan en ontvangen op verzoek vluchtinformatie.

2. Onze Minister kan nadere regels geven met betrekking tot de luchtverkeersdienstverleningsklassen.

Luchtverkeersleiding

Artikel 4

1. Luchtverkeersleiding wordt gegeven aan de volgende vluchten:

- a. alle IFR-vluchten in luchtverkeersdienstverleningsgebieden klasse A, B, C, D en E;
 - b. alle VFR-vluchten in luchtverkeersdienstverleningsgebieden klasse B, C en D;
 - c. alle bijzondere VFR-vluchten;
 - d. het luchtvaartterreinverkeer van een gecontroleerd luchtvaartterrein.
2. Luchtverkeersleiding is te onderscheiden in:
- a. algemene luchtverkeersleiding ten behoeve van gecontroleerde vluchten in algemene luchtverkeersleidingsgebieden;
 - b. naderingsluchtverkeersleiding ten behoeve van naderend en vertrekkend luchtverkeer van en naar luchtvaartterreinen;
 - c. plaatselijke luchtverkeersleiding ten behoeve van luchtvaartterreinverkeer.
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;
 - e. bijzondere VFR-vluchten onderling indien voorgeschreven door Onze Minister.

Vluchtinformatieverstrekking

Artikel 5

1. Vluchtinformatie wordt verstrekt aan alle luchtvaartuigen indien:
- 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 verstrekt door een meteorologische dienst betreffende het optreden of verwachte optreden van bepaalde weersverschijnselen langs de vliegroute, die de veiligheid van de vluchtuitvoering kunnen beïnvloeden;
 - b. inlichtingen over wijziging in de bruikbaarheid van navigatie-hulpmiddelen;
 - c. inlichtingen over wijzigingen in de staat waarin luchtvaartterreinen en bijbehorende faciliteiten verkeren, met inbegrip van de staat waarin het landingsterrein en de platforms zich bevinden ten gevolge van de aanwezigheid van sneeuw, ijs of water;
 - d. andere beschikbare gegevens die de veiligheid van de vlucht kunnen beïnvloeden;
 - e. gemelde of verwachte weersomstandigheden op luchtvaartterreinen van aankomst en vertrek en op uitwijkhavens;
 - f. mogelijk botsingsgevaar voor vluchten in de klasse C, D, E, F en G gebieden.
3. Vluchtinformatie aan VFR-vluchten omvat, naast de in het tweede lid, onderdeel a tot en met d bedoelde gegevens voor zover beschikbaar, inlichtingen omtrent ander luchtverkeer en mogelijke instrumentweersomstandigheden langs de vliegroute.

Alarmering

Artikel 6

Alarmering wordt verzorgd:

- a. voor alle vluchten waaraan luchtverkeersleiding wordt gegeven;
- b. voorzover 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.

Aanwijzing van luchtruimte en van gecontroleerde luchtvaartterreinen

Artikel 7

1. Onze Minister wijst in het vluchtinformatiegebied Amsterdam aan:
 - a. algemene luchtverkeersleidingsgebieden;
 - b. plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden;
 - c. gecontroleerde luchtvaartterreinen.

2. Onze Minister bepaalt, door welke luchtverkeersdiensten, in welke gebieden binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam en op welke gecontroleerde luchtvaartterreinen luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven.

Aanwijzing bijzondere luchtverkeersgebieden

Artikel 8

Onze Minister kan ter bescherming van het luchtverkeer ten opzichte van bepaalde soorten luchtverkeer of van bijzondere luchtverkeersactiviteiten, delen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam aanwijzen als bijzondere luchtverkeersgebieden; aan deze aanwijzingen kunnen regels worden verbonden.

Uitvoering van de luchtverkeersdienstverlening

Artikel 9

Onze Minister kan regels geven voor:

- a. de wijze waarop luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven;
- b. de luchtvaarttelecommunicatie;
- c. het tijdens de vlucht verstrekken van gegevens en luchtvaartinlichtingen.

Luchtverkeersroutes en -procedures

Artikel 10

Onze Minister stelt in het vluchtinformatiegebied Amsterdam luchtverkeersroutes en -procedures vast, waaronder mede zijn begrepen: naderings-, vertrek- en wachtprocedures, alsmede luchtverkeerspatronen voor luchtvaartterreinverkeer.

HOOFDSTUK III

LUCHTVERKEERSREGELS

AFDELING 1

Algemeen

Na te komen vliegvoorschriften

Artikel 11

1. Het gebruik van een luchtvaartuig, zowel op het landingsterrein en de platforms als tijdens de vlucht, moet geschieden in overeenstemming met de algemene vliegvoorschriften.
2. Voorts moet de uitvoering van de vlucht van een luchtvaartuig dat zich in de lucht bevindt, geschieden in overeenstemming met de zichtvliegvoorschriften, of de instrumentvliegvoorschriften.

AFDELING 2

Algemene vliegvoorschriften

§ 1. Bescherming van personen en zaken

Gebruik hoogtemeter en kruishoogtes

Artikel 12

Onze Minister geeft regels met betrekking tot het gebruik van de hoogtemeter en het bepalen van kruishoogtes.

Verwijderen van voorwerpen of stoffen

Artikel 13

1. Het is verboden voorwerpen of stoffen te verwijderen tijdens de vlucht.
2. Het eerste lid geldt niet ingeval van verwijderen van:
 - a. los fijn zand;
 - b. water;
 - c. stoffen ter bevordering of ter bescherming van het milieu dan wel de land-, tuin- of bosbouw;
 - d. voorwerpen waarvan de massa niet meer is dan 200 gram per voorwerp, overeenkomstig door Onze Minister te stellen regels;
 - e. voorwerpen en stoffen voor militaire doeleinden of uit militaire luchtvaartuigen;
 - f. voorwerpen die verband houden met opsporings- en reddingsakties;
 - g. voorwerpen en stoffen voor politiedoeleinden.
3. De LVB-organisatie kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.
4. Vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.

Slepen

Artikel 14

1. Het is verboden luchtvaartuigen of andere voorwerpen tijdens de vlucht te slepen.

2. Het eerste lid geldt, overeenkomstig door Onze Minister te stellen regels, niet voor de volgende vluchten:
 - a. vluchten waarbij een zweefvliegtuig wordt gesleept;
 - b. vluchten waarbij een sleepnet wordt gesleept;
 - c. vluchten waarbij voor militaire doeleinden wordt gesleept.
3. De LVB-organisatie kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod; vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.

Valschermspringen

Artikel 15

1. Het is verboden, behalve in geval van nood, valschermsprongen uit te voeren vanuit een zich in het luchtruim bevindend luchtvaartuig.
2. Het eerste lid geldt niet indien de valschermsprongen worden uitgevoerd overeenkomstig de door Onze Minister te stellen regels die de bescherming van het luchtverkeer en van personen en zaken op de grond ten doel hebben.
3. De LVB-organisatie kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.
4. Onze Minister van Defensie kan indien in militair verband gesprongen wordt, vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.
5. Vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.

Kunstvluchten

Artikel 16

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 meebrengen.
2. Het eerste lid geldt niet voor:
 - a. vluchten met militaire luchtvaartuigen, indien de gezagvoerder de door Onze Minister van Defensie vastgestelde regels nakomt;
 - b. vluchten onder zichtweersomstandigheden indien de gezagvoerder van het luchtvaartuig verscherpte waakzaamheid betracht met het doel botsingsgevaar tijdig te kunnen onderkennen en de voorgeschreven maatregelen tot het vermijden van botsingen tijdig te kunnen nemen en indien:
 1. op een zodanige horizontale of verticale afstand van gebieden met aaneengesloten bebouwing of mensenverzameling wordt gevlogen dat bij het uitvoeren van de in het eerste lid bedoelde vlucht personen of zaken op het aardoppervlak niet in gevaar kunnen worden gebracht;
 2. het luchtvaartuig niet een voorwerp of ander luchtvaartuig in de lucht sleept of geen valschermspringers naar het afspringpunt brengt.

§ 2. Vermijden van botsingen

Nabijheid

Artikel 17

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.

Maatregelen bij uitwijken

Artikel 18

1. Onverminderd de verantwoordelijkheid van een gezagvoerder om die maatregelen te nemen die een botsing kunnen voorkomen, moet een luchtvaartuig, waarvoor moet worden uitgeweken, zijn oorspronkelijke koers en snelheid behouden.

2. Het is verboden, indien ingevolge de artikelen 19 tot en met 26 voor een ander luchtvaartuig moet worden 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 luchtwervelingen veroorzaakt door het uitwijkende luchtvaartuig.

Recht vooruit naderen

Artikel 19

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

Kruisende koersen

Artikel 20

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

2. Voorts moeten:

- a. vliegtuigen uitwijken voor luchtschepen, zweefvliegtuigen en ballons;
- b. luchtschepen uitwijken voor zweefvliegtuigen en ballons;
- c. zweefvliegtuigen uitwijken voor ballons;
- d. vliegtuigen en luchtschepen uitwijken voor luchtvaartuigen waarvan wordt gezien dat zij een ander luchtvaartuig of voorwerp slepen.

3. Het eerste lid geldt niet voor een luchtvaartuig dat het in artikel 27 bedoelde luchtverkeerscircuit volgt.

Inhalen

Artikel 21

Een luchtvaartuig, dat een ander luchtvaartuig inhaalt, moet – onverschillig of eerstgenoemde stijgt, daalt of zich horizontaal voortbeweegt – uitwijken 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.

Uitwijken voor landend verkeer

Artikel 22

Een luchtvaartuig dat zich in de lucht bevindt of zich voortbeweegt op de grond of op het water, moet uitwijken voor een luchtvaartuig dat

bezig is te landen of zich bevindt in de laatste naderingsfase voor de landing.

Landen

Artikel 23

1. Wanneer twee of meer luchtvaartuigen tegelijkertijd een luchtvaartterrein naderen om te landen, moet een zich hoger bevindend luchtvaartuig uitwijken 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 naderingsfase voor de landing bevindt, in te halen of daar voorlangs te gaan.

2. In afwijking van het eerste lid dienen vliegtuigen uit te wijken voor zweefvliegtuigen.

Noodlanding

Artikel 24

Een luchtvaartuig moet uitwijken voor een ander luchtvaartuig dat genoodzaakt is te landen.

Taxiën

Artikel 25

1. Een luchtvaartuig dat taxiëet op het landingsterrein of de platforms moet uitwijken voor een luchtvaartuig dat start dan wel op het punt staat te starten.

2. Wanneer gevaar voor botsing bestaat tussen twee taxiënde luchtvaartuigen op het landingsterrein of platforms zijn de volgende voorschriften van toepassing:

a. wanneer twee luchtvaartuigen elkaar recht vooruit of bijna recht vooruit naderen moeten beide luchtvaartuigen stoppen of, waar mogelijk, zodanig naar rechts uitwijken dat zij vrij van elkaar kunnen passeren;

b. wanneer twee luchtvaartuigen routes volgen die elkaar kruisen, moet het luchtvaartuig dat het andere rechts van zich heeft dit laatste voor laten gaan;

c. een luchtvaartuig dat een ander luchtvaartuig inhaalt moet daarbij ruime afstand houden tot het andere luchtvaartuig.

Taxiën op gecontroleerde luchtvaartterreinen

Artikel 26

1. Een luchtvaartuig, dat taxiëet op het landingsterrein moet stilhouden en wachten bij alle wachtposities tenzij het toestemming om door te taxiën heeft gekregen van de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst.

2. Een luchtvaartuig, dat taxiëet op het landingsterrein moet stilhouden en wachten bij alle brandende stoplichten en mag zijn weg vervolgen als:

a. het toestemming heeft gekregen van de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst, en;

b. de stoplichten gedoofd zijn en de betreffende rijbaan-hartlijnlichten zijn ontstoken.

3. Alvorens met een luchtvaartuig te taxiën op het landingsterrein van een gecontroleerd luchtvaartterrein, zonder de bedoeling een vlucht uit te voeren, moet toestemming worden verkregen van de plaatselijke

luchtverkeersleidingsdienst en moet aan opdrachten van die luchtverkeersleidingsdienst worden voldaan.

4. Wanneer tijdens het taxiën is afgeweken van de verkregen toestemming moet de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst daarvan zo spoedig mogelijk worden ingelicht onder vermelding van de redenen daarvoor en van de afwijkingen van de toestemming.

Verkeer op of in de nabijheid van een luchtvaartterrein

Artikel 27

1. Op of in de nabijheid van een luchtvaartterrein moet:
 - a. bijzonder acht worden gegeven op het verkeer, teneinde een botsing te vermijden;
 - b. het door luchtvaartuigen gevormd luchtverkeerscircuit worden gevolgd dan wel worden vermeden;
 - c. op zodanige wijze in het onder b bedoelde luchtverkeerscircuit worden ingevoegd, dat luchtvaartuigen die dit luchtverkeerscircuit volgen niet worden gehinderd;
 - d. tijdens het aanvliegen voor een landing en na het opstijgen elke bocht naar links worden gemaakt, tenzij een anders luidende aanwijzing is gegeven;
 - e. tegen de wind in worden geland en opgestegen, tenzij een andere richting de voorkeur verdient met het oog op de veiligheid, de baanligging of om luchtverkeerstechnische redenen.
2. Het eerste lid onder b, d en e geldt niet, indien bij ministeriële regeling nadere regels zijn gegeven voor het verkeer op of in de nabijheid van één of meerdere luchtvaartterreinen.
3. De LVB-organisatie kan ontheffing verlenen van het gestelde in het eerste lid onder b aan gezagvoerders die deelnemen aan bijzondere luchtverkeersactiviteiten in de nabijheid van een ongecontroleerd luchtvaartterrein; ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.

Lichten

Artikel 28

1. Onze Minister geeft regels met betrekking tot de periode waarin en de omstandigheden waaronder de volgende door een luchtvaartuig gevoerde lichten moeten worden getoond:
 - a. navigatielichten;
 - b. anti-botsingslichten;
 - c. lichten die dienen om de afmetingen van het luchtvaartuig aan te geven;
 - d. lichten die dienen om aan te geven dat een voortstuwingsinrichting van het luchtvaartuig in werking is dan wel wordt gesteld.
2. Het is verboden andere dan de in het eerste lid bedoelde lichten te voeren, indien deze kunnen worden aangezien voor de krachtens dat lid vastgestelde lichten.
3. Het is verboden andere dan de in het eerste lid bedoelde lichten te tonen indien deze verblinding kunnen veroorzaken voor leden van het stuurhutpersoneel van het betrokken luchtvaartuig of van andere luchtvaartuigen, dan wel op een luchtvaartterrein voor bestuurders van voertuigen of grondpersoneel.

Nabootsen van blindvliegomstandigheden

Artikel 29

Het is verboden aan het luchtverkeer deel te nemen onder nagebootste blindvliegomstandigheden tenzij:

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

Vermijden van botsingen op het water

Artikel 30

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

§ 3. Inlichtingen omtrent vluchten

Vliegplan

Artikel 31

1. Behalve voor een gecontroleerde vlucht moet tevens een vliegplan worden ingediend voor de aanvang van:
 - a. elke IFR-vlucht binnen een luchtverkeersdienstverleningsgebied met klasse F of G;
 - b. elke vlucht in gebieden of langs routes waar Onze Minister dat heeft voorgeschreven met het doel om het verstrekken van vluchtinformatie, de alarmering of de opsporing en redding te vergemakkelijken;
 - c. elke VFR-vlucht in gebieden of langs routes, waar Onze Minister dat heeft voorgeschreven met het doel coördinatie met betrokken militaire eenheden of met luchtverkeersdiensten in aangrenzende staten te vergemakkelijken, om zodoende een mogelijke noodzaak tot onderschepping voor identificatie-doeleinden te voorkomen;
 - d. elke internationale VFR-vlucht.
2. Onze Minister kan vrijstelling of ontheffing verlenen van de verplichting als bedoeld in het tweede lid, onder d.
3. Een vliegplan kan worden ingediend voor een VFR-vlucht, waarvoor geen vliegplan is vereist, indien de gezagvoerder zulks wenst met het doel eventuele opsporing en redding te vergemakkelijken.
4. Onze Minister kan regels geven met betrekking tot:
 - a. de gegevens die het vliegplan moet bevatten;
 - b. de wijze van indienen, wijzigen en afsluiten van een vliegplan.

Wijzigen van het vliegplan

Artikel 32

1. Elke wijziging van het ingediende vliegplan moet zo spoedig mogelijk worden 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, moet zo spoedig mogelijk worden 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 verkregen van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

4. Wanneer tijdens een gecontroleerde vlucht is afgeweken van het geldend vliegplan moet de betrokken luchtverkeersleidingsdienst daarvan zo spoedig mogelijk worden ingelicht onder vermelding van de redenen daarvoor en van de afwijkingen van het geldend vliegplan.

5. De meldingsplicht, als bedoeld in het vierde lid, geldt niet voor zover:

a. de afwijking van de gemiddelde snelheid minder bedraagt dan vijf procent;

b. de afwijking van de geschatte tijd voor het volgende meldingspunt of voor het luchtvaartterrein van bestemming, minder bedraagt dan drie minuten.

§ 4. Seinen

Artikel 33

1. Het is verboden andere dan de bij ministeriële regeling aangewezen seinen te gebruiken.

2. Bij het waarnemen of ontvangen van enig sein, als bedoeld in het eerste lid, moet worden gehandeld overeenkomstig de bij ministeriële regeling vastgestelde betekenis van het sein.

§ 5. Tijd

Artikel 34

1. Voor het vermelden van tijdstippen met betrekking tot vluchten moet Gecoördineerde Wereldtijd worden gebruikt, uitgedrukt in uren en minuten van het etmaal, beginnend te middernacht.

2. Voor de aanvang van een gecontroleerde vlucht en telkens gedurende de vlucht, wanneer de noodzaak daartoe blijkt, moet de gezagvoerder zich op de hoogte stellen van de juiste tijd.

§ 6. Gecontroleerde vluchten

Nakomen van het vliegplan

Artikel 35

1. Een gecontroleerde vlucht moet worden uitgevoerd in overeenstemming met 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 is verstrekt door de betrokken luchtverkeersleidingsdienst, moet tijdens een gecontroleerde vlucht – voor zover uitvoerbaar – als volgt worden gevolgd:

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, moet – tijdens een vlucht langs een gedeelte van een luchtverkeersroute dat is bepaald met betrekking tot ongerichte radiobakens werkend op zeer hoge frequenties – voor de primaire navigatie worden omgeschakeld van het achterliggende 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 moet daarvan zo spoedig mogelijk melding worden gedaan aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst en moet – behoudens andersluidende klaring – een zodanige koerswijziging worden uitgevoerd, dat het luchtvaartuig zo spoedig mogelijk weer terugkeert op de te volgen route.

Artikel 36

1. Tijdens een gecontroleerde vlucht moet zo spoedig mogelijk aan de betrokken luchtverkeersleidingsdienst worden gemeld de tijd en de vlieghoogte waarop een verplicht meldingspunt is gepasseerd, te zamen met alle verder vereiste inlichtingen, tenzij de betrokken luchtverkeersleidingsdienst anders bepaalt. Op gelijke wijze moeten positiemeldingen plaatsvinden met betrekking tot die punten die de betrokken luchtverkeersleidingsdienst opgeeft.

2. Indien geen verplichte meldingspunten zijn vastgesteld, moeten positiemeldingen plaatsvinden telkens na het verstrijken van een tijdsverloop dat bij ministeriële regeling is vastgesteld, dan wel is opgegeven door de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

3. Bij ministeriële regeling kunnen verplichte meldingspunten worden vastgesteld, alsmede omschakelpunten en het tijdsverloop telkens na het verstrijken waarvan positiemeldingen moeten plaatsvinden.

Beëindiging van gecontroleerde vluchten

Artikel 37

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

Radioverbindingen

Artikel 38

1. Tijdens het uitvoeren van vluchten, binnen de luchtverkeersdienstverleningsgebieden met klasse A, B, C, en D en van IFR-vluchten binnen het luchtverkeersdienstverleningsgebied met klasse E, moet voortdurend op de aangewezen radiofrequentie worden geluisterd en zonodig een tweezijdige radioverbinding tot stand worden gebracht met de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

2. Onze Minister kan nadere regels stellen ten aanzien van het in het eerste lid bepaalde.

3. De LVB-organisatie kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid bepaalde.

Storing in de radioverbinding

Artikel 39

1. Indien het bepaalde in artikel 38 niet kan worden nagekomen door storing in de radioverbinding, moet worden gehandeld overeenkomstig door Onze Minister ter zake gegeven regels voor de luchtvaarttelecommunicatie.

2. Indien de in het eerste lid bedoelde handelingen niet leiden tot herstel van de radioverbinding, moet de vlucht worden voortgezet met inachtneming van de door Onze Minister vastgestelde regels.

§ 7. Radar-identificatie en -hoogtemelding

Artikel 40

Onze Minister geeft regels met betrekking tot de bediening van de

boordapparatuur voor het beantwoorden van ondervragingen door radargrondstations.

§ 8. Onderschepping

Artikel 41

1. Wanneer een burgerluchtvaartuig wordt onderschept door een ander luchtvaartuig moet het onderschepte luchtvaartuig:
 - a. de door het onderscheppende luchtvaartuig gegeven opdrachten opvolgen, waarbij aan visuele seinen betekenis en uitvoering moet worden gegeven als krachtens artikel 33 is vastgesteld;
 - b. indien mogelijk de betrokken luchtverkeersdienst daarvan in kennis stellen;
 - c. zo mogelijk radioverbinding tot stand brengen met het onderscheppende luchtvaartuig dan wel met de eenheid die de onderschepping leidt, door het uitzenden van een algemene oproep op de noodfrequentie 121 500 MHz onder vermelding van de identiteit van het onderschepte luchtvaartuig en de aard van de vlucht; voorts, indien geen radioverbinding tot stand is gekomen, deze oproep herhalen op de noodfrequentie 243 000 MHz, indien dat uitvoerbaar is;
 - d. wanneer radioverbinding met het onderscheppende luchtvaartuig tot stand is gebracht maar communicatie in een gemeenschappelijke taal niet mogelijk is, pogingen ondernemen om essentiële informatie en bevestiging van opdrachten over te brengen door gebruikmaking van de radioseinen die daartoe krachtens artikel 33 zijn vastgesteld;
 - e. indien uitgerust met apparatuur voor het beantwoorden van ondervragingen door radarstations, Mode A code 7700 instellen, tenzij door de betrokken luchtverkeersdienst anders wordt opgedragen.
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, moet onmiddellijk opheldering worden gevraagd, terwijl intussen de door het onderscheppende luchtvaartuig gegeven opdrachten moeten worden uitgevoerd.
3. Onze Minister van Defensie geeft, in overleg met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, regels met betrekking tot het onderscheppen van burgerluchtvaartuigen door militaire luchtvaartuigen; deze regels zijn eveneens van toepassing op luchtvaartuigen die worden gebruikt voor politie- of douanediens ten.
4. Onze Minister kan nadere regels geven met betrekking tot het bepaalde in het eerste en tweede lid.

AFDELING 3

Zichtvliegvoorschriften

§ 1. Algemeen

Zichtweersomstandigheden

Artikel 42

1. Het is verboden een VFR-vlucht uit te voeren onder zodanige weersomstandigheden dat het vliegzicht en de afstand van het luchtvaartuig tot de wolken kleiner is dan de in de volgende tabel genoemde waarden.

Luchtverkeersdienstverleningsgebied met klasse	B	C D E	F G	
			boven	op of beneden
			900 m (3000 voet) boven gemiddeld zeeniveau of 300 m (1000 voet) boven terreinhoogte als dit hoger is.	
Afstand van het luchtvaartuig tot de wolken	vrij van wolken	1500 m horizontaal 300 m (1000 voet) vertikaal	vrij van wolken met zicht op grond of water	
vliegzicht	8 km op en boven vliegniveau 100 5 km beneden vliegniveau 100		5 km	

2. Het eerste lid geldt niet indien:

- a. een klaring is verkregen van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst voor het uitvoeren van een bijzondere VFR-vlucht;
- b. bij ministeriële regeling andere waarden zijn vastgesteld.

Zichtweersomstandigheden in plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden

Artikel 43

1. Het is verboden, tijdens een VFR-vlucht, te landen op of op te stijgen van een luchtvaartterrein dat is gelegen in een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied dan wel het plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied binnen te vliegen, indien:

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

2. Het eerste lid geldt niet indien bij ministeriële regeling andere waarden zijn vastgesteld.

Beperking van VFR-vluchten

Artikel 44

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

- a. buiten de daglichtperiode, zoals gepubliceerd in de in artikel 60, onder a, bedoelde luchtvaartgids;
- b. in luchtverkeersdienstverleningsgebieden met klasse A;
- c. met een snelheid groter dan de plaatselijke voortplantingssnelheid van het geluid.

2. Onze Minister kan nadere regels stellen ten aanzien van het in het eerste lid onder a, bepaalde.

3. Het eerste lid onder b, geldt niet indien bij ministeriële regeling anders is bepaald.

4. De LVB-organisatie kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid bepaalde.

5. Onze Minister van Defensie kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid bepaalde.

6. Vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.

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

8. Het zevende lid geldt niet indien bij ministeriële regeling andere waarden zijn vastgesteld.

Artikel 45

1. Met uitzondering van het gestelde in het tweede lid is het – tenzij noodzakelijk om op te stijgen van of te landen op een luchtvaartterrein, naderings- en vertrekprocedures alsmede luchtverkeerspatronen uit te voeren – 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 van het luchtvaartuig;

b. elders dan onder a aangegeven: tenminste 150 m (500 voet) boven de grond of het water, of wel zoveel hoger als door Onze Minister is bepaald.

2. Het eerste lid onder b geldt niet, onder nader door Onze Minister te stellen regels, voor de volgende vluchten:

a. vluchten waarbij een sleep wordt aangehaakt of afgeworpen boven een luchtvaartterrein;

b. vluchten waarbij stoffen ter bevordering of ter bescherming van het milieu dan wel de land-, tuin- of bosbouw, te bestemder plaatse worden uitgeworpen;

c. vluchten waarbij naderingsprocedures buiten luchtvaartterreinen beoefend worden boven nader door Onze Minister aan te wijzen gebieden;

d. vluchten met zweefvliegtuigen boven nader door Onze Minister aan te wijzen strand- en duingebieden.

3. Het eerste lid onder b geldt niet boven nader door Onze Minister aan te wijzen routes en gebieden.

4. De LVB-organisatie kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.

5. Onze Minister van Defensie kan vrijstelling of ontheffing geven van het in het eerste lid gestelde verbod.

6. Vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.

§ 2. Gecontroleerde VFR-vluchten

Uitvoering

Artikel 46

Onverminderd het gestelde in artikel 11 moet een VFR-vlucht worden uitgevoerd in overeenstemming met de algemene vliegvoorschriften voor gecontroleerde vluchten wanneer de vlucht:

a. wordt uitgevoerd binnen de luchtverkeersdienstverleningsgebieden met klasse B, C en D;

b. deel uitmaakt van het terreinverkeer van een gecontroleerd luchtvaartterrein, of;

c. wordt uitgevoerd als een bijzondere VFR-vlucht.

Weersverslechtering tot beneden de criteria voor zichtweersomstandigheden

Artikel 47

1. Wanneer tijdens een gecontroleerde VFR-vlucht blijkt, dat voortzetting daarvan onder zichtweersomstandigheden volgens het geldend

vliegplan niet uitvoerbaar is, moet worden gehandeld overeenkomstig het bepaalde in één van de volgende leden van dit artikel.

2. In de omstandigheden, als bedoeld in het eerste lid, moet, behoudens het bepaalde in de volgende leden van dit artikel, een herziening van de klaring worden 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, moet de vlucht worden voortgezet onder zichtweersomstandigheden en moet de betrokken luchtverkeersleidingsdienst worden 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.

§ 3. Niet-gecontroleerde VFR-vluchten

Artikel 48

Bij het uitvoeren van een VFR-vlucht in gebieden of langs routes, als bedoeld in artikel 31, tweede lid, onder b of c moet:

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

b. desgevraagd positiemeldingen aan die dienst worden verstrekt.

AFDELING 4

Instrumentvliegvoorschriften

§ 1. Algemeen

Uitrusting

Artikel 49

Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht moet een luchtvaartuig zijn uitgerust met de nodige blindvlieginstrumenten, alsmede met door Onze Minister vastgestelde navigatie- en telecommunicatie-installaties die nodig zijn voor de te volgen route.

Beperking van IFR-vluchten

Artikel 50

1. De maximum toegestane vliegsnelheid in de luchtverkeersdienstver-

leningsgebieden met klasse D tot en met G beneden vliegniveau 100 bedraagt 470 km/uur (250 knopen).

2. Het eerste lid geldt niet indien bij ministeriële regeling andere waarden zijn vastgesteld.

Minimum IFR-vlieghoogte

Artikel 51

1. Met uitzondering van het gestelde in het tweede lid is het – tenzij noodzakelijk om op te stijgen van of te landen op een luchtvaartterrein, naderings- en vertrekprocedures alsmede luchtverkeerspatronen uit te voeren – verboden een IFR-vlucht uit te voeren beneden de volgende minimum vlieghoogtes:

a. boven bergachtige gebieden: tenminste 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: tenminste 300 m (1000 voet) boven de hoogste hindernis gelegen binnen 8 km van de gegiste positie van het luchtvaartuig.

2. Onze Minister kan met inachtneming van luchtverkeerstechnische aspecten vrijstelling of ontheffing geven van het in het eerste lid gestelde verbod; vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.

Instrumentnaderingsprocedure

Artikel 52

Tijdens een IFR-vlucht moet de nadering worden uitgevoerd in overeenstemming met een bij ministeriële regeling vastgestelde instrumentnaderingsprocedure.

Verandering van vliegvoorschriften

Artikel 53

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 zichtweersomstandigheden.

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

§ 2. Gecontroleerde IFR-vluchten

Artikel 54

Onverminderd het gestelde in artikel 11 moet een IFR-vlucht worden uitgevoerd in overeenstemming met de algemene vliegvoorschriften voor gecontroleerde vluchten, wanneer de vlucht wordt uitgevoerd in een luchtverkeersdienstverleningsgebied klasse A tot en met E.

§ 3. Niet-gecontroleerde IFR-vluchten

Artikel 55

Bij het uitvoeren van een IFR-vlucht in luchtverkeersdienstverleningsgebieden F en G en in gebieden of langs routes als bedoeld in artikel 31, eerste lid, onder b of c moet:

- a. voortdurend worden geluisterd op de desbetreffende radiofrequentie van de betrokken luchtverkeersdienst, die vluchtinformatie verstrekt;
- b. zonodig tweezijdige radioverbinding tot stand worden gebracht met die dienst, en;
- c. positiemeldingen worden verstrekt overeenkomstig het in artikel 36 bepaalde voor gecontroleerde vluchten.

HOOFDSTUK IV

DIVERSE BEPALINGEN

Bijzondere vluchten

Artikel 56

Onze 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 III van dit besluit gestelde regels.

Dagkenmerken ankerkabels

Artikel 57

De ankerkabel van een zich in de lucht bevindende kabelballon, of van een aan een kabel verankerd luchtschip, moet – buiten de in artikel 28, eerste lid, genoemde periode – zijn voorzien van de bij ministeriële regeling vastgestelde dagkenmerken.

Luchtvaartterreinverkeer, anders dan luchtvaartuigen

Artikel 58

Op een landingsterrein moet een voetganger of een bestuurder van een voertuig:

- a. vrije doorgang verlenen aan een luchtvaartuig;
- b. gevolg geven aan een aanwijzing gegeven door de exploitant en – op een gecontroleerd luchtvaartterrein – door de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst.

Het gebruik van het luchtruim door niet-luchtvaartuigen

Artikel 59

1. Het is verboden toestellen die geen luchtvaartuigen zijn in het luchtruim te gebruiken.
2. Het eerste lid geldt niet, overeenkomstig door Onze Minister te stellen regels, voor de volgende toestellen:
 - a. modelvliegtuigen;
 - b. zeilvliegtuigen;
 - c. valscherms zweeftoestellen;

- d. kabelvliegers;
 - e. kleine ballons;
 - f. doelvliegtuigen.
3. De LVB-organisatie kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.
 4. Onze Minister van Defensie kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod.
 5. Vrijstellingen en ontheffingen kunnen onder beperkingen worden verleend.

HOOFDSTUK V

LUCHTVAARTINLICHTINGEN

Het verstrekken van inlichtingen vóór de vlucht

Artikel 60

Ten behoeve van de vluchtvoorbereiding en de vluchtuitvoering verstrekt de LVB-organisatie vóór de vlucht de volgende luchtvaartinlichtingen:

a. een geïntegreerd pakket luchtvaartinlichtingen bestaande uit de volgende publikaties:

1. een luchtvaartgids;
 2. wijzigingslijsten op de luchtvaartgids;
 3. aanvullingslijsten op de luchtvaartgids;
 4. berichten aan luchtvaardenden;
 5. circulaires voor de luchtvaart;
 6. mededelingen aan Nederlandse luchtvaardenden en eigenaren van luchtvaartuigen;
- b. luchtvaartkaarten;
- c. luchtvaartmeteorologische inlichtingen.

Samenstelling en wijze van verstrekking van luchtvaartinlichtingen

Artikel 61

Met betrekking tot luchtvaartinlichtingen stelt Onze Minister van Verkeer en Waterstaat regels betreffende:

- a. de gegevens welke zij dienen te bevatten;
- b. de wijze van verstrekking;
- c. de plaatsen waar en de perioden gedurende welke zij dienen te worden verstrekt;
- d. de instanties en personen waaraan zij dienen te worden verstrekt.

Tarieven

Artikel 62

Abonnementen op de luchtvaartpublicaties en luchtvaartkaarten worden verstrekt tegen vergoeding van de kosten welke jaarlijks door de LVB-organisatie worden vastgesteld.

HOOFDSTUK VI

STRAF- EN SLOTBEPALINGEN

Strafbepalingen

Artikel 63

Het handelen in strijd met het bepaalde in of krachtens de artikelen 11, 13, eerste lid, 14, eerste lid, 15, eerste lid, 16, eerste lid, 17, 18, 19, 20, eerste en tweede lid, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, eerste lid, 28, 29, 30, 31, eerste en vierde lid, 32, eerste tot en met vierde lid, 33, 34, 35, 36, 37, 38, eerste en tweede lid, 39, 40, 41, 42, eerste lid, 43, eerste lid, 44, eerste, tweede en zevende lid, 45, eerste lid, 46, 47, eerste, tweede en derde lid, 48, 49, 50, eerste lid, 51, eerste lid, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 en 59, eerste lid, is een strafbaar feit.

Publikatie

Artikel 64

1. Van krachtens dit besluit gegeven ontheffingen wordt mededeling gedaan in de Staatscourant.
2. De LVB-organisatie doet mededeling aan luchtverenden van deze en overige krachtens dit besluit gegeven bepalingen door middel van de daartoe bestemde luchtvaartpublicaties als bedoeld in artikel 60, onder a.

Intrekking Luchtverkeersreglement-1980

Artikel 65

Het Luchtverkeersreglement-1980 (Stb. 786) wordt ingetrokken.

Inwerkingtreding

Artikel 66

Dit besluit treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet Luchtverkeer in werking treedt.

Titel

Artikel 67

Dit besluit kan worden aangehaald als: Luchtverkeersreglement.

Lasten en bevelen dat dit besluit met daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

Het Oude Loo, 18 december 1992

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Majj-Weggen

De Minister van Defensie a.i.,
J. P. Pronk

Uitgegeven de *dertigste* december 1992

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

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 12 januari 1993, nr. 7.

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

Op grond van ondermeer de artikelen 12, 28, 37 en 68 van het Verdrag inzake de burgerluchtvaart (Trb. 1954,47), nader te noemen «Verdrag van Chicago» is Nederland verplicht, zoveel mogelijk in overeenstemming met de terzake geldende internationale regels, luchtverkeersregels op te nemen in de nationale regelgeving en luchtverkeersfaciliteiten ter beschikking te stellen.

De regels ter bevordering van de veiligheid en de regelmaat van het luchtverkeer waren tot nu toe vastgesteld in het Luchtverkeersreglement-1980 (LVR-1980, Stb. 1980, 786).

De uitoefening van de taken op het gebied van de luchtverkeersdienstverlening zoals die waren vastgesteld bij of krachtens het LVR-1980 geschiedde door de Minister van Verkeer en Waterstaat, in casu de Directie Luchtverkeersbeveiliging van de Rijksluchtvaartdienst, de Minister van Defensie en de internationale organisatie Eurocontrol.

In 1985 heeft het Kabinet in principe besloten tot verzelfstandiging van de Directie Luchtverkeersbeveiliging (LVB). Om deze afstand tussen de politiek verantwoordelijke ministers en de verzelfstandigde organisatie te bereiken is gekozen voor een zelfstandig orgaan van de centrale overheid, in casu een zelfstandig bestuursorgaan, met rechtspersoonlijkheid, dat een eigen financieel beheer kent. In het kader van deze verzelfstandiging was het noodzakelijk de regelingen op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging aan te passen. Bovendien bestond uit het oogpunt van wetgevingssystematiek reeds langer de behoefte om de hoofdelementen van de luchtverkeersregels in een wet neer te leggen. Daartoe is in de Wet Luchtverkeer (WLV, Stb. 1992, 368) de wettelijke basis voor de luchtverkeersvoorschriften verbreed. Tevens is hierin de verhouding tussen de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Defensie en de verzelfstandigde LVB-organisatie geregeld. In deze wet zijn zowel de taken, inrichting, beheer enz. van de LVB-organisatie als de meest fundamentele normen en aanbevolen werkwijzen, die zijn neergelegd in de bijlagen 2 (Rules of the Air), 3 (Meteo), 10 (Communications), 11 (Air Traffic Services) en 15 (Aeronautical Information Services) zoals bedoeld in artikel 54, onderdeel L van het Verdrag van Chicago, vastgelegd.

Het onderhavige besluit is gezien het internationale karakter van de luchtvaart zoveel mogelijk in overeenstemming met genoemde bijlagen vastgesteld.

Daar, na het tot stand komen van de Wet Luchtverkeer, de Luchtvaartwet niet langer de basis voor het Luchtverkeersreglement vormt, moet het LVR-1980 opnieuw worden vastgesteld. Voorts dient het LVR-1980 aangepast te worden aan de nieuwe, gewijzigde situatie zodat het onderhavige besluit het huidige LVR-1980 vervangt.

Met nadruk zij vermeld, dat de luchtverkeersregels, op een enkel geval na, geen materiële wijziging ondergaan ten opzichte van wat in het LVR-1980 was geregeld.

Wel is de introductie van de door ICAO voorgeschreven klassificatie van luchtruimdelen met bijbehorende voorschriften opgenomen.

II. Vergelijking tussen het LVR-1980 en het nieuwe luchtverkeersreglement

De artikelen 15, 16, 22, 36 eerste lid en 41 van het LVR-1980 zijn, omdat zij fundamentele gedragsregels bevatten opgenomen in de Wet

Luchtverkeer, en niet meer opgenomen in het nieuwe luchtverkeersreglement.

A. Toepassingsgebied en de term het ter plaatse bevoegde gezag

Anders dan in het LVR-1980 komt een toepassingsartikel en de term «het ter plaatse bevoegde gezag» niet in het LVR terug.

Nu artikel 3 WLV bepaalt dat de luchtverkeersregels voor Nederlandse luchtvaartuigen ook buiten het vluchtinformatiegebied (FIR Amsterdam) van toepassing zijn, tenzij dit onverenigbaar is met de ter plaatse geldende regels, is het niet langer nodig om in het LVR een toepassingsartikel op te nemen, zoals artikel 3 LVR-1980.

Nu artikel 4 WLV bepaalt dat de gezagvoerder van een Nederlands luchtvaartuig zich buiten het vluchtinformatiegebied Amsterdam dient te houden aan de daar ter plaatse geldende regels is het niet langer nodig om bij bepaalde artikelen te vermelden dat de gezagvoerder zich moet houden aan het door het ter plaatse bevoegde gezag bepaalde.

B. Afwijken van luchtverkeersregels

De nakoming van bij of krachtens de Wet Luchtverkeer gegeven luchtverkeersregels, vormt een essentiële voorwaarde voor het functioneren van het luchtverkeersbeveiligingssysteem. De wet legt de verantwoordelijkheid voor de nakoming bij de gezagvoerder. Als logische consequentie verbiedt de wet het uitvoeren van een vlucht zonder dat daarvoor een gezagvoerder is aangewezen. Onverlet deze verplichting blijft hij te allen tijde verantwoordelijk voor de veilige vluchtuitleiding. In de lucht evenals op de weg zijn talloze situaties denkbaar die op zichzelf niet in regels voorzien kunnen worden. Toch kunnen deze situaties eisen dat de gezagvoerder zich primair laat leiden door het inzicht dat van hem verwacht mag worden, teneinde gevaren die hij mogelijk voor anderen schept te vermijden. Omdat niet alle situaties door regels gedekt kunnen worden, is artikel 5 WLV opgenomen. Hierin is het verwijtbaar in gevaar brengen van andere deelnemers aan het luchtverkeer en personen aan boord of op de grond strafbaar gesteld.

Hierbij moet bedacht worden dat het in een bepaalde situatie zelfs verwijtbaar kan zijn wanneer men zich aan de regels houdt.

Omdat in de WLV reeds is bepaald dat slechts van de regels mag worden afgeweken indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken, is dit in het LVR niet nog eens herhaald. De in de WLV opgenomen mogelijkheid om van de luchtverkeersregels af te wijken is immers ook op het LVR van toepassing.

C. Regelgevende bevoegdheid

Daar in de praktijk de behoefte bleek om ten aanzien van het verwijderen van voorwerpen en stoffen, het slepen, het (VFR) laagvliegen en het gebruik van het luchtruim door niet-luchtvaartuigen regels te kunnen stellen, is deze bevoegdheid in het LVR opgenomen.

Anders dan in het LVR-1980 is in de betreffende artikelen zoveel mogelijk de volgende constructie gevolgd:

1. In het eerste lid wordt het verbod genoemd.
2. In het tweede lid worden de gevallen genoemd waarvoor het verbod niet geldt, onder voorwaarde dat gehandeld wordt overeenkomstig door de Minister te stellen regels.
3. In het derde lid wordt vervolgens de mogelijkheid gegeven om vrijstellingen of ontheffingen van het verbod te geven.

Op basis van het tweede lid zullen de thans op deze gebieden bestaande algemene vrijstellingen in ministeriële regelingen worden vastgesteld.

Deze constructie wordt eveneens gevolgd in de artikelen 14 (slepen), 45 (minimum VFR vlieghoogte) en 59 (het gebruik van het luchtruim door niet-luchtvaartuigen).

D. Beschikkingsbevoegdheid LVB-organisatie

In artikel 7 en 13 WLW is de mogelijkheid gecreëerd om de LVB-organisatie de bevoegdheid te geven tot het geven van een ontheffing, vrijstelling of toestemming.

In een aantal artikelen van het LVR is opgenomen dat de LVB-organisatie ontheffing of vrijstelling kan verlenen van bepaalde verboden. Voor zover de LVB-organisatie niet over de bepaalde specifieke kennis beschikt, ligt het voor de hand dat overleg wordt gepleegd met de Rijksluchtvaartdienst, die op het betreffende gebied is gespecialiseerd, alvorens de LVB-organisatie overgaat tot het verlenen van de ontheffing of vrijstelling.

III. Hoofdlijnen

A. Bevoegdheden

Het feit dat de burger- en militaire luchtvaart gebruik maakt van eenzelfde luchtruim, noodzaakt tot een vergaande afstemming tussen de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Defensie waar het gaat om nadere regelgeving die het gedrag van verkeersdeelnemers – civiel en militair – in het luchtruim bepaalt. De Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47) kende een dergelijke bepaling. Op basis van deze wettelijke plicht tot samenwerking zijn de gedragsregels in de lucht steeds in nauw overleg tussen de bevoegde civiele en militaire autoriteiten tot stand gebracht.

De gezamenlijke verantwoordelijkheid van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Defensie is ook nodig bij de algemene regels ten aanzien van de luchtverkeersdienstverlening waar, naast de verschillende civiele organisaties, ook militaire diensten een bijdrage leveren aan de luchtverkeersveiligheid.

Artikel 2 WLW bepaalt dan ook: voorzover Onze Minister van Verkeer en Waterstaat onderscheidenlijk Onze Minister van Defensie beslissingen neemt ingevolge bij of krachtens de hoofdstukken II (luchtverkeer en luchtruimbeheer) en III (luchtverkeersdienstverlening) verleende bevoegdheden, die mede betrekking hebben op het militaire luchtverkeer onderscheidenlijk het burgerluchtverkeer, handelt hij in overeenstemming met Onze Minister van Defensie onderscheidenlijk Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

De bevoegdheden van de genoemde Ministers met betrekking tot uitsluitend burger-, dan wel militair luchtverkeer – zonder enige onderlinge beïnvloeding – worden uitgeoefend door de betrokken Minister afzonderlijk.

De taken en bevoegdheden vermeld in dit besluit betreffen vrijwel steeds de algemene luchtverkeersveiligheid : beide Ministers zullen dus slechts in uitzonderingsgevallen zelfstandig optreden: in twijfelgevallen dient uiteraard overleg te worden gepleegd.

Op basis van de Wet Luchtverkeer zijn echter ook taken en bevoegdheden met betrekking tot het luchtverkeer toegekend aan de LVB-organisatie. De taken van de LVB-organisatie komen in hoofdzaak overeen met die, welke thans door de Directie Luchtverkeersbeveiliging van de Rijksluchtvaartdienst worden uitgeoefend, met dien verstande dat rekening is gehouden met de nieuwe situatie waarin de bedoelde taken «op afstand» van de Minister van Verkeer en Waterstaat worden behartigd, dat wil zeggen niet meer in hiërarchische ondergeschiktheid aan de minister.

De indeling van het luchtruim heeft echter invloed op de gebruikers daarvan. Sommige delen zijn toegankelijk voor luchtruimgebruikers die niet aan op specifiek internationale regels gebaseerde regelgeving zijn gebonden.

Teneinde met het oog op de luchtverkeersveiligheid een zo zorgvuldig en verantwoord mogelijk beheer van het luchtruim mogelijk te maken, is voorbereidend overleg met alle gebruikers door de LVB-organisatie noodzakelijk, die daartoe initiatieven ontwikkelt, dan wel opdracht daartoe ontvangt.

Indien de LVB-organisatie beslissingen neemt, ingevolge de bij of krachtens het besluit verleende bevoegdheden die mede betrekking hebben op het militaire luchtverkeer, bepaalt het besluit dat de LVB-organisatie in die gevallen handelt in overeenstemming met de Minister van Defensie.

B. Toepassing

Krachtens artikel 3 van het Verdrag van Chicago is dit verdrag enkel van toepassing op burgerluchtvaartuigen.

Gezien evenwel het gezamenlijk gebruik van het luchtruim zowel nationaal als internationaal, door burger- en militaire luchtvaartuigen is het uit een oogpunt van veiligheid geboden, dat het besluit, hoewel stoelend op Bijlagen van genoemd verdrag, op beide categorieën van toepassing is.

Een mogelijkheid tot het stellen van afwijkende regels is echter noodzakelijk gebleken met het oog op specifieke militaire luchtvaartactiviteiten en bepaalde vluchten door burgerluchtvaartuigen, waarbij door de aard van het luchtvaartuig of het doel van de vlucht niet geheel kan worden voldaan aan de normale luchtverkeersregels. Bij dit laatste valt b.v. te denken aan luchtvaartuigen die door hun aard (zoals geringe snelheid) moeilijk in het normale luchtverkeer in te passen zijn.

C. Luchtverkeersdienstverlening

In Hoofdstuk II van het besluit zijn de bepalingen opgenomen voor de verzorging van de luchtverkeersdienstverlening. Het besluit beschrijft doel en omvang van de luchtverkeersdienstverlening.

De luchtverkeersdienstverlening heeft in het algemeen betrekking op de veiligheid van het zowel door burger- als militaire luchtvaartuigen gevormde luchtverkeer.

Op grond van de artikelen 15 en 16 WLV wordt binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam luchtverkeersdienstverlening verleend door de LVB-organisatie, Onze Minister van Defensie, de Eurocontrol-organisatie en eventueel een luchtverkeersdienstverleningsinstantie van een aangrenzende Staat.

De luchtverkeersdienstverlening omvat het geven van luchtverkeersleiding, het verstrekken van vluchtinformatie aan luchtverkeer en het verzorgen van de alarmering.

De luchtverkeersleiding neemt hieronder de voornaamste plaats in.

Het doel daarvan kan worden samengevat als het voorkomen van botsingen en het bewerkstelligen en onderhouden van een geregelde luchtverkeersstroom.

Verzekerd dient te worden dat het vliegen op internationaal gebruikte luchtroutes wordt uitgeoefend onder uniforme voorschriften, die gericht zijn op verhoging van de veiligheid en de doelmatigheid van het luchtverkeer. Teneinde deze vereiste uniformiteit te bereiken zijn de betrokken bepalingen in het besluit geheel afgestemd op de hierop betrekking hebbende Bijlage 11 van het Verdrag van Chicago (Air Traffic Services).

Het besluit omschrijft de klassen waarin de luchtverkeersdienstverleningsgebieden kunnen worden ingedeeld, aan welke vluchten luchtverkeersleiding wordt gegeven en welke soorten luchtverkeersleiding worden onderscheiden.

D. Luchtverkeersleidingsdiensten

Binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam wordt luchtverkeersdienstverlening gegeven door burger- en militaire luchtverkeersdiensten. De verantwoordelijkheden van deze instanties voor wat betreft het verkeer in de hogere luchtruimte zijn geheel geïntegreerd.

In de lagere luchtruimte is een gebiedsindeling tot stand gebracht die op de behoeften van zowel het burger- als het militaire luchtverkeer is gebaseerd; deze behoeften worden al naar gelang welke categorie verkeer het zwaarst vertegenwoordigd is bepaald. Op grond hiervan verzorgt in een bepaald gebied hetzij de burger-, hetzij de militaire instantie de luchtverkeersdienstverlening ten aanzien van beide categorieën verkeer.

De algemene voorschriften voor de uitvoering van de luchtverkeersdienstverlening, moeten derhalve gezamenlijk, voorzover de algemene luchtverkeersveiligheid in het geding is, door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Defensie worden vastgesteld.

E. Aanwijzing luchtruimte

Op grond van dit besluit wijzen de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Defensie binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam luchtverkeersleidingsgebieden en gecontroleerde luchtvaartterreinen aan en bepalen zij in welke gebieden en op welke luchtvaartterreinen welke vorm van luchtverkeersdienstverlening wordt gegeven.

Daarnaast kunnen zij bijzondere luchtverkeersgebieden aanwijzen voor bepaalde soorten luchtverkeer of luchtvaartactiviteiten, waaraan een duidelijke behoefte bestaat op grond van luchtverkeerstechnische overwegingen.

Binnen de diverse gebieden stellen zij luchtverkeersroutes en procedures vast.

F. Luchtverkeersregels

1. Vliegvoorschriften

De in het besluit opgenomen luchtverkeersregels vormen de feitelijke verwerking in de nationale regelgeving van de internationale normen in Bijlage 2 bij het Verdrag van Chicago (Rules of the Air). Een belangrijk punt hierbij vormt de verplichting tot nakoming van de vliegvoorschriften.

Artikel 9 WLTV legt de verantwoordelijkheid daarvoor bij de gezagvoerder. Ongeacht of hij de stuurorganen bedient of niet, is hij verantwoordelijk voor de vluchtuitvoering overeenkomstig de vliegvoorschriften.

Het besluit geeft algemene vliegvoorschriften die onder alle weersomstandigheden en voor alle vluchten gelden. Daarnaast bevat het besluit de zichtvliegvoorschriften en de instrumentvliegvoorschriften welke voorschriften naar keuze van de gezagvoerder op grond van de heersende weersomstandigheden alsmede de gebieden waarin zal worden gevlogen, tevens van toepassing zijn op een bepaalde vlucht. Een vlucht waarop tevens de zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn, heet een VFR (Visual Flight Rules)-vlucht. Een vlucht waarop tevens de instrumentvliegvoorschriften van toepassing zijn heet een IFR (Instrument Flight Rules)-vlucht.

2. Algemene vliegvoorschriften

Ter bescherming van personen en zaken, zowel op het aardoppervlak als in de lucht, worden een aantal activiteiten verboden. Het betreft het verwijderen van voorwerpen of stoffen tijdens de vlucht, het slepen van vliegtuigen en andere voorwerpen tijdens de vlucht, valschermspringen en het uitvoeren van kunstvluchten. Deze verboden gelden niet in een aantal, in de betreffende artikelen genoemde, gevallen indien overeenkomstig de door Onze Minister gestelde regels wordt gehandeld. Tevens kunnen de betrokken ministers of de LVB-organisatie vrijstelling dan wel ontheffing verlenen; de daarbij gestelde beperkingen of voorschriften moeten worden nagekomen.

Eventuele technische voorschriften met betrekking tot deze activiteiten door burgerluchtvaartuigen kunnen worden gegeven op grond van de Regeling Toezicht Luchtvaart (Stb. 1959, 67).

Tevens zijn in de algemene vliegvoorschriften de regels opgenomen die het vermijden van botsingen ten doel hebben.

3. Inlichtingen omtrent vluchten

Artikel 11 WLV bepaalt dat de gezagvoerder voor de aanvang van een vlucht waaraan luchtverkeersleiding wordt gegeven, bij de betrokken luchtverkeersleidingsdienst een vliegplan in moet dienen dat de gegevens en inlichtingen bevat omtrent de voorgenomen vlucht. Dit is fundamenteel voor het goed functioneren van de luchtverkeersdienstverlening. Het vliegplan moet alle gegevens bevatten die door de ter plaatse met de luchtverkeersdienstverlening belaste instantie met betrekking tot de uitvoering van de vlucht van belang worden geacht.

Artikel 7, tweede lid, aanhef en onder b, WLV, bepaalt dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels kunnen worden gesteld betreffende de met betrekking tot de uitvoering van vluchten te verstrekken inlichtingen.

Op grond hiervan is in dit besluit opgenomen dat een vliegplan de gegevens moet bevatten die Onze Minister heeft vastgesteld.

Tevens wordt bepaald voor welke vluchten, anders dan de in artikel 11 WLV genoemde, eveneens een vliegplan moet worden ingediend.

De categorieën vluchten voor de aanvang waarvan een vliegplan moet worden ingediend zijn in het besluit iets uitgebreider vastgesteld dan de internationale normen aangeven. Onder de werking van het besluit vormt een binnenlandse VFR-vlucht en dan nog slechts tussen ongecontroleerde luchtvaartterreinen de enige uitzondering op de verplichting tot indiening van een vliegplan. Maar ook voor een dergelijke vlucht kan een vliegplan worden ingediend, als de gezagvoerder dat wenst met het doel eventuele opsporing en redding te vergemakkelijken.

Tevens worden voorschriften gegeven met betrekking tot het wijzigen van vliegplannen.

Tenslotte wordt vermeld dat Onze Minister voorschriften kan geven met betrekking tot de gegevens die een vliegplan moet bevatten, de wijze van indienen van een vliegplan alsmede tot het wijzigen en het beëindigen van een vliegplan.

4. Gecontroleerde vluchten

Een gecontroleerde vlucht is een vlucht waaraan luchtverkeersleiding wordt gegeven. Op grond van artikel 11 WLV moet voor een dergelijke vlucht een vliegplan worden ingediend.

Met het vliegplan hangt ten nauwste samen de klaring d.w.z. de toestemming aan de gezagvoerder van een luchtvaartuig om een vlucht of een gedeelte van een vlucht aan te vangen of te vervolgen onder door de luchtverkeersleidingsdienst gestelde voorwaarden.

Het verkrijgen van een klaring en het nakomen van het geldend vliegplan vormen de kernverplichtingen bij een vlucht die onder luchtverkeersleiding wordt uitgevoerd.

Een gecontroleerde vlucht kan zowel een IFR-vlucht als een VFR-vlucht zijn.

Het vliegplan, en dus ook de daarop gebaseerde klaring, heeft vooral betrekking op het deel van de vlucht dat onderweg («en-route») in kruisvlucht zal plaatsvinden; het vertrek- en naderingsvluchtgedeelte moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met de door de minister vastgestelde plaatselijke procedures, en vereisen (op grond van artikel 11, tweede lid, WLV) afzonderlijke klaringen. Dit geldt eveneens voor elke beweging op een gecontroleerd luchtvaartterrein. Naar gelang het gedeelte van de vlucht waarop de klaring betrekking heeft, worden daarom in de praktijk onderscheiden: taxi-, start-, klim-, en route-, dalings-, naderings- en landingsklaring.

Aan klaringen moet worden voldaan.

Het besluit bevat voorts een aantal bepalingen betreffende de uitvoering van gecontroleerde vluchten inzake onder meer het volgen van luchtverkeersroutes, het doen van positiemeldingen, het onderhouden van verbindingen, het handelen in geval van storing in de verbindingen, en het beëindigen van gecontroleerde vluchten.

5. Zichtvliegvoorschriften

Het besluit geeft voorwaarden aan, zoals de weersomstandigheden en maximum vliegsnelheid, waaronder voor het voorkomen van botsingen mag worden vertrouwd op het principe van «zien en gezien worden» («see and be seen») en waaronder een vlucht mag worden uitgevoerd als VFR-vlucht.

Het besluit noemt een aantal gevallen waarin een VFR-vlucht, ongeacht de weersomstandigheden, niet mag worden uitgevoerd.

Tevens is het verbod opgenomen om lager te vliegen dan de vermelde minimum VFR-vlieghoogten.

Er wordt een aantal gevallen aangegeven waarin een VFR-vlucht, moet worden uitgevoerd in overeenstemming met de algemene vliegvoorschriften voor gecontroleerde vluchten. Hierbij wordt o.a. aangegeven wat gezagvoerders te doen staat indien tijdens het uitvoeren van een gecontroleerde VFR-vlucht, de weersomstandigheden verslechteren tot beneden de waarden die voor het uitvoeren van zo'n vlucht minimaal vereist zijn.

Tenslotte worden enkele verplichtingen genoemd voor bepaalde niet-gecontroleerde VFR-vluchten. Het betreft hier het uitluisteren op de frequentie van de betrokken luchtverkeersdienst die vluchtinformatie verstrekt, alsmede het geven van positiemeldingen.

6. Instrumentvliegvoorschriften

De voor de uitvoering van IFR-vluchten benodigde navigatie- en telecommunicatie-installaties worden bij ministeriële regeling vastgesteld. Voor de uitvoering van deze vluchten worden hogere minimum vlieghoogten vastgesteld dan voor VFR-vluchten gelden.

Evenals bij VFR-vluchten wordt een onderscheid tussen gecontroleerde en niet-gecontroleerde IFR-vluchten gemaakt, en bestaat voor

niet-gecontroleerde IFR-vluchten in bepaalde gevallen de verplichting tot uitluisteren op de radiofrequentie van de betrokken luchtverkeersdienst die vluchtinformatie verstrekt, alsmede het geven van positiemeldingen.

G. Diverse bepalingen

In de diverse bepalingen zijn onder andere opgenomen voorschriften voor voetgangers en bestuurders van voertuigen op het landingsterrein van luchtvaartterreinen, alsmede het verbod om toestellen die geen luchtvaartuigen zijn in het luchtruim te gebruiken. Dit verbod geldt niet voor een aantal, in het besluit genoemde, toestellen indien deze overeenkomstig door Onze Minister te stellen regels, in het luchtruim worden gebruikt.

De Minister van Defensie en de LVB-organisatie kunnen vrijstelling of ontheffing van dit verbod verlenen.

IV. Deregulering

Dit besluit is gezien het feit dat de Wet Luchtverkeer uitvoerig is getoetst en er voorts qua inhoud geen grote verschillen zijn ten opzichte van het LVR-1980, getoetst aan de beknopte vragenlijst en ontmoet uit het oogpunt van deregulering geen bezwaar.

V. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Op grond van artikel 1, aanhef, Wet Luchtverkeer, gelden de begripsbepalingen van deze wet ook voor het LVR. De begrippen «vlucht», «luchtverkeersdienstverlening», «luchtverkeersleiding» en «vluchtinformatiegebied Amsterdam» uit het LVR-1980 zijn thans bepaald in de Wet Luchtverkeer. Onder de term «inlichtingen» in de begripsbepaling van «vluchtinformatiegebied» wordt verstaan: vluchtinformatie als omschreven in artikel 5, tweede lid van het LVR.

De begripsbepaling van de «daglichtperiode» is opgenomen.

Verder is in het LVR gebruik gemaakt van het woord separatie om aan te sluiten bij de terminologie van de praktijk.

Nieuw in het LVR is de verdeling van de luchtruimte in luchtverkeersdienstverleningsgebied en met een bepaalde klasse. Deze verandering vloeit voort uit op 14 november 1991 de gewijzigde Bijlage 11 waarin een gewijzigde luchtruimstructuur wordt geïntroduceerd.

Artikel 3

Dit artikel geeft de verdeling aan van luchtverkeersdienstverleningsgebieden in klassen en vermeldt de specificaties die bij deze klassen horen.

Deze indeling is gelijk aan die van de Bijlage 11.

De bevoegdheid van de minister om nadere regels te geven, is nodig om bepaalde specifieke vluchten, bijvoorbeeld t.b.v. valschermspringen of voor het maken van luchtfoto's, ook na de invoering van het LVR mogelijk te maken in luchtverkeersdienstverleningsgebieden.

Tevens wordt de mogelijkheid geboden om een luchtverkeersdienstverleningsklasse te handhaven bij geringe afwijkingen van de Annex 11 specificaties. Zo behouden militaire plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden in het weekend en op feestdagen klasse C, terwijl er geen luchtverkeersleiding meer wordt verstrekt, er wordt dan nl. enkel luchtverkeersinformatie verstrekt.

Artikel 7

Deze bepaling vormt de basis voor de «Regeling Luchtverkeersdienstverlening» (Stcrt. 1985, 226). In deze ministeriële regeling worden zeer gedetailleerd de laterale en verticale begrenzingen vermeld van luchtverkeersleidingsgebieden en luchtverkeersroutes binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam. Tevens wordt bepaald door welke instantie in deze gebieden luchtverkeersdienstverlening wordt verstrekt.

De bepaling in art. 11, tweede lid, van het LVR-1980 die stelde dat door of vanwege Onze Minister de uitvoering van bepaalde taken op het gebied van de vluchtinformatieverstrekking en de alarmering kunnen worden opgedragen aan de exploitant van een luchtvaartterrein dan wel door een andere daarvoor in aanmerking komende persoon of instantie, is *niet* overgenomen in het nieuwe LVR. Deze bepaling is overbodig omdat in Hoofdstuk III van de Wet Luchtverkeer reeds is aangegeven welke instanties belast worden met de uitvoering van de luchtverkeersdienstverlening.

Artikel 8

Het artikel, dat zijn basis vindt in artikel 13, eerste lid, onder c WLTV, is zo geredigeerd dat bijzondere luchtverkeersgebieden kunnen worden ingesteld zowel ter bescherming van luchtverkeer binnen het gebied ten opzichte van het overige luchtverkeer daarbuiten, bijvoorbeeld bij luchtvaartvertoningen, als ter bescherming van het luchtverkeer ten opzichte van bepaalde activiteiten welke plaatsvinden binnen het bijzonder luchtverkeersgebied, bijvoorbeeld zeil-, vliegen valschermszweefaktiviteiten.

Dit artikel vervangt het oude artikel 8, vijfde lid en artikel 33 van het LVR-1980.

Artikel 9

Luchtvaartinlichtingen worden verstrekt voor en tijdens de vlucht.

De onder c. bedoelde luchtvaartinlichtingen zijn die inlichtingen die door een luchtverkeersdienst worden verstrekt aan de vlieger en die *gedurende* de vlucht van belang zijn.

De inlichtingen die verstrekt worden vóór de vlucht, ten behoeve van de vluchtvoorbereiding, zijn geregeld in Hoofdstuk V.

Artikel 13

Nagegaan dient te worden, bij het verlenen van een ontheffing of vrijstelling, of het uitwerpen mogelijke schade aan het luchtvaartuig kan veroorzaken en of, door de veranderde vliegeigenschappen de vliegveiligheid tijdens het uitwerpen nadelig kan worden beïnvloed. Een speciaal facet hiervan is dat de uitgeworpen stoffen of voorwerpen schade kunnen veroorzaken aan de motoren of propellers. Tevens kan het noodzakelijk zijn de configuratie van het luchtvaartuig (klepstanden, vermogen etc.) tijdens het uitwerpen vast te stellen alsmede de vliegsnelheid waarbij het uitwerpen mag plaatshebben. Degene die uitwerpt moet uiteraard door middel van een deugdelijk veiligheidstuig vast verbonden zijn met het luchtvaartuig. Verder dient hij te beschikken over een permanente communicatie mogelijkheid met de bestuurder.

Artikel 15

Bij dit artikel wordt dezelfde constructie als in artikel 14 gevolgd.

Op het in het eerste lid genoemde verbod kunnen algemene uitzonderingen gemaakt worden.

Artikel 16

In principe zijn kunstvluchten verboden, in het tweede lid onder b echter wordt een algemene uitzondering gemaakt onder bepaalde voorwaarden die een veilige vluchtuivoering moeten waarborgen.

In feite is de tekst van de op artikel 21 LVR-1980 gebaseerde «vrijstelling van het verbod tot het uitvoeren van kunstvluchten» hier opgenomen.

In het tweede lid onder a wordt een uitzondering gemaakt voor militaire luchtvaartuigen.

Artikel 17 tot en met 30

In deze artikelen zijn de regels ter vermindering van botsingen, welke thans nog zijn vermeld in de artikelen 23 tot en met 35 LVR-1980 opgenomen. Deze bepalingen regelen de wijze waarop luchtvaartuigen zich tegenover elkaar in het verkeer moeten gedragen.

Artikel 20

Zie artikel 27.

Artikel 26

De in het eerste lid bedoelde toestemming tot het doortaxiën bij een wachtpositie, wordt geacht te zijn gegeven indien een klaring is verstrekt tot het taxiën, via een gepubliceerde taxi-route, naar een positie (klaringspositie) welke verder is gelegen dan de betreffende wachtpositie, tenzij het een wachtpositie betreft welke is voorzien van brandende stoplichten, bijvoorbeeld zogenaamde stopbars. In dat geval is het tweede lid van toepassing.

Artikel 27

Aan de huidige tekst in artikel 34 LVR-1980 is een nieuwe bepaling toegevoegd, welke in artikel 27 onder punt c. is opgenomen.

Het principe dat luchtvaartuigen welke gaan invoegen in een luchtverkeerscircuit, voorrang moeten verlenen aan luchtvaartuigen die dit circuit reeds volgen, is algemeen aanvaard en wordt in de praktijk toegepast.

Dit principe is echter tot nu toe niet vastgelegd in regelgeving. Dientengevolge kan een conflict ontstaan in die situatie waarin een luchtvaartuig dat het circuit volgt een invoegend luchtvaartuig rechts van zich heeft, terwijl deze luchtvaartuigen kruisende koersen volgen.

In die situatie conflicteert genoemd principe met artikel 27, eerste lid LVR-80, thans artikel 20 LVR.

De toevoeging van een nieuw punt c. en de toevoeging van een derde lid aan artikel 20 maakt een eind aan dit mogelijke conflict.

Nieuw is ook het *derde* lid, dat bepaalt dat de LVB-organisatie ontheffing kan verlenen.

Artikel 28

Onder navigatielichten wordt verstaan die lichten die tot doel hebben de relatieve beweging van het luchtvaartuig aan te geven en onder anti-botsingslichten die lichten die tot doel hebben de aandacht te trekken.

Artikel 31

Het indienen van een vliegplan voor een internationale VFR-vlucht is niet voor alle categorieën luchtvaart doelmatig.

Bijvoorbeeld vluchten met ballons of zweefvliegtuigen kunnen bij voorbaat niet alle gegevens verstrekken die een alarmering mogelijk maken.

Om die reden is de mogelijkheid tot het verkrijgen van vrijstelling of ontheffing toegevoegd.

Artikel 32

De meldingsplicht wordt essentieel geacht voor het geval dat er om welke reden dan ook, is afgeweken van het geldende vliegplan. Afwijkingen kunnen, wanneer zij niet tijdig worden onderkend, fatale gevolgen hebben voor het luchtverkeer.

Voor afwijkingen van het geldende vliegplan in het belang van de veiligheid wordt verwezen naar de algemene toelichting met betrekking tot het afwijken van luchtverkeersregels.

Lid 4 beoogt geenszins afbreuk te doen aan de verplichtingen om het geldende vliegplan uit te voeren.

Artikel 41

Deze bepalingen bevatten de verplichting om bij onderschepping van een burgerluchtvaartuig door bijvoorbeeld een militair luchtvaartuig, zo mogelijk onder meer de betrokken luchtverkeersdienst in te lichten. Deze is hierdoor dan in staat de veiligheid van de vlucht of ander betrokken luchtverkeer zoveel mogelijk te bevorderen.

Artikel 42 en 43

In de Bijlagen 2 en 11 bij het Verdrag van Chicago worden de termen «appropriate authority» en «appropriate ATS authority» gehanteerd. Gelet op de algemene strekking van genoemde Bijlagen kunnen slechts deze algemene termen worden gebruikt. Per Staat dienen deze begrippen te worden ingevuld.

In het LVR-1980 is «appropriate authority» vertaald met «Onze Minister» en «appropriate ATS authority» met «het ter plaatse bevoegde gezag». In het onderhavige ontwerp zijn beide termen vertaald met «Onze Minister». Aangezien het hier steeds om regelgevende bevoegdheid gaat, is voor deze invulling gekozen. Daarbij komt dat de LVB-organisatie, welke eveneens voldoet aan de definitie van «appropriate ATS authority», in het systeem van de Wet Luchtverkeer geen regelgevende bevoegdheid heeft. Het ligt dus voor de hand om «Onze Minister» aan te wijzen als «appropriate ATS authority».

Artikel 44

Voor wat betreft de maximum vliegsnelheid wordt verwezen naar artikel 50.

Artikel 45

Bij het verlenen van een laagvliegontheffing door de LVB-organisatie is het volgende van belang.

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat met het laagvliegen een redelijk en maatschappelijk aanvaardbaar doel gediend moet zijn, b.v. het maken van foto-, video- of filmopname, vluchten voor opsporingsdoel-einden door de politie of milieuvluchten.

De te vliegen route dient op een aantal aspecten te worden getoetst. Daarbij dient met name aandacht te worden besteed aan een veilige afstand tot mogelijke obstakels.

I.g.v. een vlucht boven aaneengesloten bebouwing mag de vlucht slechts worden uitgevoerd door een meermotorig vliegtuig in een zodanige gewichts/prestatieverhouding dat in geval van motorstoring op veilige wijze op de nog werkende motor kan worden weggeklimmen.

Ook kunnen eisen worden gesteld aan brevettering en ervaring van de bestuurder op het betreffende type luchtvaartuig, minimum vliegzicht en hindernisvrije hoogte en luchtwaardigheidsniveau van het luchtvaartuig.

Het laagvliegen gaat voorts veelal gepaard met een andere geluidsspreiding dan bij een vlucht op normale hoogte.

Het is derhalve wenselijk dat zulks wordt afgewogen tegen het doel waarvoor de ontheffing is aangevraagd.

Artikel 50

Het luchtruim classificatie systeem impliceert dat in gecombineerde VFR/IFR-gebieden waar luchtverkeersdienstverleningsinstanties geen separatie verzorgen tussen VFR vluchten onderling dan wel tussen IFR en VFR vluchten, het «see and avoid» principe moet kunnen werken. Daarom is in bepaalde gebieden, beneden vliegniveau 100 (FL100), een koppeling gemaakt tussen vliegzicht en vliegsnelheid.

Omdat het LVR eveneens van toepassing is op militaire vliegtuigen en militaire gevechtsvliegtuigen zich om operationele en vliegveiligheidsredenen niet kunnen houden aan de maximum toegestane vliegsnelheid, heeft Onze Minister de mogelijkheid om andere waarden vast te stellen.

Artikel 51

Gezien de aard van het verbod is het niet wenselijk om algemene uitzonderingen te maken.

Wel kan er ontheffing of vrijstelling van het verbod worden verleend.

Artikel 52

Dit artikel voorziet in het verplicht stellen van het volgen van een instrumentnaderingsprocedure tijdens een IFR-vlucht. Deze verplichting vloeit voort uit bepalingen vermeld onder paragraaf 4.4.8.2 en 4.14.2. van Bijlage 6 Operation of Aircraft, Deel I (International and Commercial Transport) en Deel II (International General Aviation) bij het Verdrag van Chicago. Voor de instrumentnaderingsprocedure gelden veel nauwer omschreven beschermcriteria met betrekking tot hindernissen dan voor de kruisvlucht (LVR-1980, artikel 58). Daarnaast is het noodzakelijk het volgen van een instrumentnaderingsprocedure verplicht te stellen vanwege de obstakel-situatie in de omgeving van een luchtvaartterrein.

Volgens de definitie eindigt de instrumentnaderingsprocedure «boven een punt waar vandaan een landing kan worden uitgevoerd».

Dit punt bevindt zich in principe op de eindnadering recht vóór de in gebruik zijnde instrumentlandingsbaan. Indien moet worden geland op een niet-instrumentbaan, kan het nodig zijn een instrumentnadering uit te voeren op een niet-ingebruik zijnde baan, gevolgd door een visuele vliegmanoeuvre («circling») naar de in gebruik zijnde landingsbaan. Evenals voor de instrumentnaderingsprocedure gelden voor de «circling-procedure» bepaalde beschermcriteria met betrekking tot hindernissen.

Artikel 10 WLV, bepaalt dat de gezagvoerder voor de aanvang van iedere vlucht kennis neemt van alle gegevens en inlichtingen die voor de uitvoering van de vlucht van belang zijn. Deze inlichtingen moeten dan wel beschikbaar zijn.

Artikel 23 eerste lid, onder c en d WLV, bepaalt dat de LVB-organisatie is belast met het verstrekken van een aantal soorten luchtvaartinlichtingen. Op grond van artikel 7, tweede lid, onder b WLV, kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur, regels worden gesteld betreffende de met betrekking tot de uitvoering van vluchten te verstrekken inlichtingen.

Artikel 60 en 61 bevatten deze regels.

In artikel 60 wordt een opsomming gegeven van de soorten luchtvaartinlichtingen welke door de LVB-organisatie vóór de vlucht worden verstrekt. Aangezien de LVB-organisatie niet al die inlichtingen zelf produceert en/of verstrekt (zo worden de luchtvaartmeteorologische inlichtingen momenteel geproduceerd en verstrekt door de Luchtvaart Meteorologische Dienst (LMD)), dient in dit verband onder verstrekt te worden verstaan, dat de LVB-organisatie ervoor verantwoordelijk is dat de inlichtingen voor gebruikers beschikbaar zijn.

De internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO heeft een nieuw concept voor de voorziening van luchtvaartinformatie ontwikkeld. Dit concept is met ingang van 1 januari 1992 in Nederland geïntroduceerd als geïntegreerd pakket luchtvaartinlichtingen.

Artikel 60 is geheel aangepast aan dit geïntegreerde pakket luchtvaartinlichtingen.

Artikel 61 geeft de Minister de mogelijkheid om internationaal gemaakte afspraken met betrekking tot de luchtvaartinlichtingen uit te voeren door middel van ministeriële regelingen.

Twee ministeriële regelingen op grond van artikel 61 zijn in voorbereiding, te weten een ten behoeve van het geïntegreerde luchtvaartinlichtingenpakket en luchtvaartkaarten en de andere ten behoeve van de luchtvaartmeteorologische inlichtingen.

Artikel 62 regelt de vaststelling van de abonnementskosten voor luchtvaartpublikaties en luchtvaartkaarten.

De kosten en baten van deze publikaties zijn opgenomen in de begroting van de LVB-organisatie, welke, ingevolge artikel 43 WLV voorafgaande goedkeuring behoeft van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Majj-Weggen

De Minister van Defensie,
A. L. ter Beek

Transponeringstabel LVR-1980-LVR-WLV
 LVR = Luchtverkeersreglement
 WLV = Wet Luchtverkeer

LVR-1980		LVR	
Artikel		Artikel	
	1		1
	2		2
	3		3/4 WLV
	4		-
	5		4
	6		5
	7		6
	8		7 lid 1/8
	9		7 lid 2
	10		9
	11 lid 1		16 WLV
	11 lid 2		-
	12		23 WLV
	13		10
	14		11
	15		10 WLV
	16		6 WLV
	17		12
	18		13
	19		14
	20		15
	21		16
	22		12 WLV
	23		5 WLV
	24		17
	25		18
	26		19
	27		20
	28		21
	29		22/23
	29a		25
	30		24
	31		28
	32		29
	33		8
	34		27
	34 lid 3		26 lid 3/4
	35		30
	36 lid 1/2		11 lid 1 WVVL
	36 lid 3 t/m 5		31
	37		32
	38		31 lid 4 onder sub b
	39		33
	40		34
	41		11 WLV
	42		35
	43		36
	44		37
	45		38
	47		39
	48		-
	49		41
	50		42
	52		44
	53		45
	54		46
	55		47
	56		48
	57		49
	58		51
	58 a		52
	59		53
	60		54
	61		55
	62		56
	63		57
	64		58

Transponeringstabel LVR-1980-LVR-WLV
LVR = Luchtverkeersreglement
WLW = Wet Luchtverkeer

LVR-1980	LVR
65	59
66	63
67	64
68	56 lid 2 WLW
69	67
70	65
71	66

Bijlage behorende bij de Nota van Toelichting

Ons bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

De Minister van Defensie,
A. L. ter Beek