

---

## 531

### **Besluit van 16 november 2000, houdende wijziging van het Besluit vergoedingen luchtverkeersbeveiliging**

---

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 15 augustus 2000, nr. DGRLD/DLB/L 00.420112, Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst;

Gelet op de artikelen 5.20, vierde en vijfde lid, en 5.21, vierde lid, van de Wet luchtvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 25 augustus 2000, nr. W09.00.0374/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 november 2000, nr. DGRLD/DLB/L 00.420150, Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel I**

Het Besluit vergoedingen luchtverkeersbeveiliging<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt de punt aan het slot vervangen door een komma en wordt aan het artikel toegevoegd:

g. Overeenkomstsluitende Staat: een staat die de op 12 februari 1981 te Brussel tot stand gekomen Multilaterale Overeenkomst betreffende «en route»-heffingen Trb. 1981, 181) is aangegaan;

h. vluchtinlichtingengebieden: de vluchtinlichtingengebieden vermeld in Bijlage 1 bij de op 12 februari 1981 te Brussel tot stand gekomen Multilaterale Overeenkomst betreffende «en route»-heffingen (Trb. 1981, 181).

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «de Europese Munteenheid (ECU)» vervangen door «euro» en wordt de passage beginnende met de woorden «d is de factor afstand» en eindigende met de woorden «het routestelsel of de

verkeersstructuur» vervangen door: d is de factor afstand, gelijk aan het door honderd gedeelde aantal kilometers langs grootcirkels tussen het luchtvaartterrein van vertrek, gelegen in het luchtruim van de onder de bevoegdheid van een Overeenkomstsluitende Staat ressorterende vluchtinlichtingengebieden of het punt waarop dit luchtruim wordt binnengevlogen, en het luchtvaartterrein van eerste bestemming dat gelegen is in het genoemde luchtruim, of het punt waarop dit luchtruim wordt verlaten.

De punten waarop het luchtruim wordt binnen gevlogen of verlaten zijn de snijpunten van de luchtroutes met de zijdelingse begrenzingen van het bovengenoemde luchtruim, zoals zij voorkomen in het vliegplan zoals dat luidt op het tijdstip van aanvang van de vlucht nadat daarin door de exploitant van het luchtvaartuig verstrekte gegevens alsmede door de exploitant goedgekeurde gegevens, verstrekt door de door Eurocontrol opgerichte Central Flow Management Unit (CFMU), zijn opgenomen. Bij elke start of landing op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Staat wordt de in aanmerking te nemen afstand met twintig kilometer verminderd;

2. Aan het tweede lid wordt een volzin toegevoegd, luidende:

Indien een luchtvaartuig meer dan een gecertificeerd MTOW heeft, wordt voor de berekening van de factor gewicht uitgegaan van het hoogste gecertificeerde gewicht.

3. Het derde en vierde lid vervallen.

## C

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

De vergoeding wordt voldaan in euro's.

2. Het derde lid vervalt.

## D

Artikel 4 komt te luiden:

### **Artikel 4**

De vergoeding wordt voldaan binnen 30 dagen na de door de Eurocontrol-organisatie op de factuur vermelde datum.

## E

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a komt te luiden:

a. vluchten die uitsluitend voor het vervoer op officieel werkbezoek van een regerend vorst en zijn of haar naaste familie, een staatshoofd, regeringsleider of minister worden uitgevoerd wanneer dit gestaafd is door opname van een aantekening daartoe (status indicator) in het vliegplan;

2. De onderdelen b tot en met h worden geletterd c tot en met i .

3. Er wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

b. vluchten ten dienste van douane of politie;

4. Onderdeel h komt te luiden:

h. vluchten welke uitsluitend worden uitgevoerd met het oog op het verkrijgen of verlengen van een bewijs van bevoegdheid of bevoegdverklaring of van een aantekening voor cockpitpersoneel, indien dit gestaafd is door opname van een aantekening daartoe (status indicator) in het

vliegplan en die uitsluitend in het Nederlandse luchtruim worden uitgevoerd en niet dienen voor het vervoer van passagiers of vracht noch voor positiebepaling of transporteren van het luchtvaartuig;.

## **Artikel II**

<sup>1</sup> Stb. 1992, 698, laatstelijk gewijzigd bij de Wet van 8 juli 1999, Stb. 322.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid jo vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 1999.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 16 november 2000

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

Uitgegeven de *twaalfde* december 2000

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals

## NOTA VAN TOELICHTING

Teneinde vertragingen in de lucht beheersbaar te maken en te voorkomen hebben de in het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart «Eurocontrol» (Trb. 1961, 62) bedoelde lidstaten in de Permanente Commissie van Eurocontrol besloten tot het oprichten van de Central Flow Management Unit (CFMU), of wel: de Verkeersstroomregelings Unit. Deze ontvangt uit de aangesloten landen alle IFR-vluchtplannen en wijst vervolgens een slottijd van vertrek van een vlucht toe.

De facturering vindt uitsluitend plaats op basis van dit vluchtplan. Met het oog daarop worden alle tussen CFMU en luchtvaartmaatschappij/vlieger voor het daadwerkelijk vertrek overeengekomen wijzigingen van de te vliegen route als gevolg van re-routen op vertraagde routes en bestemmingen, in het vluchtplan vastgelegd en geaccordeerd. Later tijdens de vlucht overeengekomen wijzigingen van de te vliegen route worden bij de facturering niet mee genomen.

In dit kader heeft de permanente commissie van Eurocontrol voor de toepassing van het gezamenlijke Route Charges System de methode voor de berekening van de afstandsfactor met ingang van 1 januari 1999 gewijzigd. Daarbij is het systeem van de Most Frequently Used Route (MFUR) vervangen door het systeem van Route per State overflown (RSO). Wijzigingen in de wijze van berekening als hier bedoeld worden unaniem genomen waarna opneming in de nationale wetgeving plaatsvindt. In het onderhavige geval is de wijziging voor de luchtvaartmaatschappijen gunstiger dan de oude MFUR-methode.

Het besluit voorziet dienovereenkomstig in de wijziging van de berekeningswijze van de factor afstand (Artikel I, onderdeel A).

Voorts zijn enige verfijningen aangebracht met betrekking tot vluchten voor het vervoer van vorsten, staatshoofden, regeringsleiders en ministers op een officieel werkbezoek, worden vluchten ten dienste van douane of politie ingevoegd, en zijn de voorschriften met betrekking tot vluchten ter verkrijging of verlenging van een bewijs van bevoegdheid of een bevoegdverklaring enigszins uitgebreid (Artikel I, onderdeel D).

De facturering op basis van de gewijzigde berekening van de factor afstand vindt reeds sedert 1 januari 1999 plaats en geschiedt in euro's. Zoals hierboven reeds werd vermeld is die berekeningswijze voor de luchtvaartmaatschappijen gunstiger dan de oude methode. Om die reden werkt de wijziging van het besluit terug tot die datum (Artikel II).

Het overleg over de onderhavige wijziging met de gebruikers van de door LVNL verleende diensten heeft plaats gevonden in werkgroepen van Eurocontrol waarin deze gebruikers zijn vertegenwoordigd. Het heeft tot overeenstemming geleid.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos