
654

Besluit van 29 november 2006, houdende wijziging van het Luchtverkeersreglement in verband met diverse technische aanpassingen

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

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, gedaan in overeenstemming met de Staatssecretaris van Defensie van 17 mei 2006, nr. HDJZ/LUV/2006-624, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 1.2, tweede lid, 5.5, eerste en tweede lid, 5.11, eerste lid, en 5.12, tweede lid, van de Wet luchtvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 26 juli 2006, nr. W09.06.0162/V);

Gezien het nader rapport van de Minister van Verkeer en Waterstaat, uitgebracht in overeenstemming met de Staatssecretaris van Defensie van 23 november 2006, nr. HDJZ/LUV/2006-1628, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Luchtverkeersreglement wordt gewijzigd als volgt:

A

Artikel 1 wordt gewijzigd als volgt:

1. In onderdeel z wordt «alzijdig gerichte» vervangen door: rondomstralende.
2. In onderdeel af wordt «hefschroefvliegtuig» vervangen door: helikopter.
3. De onderdelen ak en ao vervallen.
4. De aanduidingen «a» tot en met «aq» vervallen.
5. In de alfabetische rangschikking worden de volgende onderdelen ingevoegd:
baanwachtpositie: baanwachtpositie als bedoeld in artikel 2 van de Bordenregeling;

helikopter: gemotoriseerd luchtvaartuig met rotorbladen, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten op zijn rotorbladen;

luchtschip: luchtvaartuig, lichter dan lucht, dat is voorzien van een voortstuwingsinrichting en een besturingsinrichting;

instrumentnaderingsprocedure: een serie van vooraf bepaalde manoeuvres met behulp van navigatie-installaties waarbij precies beschreven bescherming wordt geboden tegen obstakels vanaf een vastgestelde positie waar de nadering begint of vanaf het begin van een gedefinieerde aankomstroute, naar een punt waarvandaan de landing kan worden afgerond en daarna, wanneer een landing niet is afgerond, naar een positie waar obstakelvrije ruimte wordt geboden aan luchtvaartuigen in een wachtprocedure of kruisvlucht;

MLA: MLA als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen;

modelraket: modelraket als bedoeld in artikel 1 van de Regeling modelraketten;

motorzweefvliegtuig: vliegtuig dat bij uitgeschakelde motor de eigenschappen heeft van een zweefvliegtuig;

schermvliegtuig: zweefstoel zonder starre hoofdstructuur dat kan worden gedragen en slechts gestart en geland kan worden door gebruik te maken van de benen van de bestuurder;

schermzweefstoel: ongemotoriseerd schermvliegtuig;

TMG: motorzweefvliegtuig met een integraal gemonteerde niet intrekbare motor en een niet intrekbare propeller, dat in staat is om op eigen kracht op te stijgen en te klimmen (Touring Motor Glider);

vliegtuig: gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn vleugels;

vrije ballon: luchtvaartuig, lichter dan lucht, dat niet voorzien is van een voortstuwingsinrichting en is ingericht en bestemd om ten minste één persoon te vervoeren;

zeilvliegtuig: zweefstoel met een starre hoofdstructuur, dat kan worden gedragen en slechts gestart en geland kan worden door gebruik te maken van de benen van de bestuurder;

zweefstoel: luchtvaartuig, niet zijnde TMG, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten en waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor;

zweefvliegtuig: zweefstoel met een vaste vleugel.

B

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a. Bijzondere luchtvaartuigen

1. De titels 5.1 en 5.2 van de Wet luchtvaart en dit besluit, met uitzondering van het tweede en derde lid en de artikelen 20 en 63, zijn niet van toepassing op de volgende luchtvaartuigen:

a. kabelvlieger, zijnde een toestel, zwaarder dan lucht en niet voorzien van een voortstuwingsinrichting, dat door middel van (een) ankerkabel(s) of lijn(en) is verbonden met het aardoppervlak;

b. kleine kabelballon, zijnde een onbemande ballon, die door middel van een ankerkabel of lijn is verbonden met het aardoppervlak en die op zeeniveau in de internationale-standaard-atmosfeer in geheel gevulde toestand een diameter van ten hoogste 2 meter of een inhoud van ten hoogste 4 kubieke meter heeft, dan wel een samenstel van ballonnen waarvan de gezamenlijke diameter of inhoud deze waarde niet te boven gaat;

c. licht onbemand luchtvaartuig, niet zijnde een modelluchtvaartuig of onbemande vrije ballon, zijnde een luchtvaartuig waarvan de totale startmassa niet meer dan 150 kilogram bedraagt en de maximale snelheid lager is dan 129,64 km/u (70 knopen);

d. modelluchtvaartuig, zijnde een luchtvaartuig van geringe afmeting, niet in staat een mens te dragen, waarvan de totale startmassa niet meer dan 25 kilogram bedraagt;

e. onbemande vrije ballon, zijnde een vrije ballon die niet is ingericht of bestemd om personen te vervoeren;

f. valschermscherm, zijnde een scherm dat dient om de daalsnelheid van een persoon zodanig te beperken dat deze veilig het aardoppervlak kan bereiken;

g. valschermschermtoestel, zijnde een toestel, zwaarder dan lucht en niet voorzien van een voortstuwingsinrichting, in de vorm van een scherm met één of twee harnessen, dat in de lucht wordt gebracht en voortbewogen met een voer- of vaartuig waarmee het dan is verbonden met één of meer lijnen.

2. In afwijking van het eerste lid, is artikel 5.3 van de Wet luchtvaart van toepassing op de luchtvaartuigen, genoemd in het eerste lid.

3. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld ten aanzien van de deelname aan het luchtverkeer met een luchtvaartuig als genoemd in het eerste lid.

C

Artikel 4 wordt gewijzigd als volgt:

1. Onder vernummering van het tweede en derde lid tot derde en vierde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

2. Het eerste lid, onder b, geldt niet voor VFR-vluchten met luchtvaartuigen in luchtverkeersdienstverleningsgebied klasse C, indien bij regeling van Onze Minister in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer daarvoor regels worden gegeven.

2. Het vierde lid, onderdeel e, komt te luiden:

e. bijzondere VFR-vluchten onderling.

D

Artikel 10 wordt gewijzigd als volgt:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.

2. Er wordt een tweede lid toegevoegd, luidende:

2. De gezagvoerder voert een vlucht uit volgens de bij regeling van Onze Minister vastgestelde luchtverkeersroutes en luchtverkeersprocedures alsmede luchtverkeerspatronen voor luchtvaartterreinverkeer tenzij door een luchtverkeersleidingsdienst een anders luidende opdracht is gegeven.

E

Afdeling 1 van Hoofdstuk III komt te luiden:

Artikel 11

1. Een luchtvaartuig wordt zowel op het landingsterrein en de platforms als tijdens de vlucht gebruikt in overeenstemming met de algemene vliegvoorschriften.

2. Een luchtvaartuig wordt in het luchtruim gebruikt in overeenstemming met de zichtvliegvoorschriften of de instrumentvliegvoorschriften.

F

Artikel 13 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het derde en vierde lid komen te luiden:

3. Bij regeling van Onze Minister kan vrijstelling worden verleend van het in het eerste lid gestelde verbod. Een vrijstelling kan onder beperkingen worden verleend.

4. Onze Minister kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

2. Een nieuw lid wordt toegevoegd:

5. Het is verboden te handelen in strijd met voorschriften als bedoeld in het vierde lid.

G

Artikel 14 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het derde lid komt te luiden:

3. Bij regeling van Onze Minister kan vrijstelling worden verleend van het in het eerste lid gestelde verbod. Een vrijstelling kan onder beperkingen worden verleend.

2. Aan het artikel worden twee leden toegevoegd, luidende:

4. Onze Minister kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

5. Het is verboden te handelen in strijd met voorschriften als bedoeld in het vierde lid.

H

Artikel 15 verval.

I

Artikel 18 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Een gezagvoerder neemt de beste maatregelen om een botsing te voorkomen, daarbij inbegrepen de manoeuvres om een botsing te vermijden gebaseerd op een RA.

2. Onder vernummering van het tweede tot en met vijfde lid tot vierde tot en met zevende lid, worden twee leden ingevoegd, luidende:

2. Onverminderd het eerste lid, volgt een gezagvoerder van een luchtvaartuig dat voorzien is van ACAS, een RA direct op, zelfs indien deze afwijkt van een klaring van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst.

3. De gezagvoerder van een luchtvaartuig dat voorrang heeft, behoudt zijn koers en snelheid.

J

In artikel 19 wordt «moet» vervangen door «verlegt» en vervalt: verleggen.

K

Artikel 20 komt te luiden:

Artikel 20. Kruisende koersen

1. Indien twee luchtvaartuigen van dezelfde categorie op dezelfde of bijna dezelfde hoogte koersen volgen die elkaar kruisen, wordt voorrang verleend door het luchtvaartuig dat het andere luchtvaartuig rechts van zich heeft.

2. Voorts gelden de volgende voorrangsregels:

a. vliegtuigen en helikopters verlenen voorrang aan luchtschepen, zweefstoestellen en vrije ballonnen;

b. luchtschepen verlenen voorrang aan zweefstoestellen en vrije ballonnen;

c. zweefstoestellen verlenen voorrang aan vrije ballonnen;

d. vliegtuigen, helikopters en luchtschepen verlenen voorrang aan luchtvaartuigen waarvan wordt gezien dat zij een ander luchtvaartuig of voorwerp slepen;

e. luchtvaartuigen, bedoeld in artikel 1a, modelraketten en overige luchtvaartuigen die niet zijn gedefinieerd in artikel 1 verlenen voorrang aan vliegtuigen, helikopters, vrije ballonnen en luchtschepen.

3. Het eerste lid geldt niet voor een luchtvaartuig dat het luchtverkeerscircuit volgt.

L

In artikel 21, eerste volzin, wordt «moet» vervangen door «wijkt» en «uitwijken» door: uit.

M

In artikel 22 wordt «moet uitwijken voor» vervangen door: verleent voorrang aan.

N

Artikel 23 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt «moet» vervangen door «verleent», «uitwijken voor» door «voorrang aan» en «mag benutten» door: benut.

2. In het tweede lid wordt «dienen» vervangen door «verlenen» en «uit te wijken voor» door: voorrang aan.

O

In artikel 24 wordt «moet uitwijken voor» vervangen door: verleent voorrang aan.

P

Artikel 25 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt «moet uitwijken voor» vervangen door: verleent voorrang aan.

2. Het tweede lid, onderdeel a, komt te luiden:

a. indien twee luchtvaartuigen elkaar recht vooruit of bijna recht vooruit naderen, stoppen beide luchtvaartuigen of wijken deze zodanig naar rechts uit dat zij vrij van elkaar kunnen passeren;.

3. Het tweede lid, onderdeel b, komt te luiden:

b. indien twee luchtvaartuigen routes volgen die elkaar kruisen, wordt voorrang verleend door het luchtvaartuig dat het andere luchtvaartuig rechts van zich heeft.

4. In het tweede lid, onderdeel c, wordt «moet» vervangen door «houdt» en vervalt: houden.

Q

Artikel 26 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt «moet stil houden en wachten bij alle wachtposities» vervangen door: houdt stil en wacht bij alle baanwachtposities.

2. In het tweede lid wordt «moet stilhouden en wachten» vervangen door «houdt stil en wacht» en «mag zijn weg vervolgen» vervangen door: vervolgt zijn weg.

3. In het derde lid wordt «moet toestemming worden verkregen» vervangen door «wordt toestemming verkregen» en «moet» vervangen door «wordt voldaan» en vervalt: worden voldaan.

4. In het vierde lid wordt «moet» vervangen door «wordt» en vervalt: worden.

R

Artikel 27 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid, aanhef, wordt «moet» vervangen door: wordt.

2. In het eerste lid, onderdelen a, tot en met e, vervalt telkens: worden.

3. In het tweede lid wordt «bij ministeriële regeling» vervangen door: in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer bij regeling van Onze Minister.

4. Het derde lid komt te luiden:

3. Onze Minister kan ontheffing verlenen van het eerste lid, onder b, aan gezagvoerders die deelnemen aan bijzondere luchtverkeersactiviteiten in de nabijheid van een ongecontroleerd luchtvaartterrein. Een ontheffing

kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

5. Aan het artikel wordt een lid toegevoegd, luidende:

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

S

Artikel 28, eerste lid, wordt gewijzigd als volgt:

1. In de aanhef vervalt: moeten.

2. In de onderdelen c en d vervalt «dienen om» en wordt «aan te geven» telkens vervangen door: aangeven.

T

In artikel 29, onderdeel 2, wordt «moet beschikken» vervangen door «beschikt» en wordt «moet rechtstreeks in verbinding staan» vervangen door: staat rechtstreeks in verbinding.

U

In artikel 30 wordt «moet voldoen» vervangen door: voldoet.

V

Artikel 31 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt «moet» vervangen door «wordt» en vervalt: worden.

2. In het tweede lid wordt «tweede lid, onder d» vervangen door: eerste lid, onderdeel d.

3. In het vierde lid wordt in onderdeel a «moet bevatten» vervangen door «bevat» en komt onderdeel b te luiden:

b. de wijze van indienen, wijzigen, annuleren en afsluiten van een vliegplan.

W

Artikel 32 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt «moet» vervangen door «wordt» en vervalt: worden.

2. In het tweede lid wordt «moet» vervangen door «wordt» en vervalt: worden.

3. In het derde lid wordt «mag» vervangen door «wordt» en vervalt: worden.

4. In het vierde lid wordt «moet» vervangen door «wordt» en vervalt: worden.

5. In het vijfde lid, onderdeel a, wordt «gemiddelde snelheid» vervangen door: gemiddelde ware luchtsnelheid.

X

Artikel 33 komt te luiden:

Artikel 33

1. Bij regeling van Onze Minister worden in verband met de veiligheid van het luchtverkeer de seinen vastgesteld die worden gegeven aan luchtvaartuigen, met de betekenis daarvan. Deze seinen worden alleen voor het aangegeven doel gebruikt en andere seinen worden niet gebruikt.

2. De waarnemer of ontvanger van een sein als bedoeld in het eerste lid, geeft hieraan gevolg overeenkomstig de betekenis die er aan is gegeven in de regeling, bedoeld in het eerste lid.

3. De seiner geeft handmatige seinen aan een luchtvaartuig op een luchtvaartterrein op een heldere en precieze wijze, overeenkomstig de regeling, bedoeld in het eerste lid.

Y

Artikel 34 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt «moet» vervangen door «wordt» en vervalt: worden.

2. In het tweede lid wordt «moet» vervangen door «stelt» en vervalt: stellen.

Z

Artikel 35 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt «moet worden» vervangen door: wordt.

2. In het tweede lid wordt «moet» vervangen door «wordt» en vervalt: worden.

3. In het derde lid vervalt «het gestelde in» en «worden» en wordt «moet» vervangen door «wordt», «met betrekking tot» door «door» en «ongerichte» door «rondomstralende».

4. In het vierde lid vervalt «het gestelde in» en «worden» en wordt «moet» vervangen door «wordt».

BA

Artikel 36 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «moet» vervangen door «wordt», vervalt «worden» en wordt «moeten positiemeldingen plaatsvinden» vervangen door: vinden positiemeldingen plaats.

2. In het tweede lid wordt «moeten positiemeldingen plaatsvinden» vervangen door: vinden positiemeldingen plaats.

BB

In artikel 37 wordt «moet» vervangen door «wordt» en vervalt: worden.

BC

Artikel 38 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het eerste lid komt te luiden:
 1. Tijdens het uitvoeren van een gecontroleerde vlucht wordt voortdurend op de aangewezen radiofrequentie geluisterd en zodanig een tweezijdige radioverbinding tot stand gebracht met de betrokken luchtverkeersleidingdienst.
 2. Onder vernummering van het derde tot vierde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:
 3. Het eerste lid geldt niet, indien in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer bij regeling van Onze Minister daarvan afwijkende regels worden gesteld.
 3. Het vierde lid komt te luiden:
 4. Bij regeling van Onze Minister kan vrijstelling worden verleend van het in het eerste lid bepaalde. Een vrijstelling kan onder beperkingen worden verleend.
 4. Na het vierde lid worden twee leden toegevoegd, luidende:
 5. Onze Minister kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid bepaalde. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.
 6. Het is verboden te handelen in strijd met voorschriften als bedoeld in het vijfde lid.

BD

Artikel 39 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt «moet worden» vervangen door: wordt.
2. In het tweede lid wordt «moet» vervangen door «wordt» en vervalt: worden.

BE

Artikel 41 komt te luiden:

Artikel 41. Onderschepping

1. De gezagvoerder van een burgerluchtvaartuig dat wordt onderschept door een militair luchtvaartuig of een luchtvaartuig dat wordt gebruikt voor politie- of douanediens ten:
 - a. volgt de door het onderscheppende luchtvaartuig gegeven opdracht op waarbij aan de krachtens artikel 33 vastgestelde visuele seinen betekenis en uitvoering wordt gegeven;
 - b. stelt zo mogelijk de betrokken luchtverkeersdienst in kennis van de onderschepping;
 - c. brengt zo mogelijk een radioverbinding tot stand met het onderscheppende luchtvaartuig of 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;
 - d. herhaalt, indien geen radioverbinding tot stand is gekomen, de in onderdeel c bedoelde oproep op de noodfrequentie 243.000 MHz, voor zover uitvoerbaar;

e. maakt gebruik van de krachtens artikel 33 vastgestelde seinen, indien de omstandigheden dit noodzakelijk maken;

f. stelt de transponder in op mode A code 7700, tenzij door de betrokken luchtverkeersdienst anders wordt opgedragen.

2. De gezagvoerder van het onderschepte luchtvaartuig dat per radio een opdracht ontvangt, uit welke bron dan ook, die afwijkt van de opdracht door middel van seinen of de radio gegeven door het onderscheppende luchtvaartuig, vraagt onmiddellijk om opheldering aan het onderscheppende luchtvaartuig terwijl het voortgaat met het voldoen aan de opdracht van het onderscheppende luchtvaartuig.

3. Bij regeling kan Onze Minister regels geven met betrekking tot het onderscheppen van burgerluchtvaartuigen door militaire luchtvaartuigen of luchtvaartuigen die worden gebruikt voor politie- of douanediensten.

4. Bij regeling kan Onze Minister nadere regels geven met betrekking tot het eerste en tweede lid.

BF

Na artikel 41 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 41a. Wederrechtelijke inmenging

1. De gezagvoerder van een luchtvaartuig dat onderworpen is aan wederrechtelijke inmenging tracht de betrokken luchtverkeersdienst hiervan op de hoogte te stellen. Daarbij worden omstandigheden gemeld die voor de betrokken luchtverkeersdienst van belang kunnen zijn voor het uitoefenen van haar taak.

2. Wanneer het niet mogelijk is de luchtverkeersdienst te informeren als bedoeld in het eerste lid en het luchtvaartuig moet afwijken van de koers en vlieghoogte waarvoor een klaring was verkregen:

a. probeert de gezagvoerder de koers en vlieghoogte aan te houden waarvoor een klaring was verkregen, tot de luchtverkeersdienst is geïnformeerd of het luchtvaartuig in een gebied met radardekking vliegt, tenzij omstandigheden aan boord dit onmogelijk maken,

b. probeert de gezagvoerder waarschuwingen te geven op de VHF noodfrequentie of andere geschikte frequenties, en zo of via de transponders of gegevensverbindingen informatie te verstrekken over afwijkingen van koers en vlieghoogte, tenzij omstandigheden aan boord dit onmogelijk maken,

c. volgt de gezagvoerder de regionale aanvullende procedures voor onvoorziene gebeurtenissen of, wanneer deze er niet zijn, zet de gezagvoerder de vlucht zodanig voort dat het vliegtuig bij een IFR-vlucht 150 m (500 voet) van de kruishoogte afwijkt in een gebied waar een verticale separatie van minimaal 300 m (1000 voet) geldt, of 300 m (1000 voet) van de kruishoogte afwijkt in een gebied waar een verticale separatie van minimaal 600 m (2000 voet) geldt.

BG

Voor artikel 42 vervalt het opschrift: «§ 1. Algemeen».

BH

De tabel, opgenomen in artikel 42, eerste lid, komt te luiden:

Hoogteband	Klasse luchtruim	Vliegzicht	Afstand tot de wolken
Op en boven vlieg-niveau 100	A B C D E F G	8 km	1500 m horizontaal 300 m (1000 voet) verticaal
Beneden vliegniveau 100 en boven 900 m (3000 voet) boven gemiddeld zeeniveau, of boven 300 m (1000 voet) boven terreinhoogte als dit hoger is	A B C D E F G	5 km	1500 m horizontaal 300 m (1000 voet) verticaal
Op en beneden 900 m (3000 voet) boven gemiddeld zeeniveau, of 300 m (1000 voet) boven terreinhoogte	A B C D E F G	5 km 5 km	1500 m horizontaal 300 m (1000 voet) verticaal Vrij van wolken en met zicht op grond of water

BI

Artikel 43 komt te luiden:

Artikel 43. Zichtweersomstandigheden in plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden

1. Het is verboden tijdens een VFR-vlucht te starten van of te landen op een luchtvaartterrein in een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied, of het luchtvaartterreinverkeersgebied of het luchtverkeerscircuit in 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:

- a. een klaring is verkregen van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst;
- b. bij regeling van Onze Minister in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer andere waarden zijn vastgesteld.

BJ

Artikel 44 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt in onderdeel c «snelheid» vervangen door: ware luchtsnelheid.

2. In het derde lid wordt «onder b» vervangen door: , onderdelen a en b,.

3. Het vierde, vijfde en zesde lid komen te luiden:

4. Bij regeling van Onze Minister en Onze Minister van Defensie kunnen vrijstellingen worden verleend van het in het eerste lid gestelde verbod. Een vrijstelling kan onder beperkingen worden verleend.

5. Onze Minister en Onze Minister van Defensie kunnen ontheffingen verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

6. Het is verboden te handelen in strijd met voorschriften als bedoeld in het vijfde lid.

4. In het zevende lid wordt «vliegsnelheid» vervangen door: aange-wezen luchtsnelheid.

BK

Artikel 44a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «bij ministeriële regeling worden» vervangen door: In het belang van de veiligheid van het luchtverkeer worden bij regeling van Onze Minister.

2. Het derde en vierde lid, komen te luiden:

3. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

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

3. Het vijfde lid vervalt.

BL

Artikel 45 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt «onder b» geschrapt.

2. Het vierde, vijfde en zesde lid komen te luiden:

4. Bij regeling van Onze Minister en Onze Minister van Defensie kunnen vrijstellingen worden verleend van het in het eerste lid gestelde verbod. Een vrijstelling kan onder beperkingen worden verleend.

5. Onze Minister en Onze Minister van Defensie kunnen ontheffingen verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

6. Het is verboden te handelen in strijd met voorschriften als bedoeld in het vijfde lid.

BM

Voor artikel 46 vervalt het opschrift: «§ 2. Gecontroleerde VFR-vluchten».

BN

In artikel 46, aanhef, wordt «moet» vervangen door «wordt» en vervalt: worden.

BO

Artikel 47 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt «moet worden» vervangen door: wordt.

2. In het tweede lid, aanhef, en derde lid wordt «moet» telkens vervangen door «wordt» en vervalt telkens: worden.

BP

Voor artikel 48 vervalt het opschrift: «§ 3. Niet-gecontroleerde VFR-vluchten».

BQ

In artikel 48 wordt «tweede lid» vervangen door «eerste lid», wordt «moet» vervangen door «wordt, onderscheidenlijk worden» en vervalt in de onderdelen a en b telkens: worden.

BR

Voor artikel 49 vervalt het opschrift: «§ 1. Algemeen».

BS

Artikel 49 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt «bij ministeriële regeling worden» vervangen door: In het belang van de veiligheid van het luchtverkeer worden bij regeling van Onze Minister.

2. Het vierde en vijfde lid komen te luiden:

4. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

5. Het is verboden te handelen in strijd met voorschriften als bedoeld in het vierde lid.

BT

In artikel 50, eerste lid, wordt «vliegsnelheid» vervangen door: aangewezen luchtsnelheid.

BU

Artikel 51 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het tweede lid komt te luiden:

2. Bij regeling van Onze Minister kan met inachtneming van luchtverkeerstechnische aspecten vrijstelling worden verleend van het in het eerste lid gestelde verbod. Een vrijstelling kan onder beperkingen worden verleend.

2. Na het tweede lid worden twee leden toegevoegd, luidende:

3. Onze Minister kan met inachtneming van luchtverkeerstechnische aspecten ontheffing verlenen van het in het eerste lid gestelde verbod. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.

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

BV

Artikel 52 vervalt.

BW

In artikel 53, tweede lid, wordt «moet» vervangen door «wordt» en vervalt: worden.

BX

Voor artikel 54 vervalt het opschrift: «§ 2. Gecontroleerde IFR-vluchten».

BY

In artikel 54 wordt «moet» vervangen door «wordt» en vervalt «worden».

BZ

Voor artikel 55 vervalt het opschrift: «§ 3. Niet-gecontroleerde IFR-vluchten».

CA

In artikel 57 wordt «moet» vervangen door: wordt en vervalt «zijn».

CB

Artikel 58 komt te luiden:

Artikel 58. Luchtvaartterreinverkeer, anders dan luchtvaartuigen

Op een landingsterrein verleent een voetganger of bestuurder van een voertuig vrije doorgang aan een luchtvaartuig en geeft gevolg aan een aanwijzing gegeven door de exploitant en op een gecontroleerd luchtvaartterrein door de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst.

CC

Artikel 59 vervalt.

CD

Artikel 61 komt te luiden:

Artikel 61

Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld met betrekking tot luchtvaartinlichtingen. Deze regels betreffen ten minste:

- a. de gegevens die luchtvaartinlichtingen bevatten;
- b. de wijze van verstrekking;
- c. de plaatsen waar en de perioden gedurende welke luchtvaartinlichtingen worden verstrekt, en
- d. de instanties en personen aan wie luchtvaartinlichtingen worden verstrekt.

CE

Artikel 63 komt te luiden:

Artikel 63

Het handelen in strijd met het bepaalde in of krachtens de artikelen 1a, 10, tweede lid, 11, 13, eerste, en vijfde lid, 14, eerste en vijfde lid, 16, eerste lid, 17, 18, 19, 20, eerste en tweede lid, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, eerste en vierde lid, 28, 29, 30, 31, eerste lid, 32, eerste tot en met vierde lid, 33, tweede en derde lid, 34, 35, 36, 37, 38, eerste en zesde lid, 39, 41, eerste en tweede lid, 41a, 42, eerste lid, 43, eerste lid, 44, eerste, zesde en zevende lid, 44a, vierde lid, 45, eerste en zesde lid, 46, 47, eerste, tweede en derde lid, 48, 49, vijfde lid, 50, eerste lid, 51, eerste en vierde lid, 53, 54, 55, 57 en 58 is een strafbaar feit.

ARTIKEL II

Het besluit van 22 mei 1981, houdende aanwijzing van toestellen, die geen luchtvaartuig zijn als bedoeld in artikel 1, onder b, van de Luchtvaartwet (Stb. 344) wordt ingetrokken.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

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

's-Gravenhage, 29 november 2006

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

De Staatssecretaris van Defensie,
C. van der Knaap

Uitgegeven de *negentiende* december 2006

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

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Dit besluit is gemodelleerd naar de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vastgestelde Annex 2 krachtens het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) (Annex 2). De laatste wijziging van Annex 2 trad op 25 november 2005 in werking waarin technische begrippen zijn aangepast in verband met technologische ontwikkelingen in de luchtvaart. De meeste van de technische wijzigingen in dit besluit vloeien hieruit voort.

In de artikelen 5.5, derde lid, en 5.11, tweede lid, van de Wet luchtvaart is aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) de bevoegdheid verleend tot het geven van vrijstelling of ontheffing. Deze vrijstellingen en ontheffingen zijn geregeld in dit besluit. Met de wet van 9 maart 2006 (Stb. 246) houdende wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de toekenning van de bevoegdheid tot het verlenen van vrijstelling en ontheffing aan de minister van Verkeer en Waterstaat, intrekking van de Wet procedures vijfde baan Schiphol en herstel van enkele bepalingen, wordt de bevoegdheid tot het verlenen van vrijstelling en ontheffing toegekend aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Hierdoor komt deze bevoegdheid voor de LVNL te vervallen. Daarom wordt de LVNL ook in dit besluit vervangen door de minister van Verkeer en Waterstaat waar sprake is van de bevoegdheid tot het geven van vrijstelling of ontheffing.

Met de wet van 29 april 1999, houdende wijziging van de Wet luchtverkeer (luchtvaartuigen en vluchtuitvoering; Stb. 235) is in artikel 1.1 van de Wet luchtvaart (de wet) de definitie van luchtvaartuig aangepast. De Luchtvaartwet kende een definitie van luchtvaartuig als toestellen, die in de dampkring kunnen worden gehouden ten gevolge van krachten, die de lucht daarop uitoefent. Bij algemene maatregel van bestuur konden toestellen worden aangewezen die niet worden aangemerkt als luchtvaartuig. In het Besluit van 22 mei 1981, houdende aanwijzing van toestellen, die geen luchtvaartuig zijn als bedoeld in artikel 1, onder b, van de Luchtvaartwet (Stb. 344), gewijzigd bij Besluit van 1 december 1998, houdende enige voorzieningen met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen (Stb. 764) waren de zogeheten niet-luchtvaartuigen aangewezen. Gelet op de gewijzigde definitie van luchtvaartuig is er in artikel 1a geen grondslag meer voor voornoemd besluit. Daarom wordt in artikel II voornoemd besluit ingetrokken. De gewijzigde definitie van luchtvaartuig heeft ook als gevolg dat artikel 59 van dit besluit vervalt, waarin regels werden gesteld voor bepaalde niet-luchtvaartuigen ten aanzien van het gebruik van het luchtruim. Dat neemt niet weg dat bepaalde luchtvaartuigen niet op gelijke voet kunnen deelnemen aan het luchtverkeer, omdat ze onbemand zijn (zoals modelluchtvaartuigen) of beneden een bepaalde vlieghoogte blijven (kabelballon- of vlieger). Ingevolge artikel 1.2, tweede lid, van de wet kan bij algemene maatregel van bestuur bepaald worden dat een bepaald luchtvaartuig geheel of voor enkele onderwerpen buiten de werking van de wet gebracht kan worden. In artikel I, onderdeel B, is van deze bevoegdheid gebruik gemaakt door titel 5.1 en 5.2 van de wet niet van toepassing te laten zijn op de in artikel 1a van dit besluit genoemde luchtvaartuigen.

Artikel 41 over onderschepping van burgerluchtvaartuigen is redactioneel aangepast en een nieuwe bepaling over wederrechtelijke inmenging die in Annex 2 is geregeld, is toegevoegd.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om ingevolge de Aanwijzingen voor de regelgeving de formulering van een groot aantal artikelen wetgevingstechnisch bij te werken. Tevens zijn enkele technische begrippen die niet juist waren vertaald, gecorrigeerd. Het opschrift voor een aantal artikelen waar een paragraaf werd aangeduid, is vervallen in verband met het feit dat de inhoud van bepaalde artikelen ruimer is dan de titel van de paragraaf.

De wijziging van dit besluit heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten van bedrijven of burgers. De hier aangepaste regels ten aanzien van het gebruik van het luchtruim bevatten immers geen informatieverplichtingen. Dit is ook aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten gemeld. Ook heeft deze wijziging geen directe effecten voor het bedrijfsleven en het milieu zoals bedoeld in de Bedrijfseffecten- en de Milieueffectentoets. Ten aanzien van de wijziging in artikel I, onderdeel BJ, wordt opgemerkt dat effecten van vliegen buiten daglichtperiode voor geluidsbelasting en externe veiligheid worden beoordeeld in de op te stellen ministeriële regeling.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I, onderdeel A

De onderdelen ak (vliegtuig) en ao (wachtpositie) vervallen omdat in deze wijziging van het besluit een nieuwe definitie van deze begrippen wordt gegeven. In verband met de nieuwe definitie van helikopter wordt in onderdeel af hefschroefvliegtuig hierdoor vervangen. Vanwege een wijziging in artikel 35, derde lid, dient in onderdeel z hetzelfde begrip «rondomstralend» te worden gebruikt. Verder is artikel 1 aangevuld met begripsbepalingen van diverse luchtvaartuigen die ook gebruikt worden in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart. Voor een toelichting daarop wordt naar dat besluit verwezen. Voor een toelichting op de begrippen baanwachtpositie en modelraket zij verwezen naar de desbetreffende regelingen. Het begrip instrumentnaderingsprocedure is een directe vertaling uit Annex 2.

Artikel I, onderdeel B

Voorheen werden de luchtvaartuigen die in artikel 1a worden genoemd beschouwd als zogeheten niet-luchtvaartuigen (zie het algemeen deel). De aard van het gebruik van deze luchtvaartuigen is dusdanig specifiek dat de luchtverkeersregels in dit besluit niet van toepassing zijn. Vanwege het specifieke karakter worden de luchtverkeersregels opgenomen in ministeriële regelingen. De oude ministeriële regelingen gebaseerd op artikel 59 van het Luchtverkeersreglement zullen expliciet ingetrokken worden in de daarmee overeenstemmende regeling op grond van artikel 1a van dit besluit. In artikel 63 wordt het niet naleven van deze regels strafbaar gesteld, zodat een eventueel onveilig gebruik van het luchtruim door de hier genoemde luchtvaartuigen gesanctioneerd kan worden. Ten aanzien van de definitie van kabelvlieger wordt opgemerkt dat deze eveneens van toepassing is wanneer het toestel door middel van meerdere ankerkabels of lijnen verbonden is met het aardoppervlak.

Artikel I, onderdeel C

In luchtruim met classificatie C wordt volgens artikel 3 luchtverkeersleiding gegeven. In Nederland hebben alle plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden deze classificatie. In enkele plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden wordt op bepaalde tijden geen luchtverkeersleiding gegeven. Het luchtruim is dan toegankelijk voor ongecontroleerd

luchtverkeer, met voornamelijk recreatieve doeleinden. Deze in de praktijk al langer bestaande situatie heeft nu een wettelijke grondslag gekregen in artikel 4, tweede lid.

De wijziging in het vierde lid heeft te maken met het feit dat in art 3.1 van Annex 11 dat door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie is vastgesteld krachtens het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109)), geen voorbehoud wordt gemaakt voor het separeren van bijzondere VFR-vluchten. De separatiënormen worden opgenomen in de Regeling luchtverkeersdienstverlening.

Artikel I, onderdeel D

De gezagvoerder is verantwoordelijk voor een veilige vluchtuitvoering, en kan nu op grond van artikel 10, tweede lid, volgens artikel 63 strafrechtelijk worden aangesproken indien niet de juiste routes en procedures worden gevlogen. Deze verplichting geldt voor iedere fase van de vlucht, dus ook voor de nadering, waarvoor de verplichting tot het volgen van de juiste procedures was opgenomen in het vervallen artikel 52. Zoals bepaald in artikel 5.7 van de Wet luchtvaart mag van de routes en procedures worden afgeweken indien de omstandigheden dit in het belang van de veiligheid dringend noodzakelijk maken.

Artikel I, onderdelen F en G

Ingevolge het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de toekenning van de bevoegdheid tot het verlenen van vrijstelling en ontheffing aan de minister van Verkeer en Waterstaat, intrekking van de Wet procedures vijfde baan Schiphol en herstel van enkele bepalingen, wordt in de artikelen 13 en 14 de LVNL vervangen door de minister van Verkeer en Waterstaat. De formulering van de vrijstelling en ontheffing is in overeenstemming gebracht met artikel 125 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Een vrijstelling is een algemene uitzondering op een verbod. Een vrijstelling kan onder beperkingen worden verleend. De beperkingen maken integraal deel uit van de vrijstelling en beperken de reikwijdte van de vrijstelling. Eventuele verplichtingen worden in de regeling opgenomen waaraan men dient te voldoen wil men gebruik kunnen maken van de vrijstelling. Wie niet aan de beperkingen voldoet, valt niet onder de vrijstelling en handelt daarmee in strijd met het verbod waarop de vrijstelling een uitzondering creëert. Een ontheffing is een beschikking waarbij in een individueel geval een uitzondering op een verbod wordt gemaakt. Als een ontheffing wordt verleend is het verbod voor de geadresseerde van de ontheffing niet van toepassing. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend. Ook hier wordt de reikwijdte van de ontheffing ingeperkt, zoals bij de vrijstelling. Middels voorschriften kunnen verder verplichtingen worden opgelegd. Overtreding van deze voorschriften doet aan de geldigheid van de ontheffing niet af. De overtreder valt dus niet onder het oorspronkelijke verbod. Gelet op het vorenstaande wordt de overtreding van aan een ontheffing verbonden voorschriften apart strafbaar gesteld en overtreding van de beperkingen bij de vrijstelling en ontheffing niet.

Artikel I, onderdeel H

De constructie van een verbod dat niet geldt wanneer men zich houdt aan door de minister gestelde regels wordt voor het valschermspringen opgeheven. De Regeling valschermspringen die thans berust op het geschrapte artikel 15 zal komen te berusten op het in onderdeel B geïntroduceerde nieuwe artikel 1a.

Artikel I, onderdeel I

Artikel 18 is gewijzigd in verband met de formulering van de artikelen 3.2 en 3.2.2. van Annex 2. Het is belangrijk dat aan boord van luchtvaartuigen de waakzaamheid, om mogelijke botsingen te ontdekken, niet verslapt. Dit ongeacht het type vlucht (VFR of IFR), de classificatie van het deel van het luchtruim waarin de vlucht wordt uitgevoerd of dat het gaat om het deel van de vlucht waarbij het luchtvaartuig zich verplaatst op het luchtvaartterrein.

ICAO maakt duidelijk dat het botsingsvermijdingssysteem moet worden gebruikt door bestuurders van luchtvaartuigen bij het vermijden van potentiële botsingen, het verbeteren van het beeld van de omgeving en het actief zoeken van conflicterend luchtverkeer. Het vermogen van ACAS om vliegers te helpen bij het vermijden van potentiële botsingen is afhankelijk van het correct en tijdig reageren van piloten op indicaties van ACAS. De praktijk leert dat dit afhankelijk is van actuele trainingen in de ACAS-procedures. Piloten leren om niet te manoeuvreren uitsluitend op basis van een «traffic advisory» (TA), waarmee ACAS de vlieger attendeert op ander luchtverkeer. De piloot bereidt zich dan wel voor op actie wanneer de TA wordt gevolgd door een RA. De RA moet worden gevolgd, tenzij dit onmiskenbaar de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar brengt, hetgeen kan blijken uit een windschering of een waarschuwing voor een overtrek of de nabijheid van de grond. Duidelijk is dat niet wordt gemanoeuvreed in een richting die tegengesteld is aan de RA. Zeker wanneer sprake is van twee luchtvaartuigen die allebei zijn uitgerust met ACAS, versterken de adviezen van ACAS elkaar. Het niet of tegengesteld opvolgen een RA kan leiden tot een botsing met het andere toestel. Het is mede daarom belangrijk dat de luchtverkeersleidingsdienst op de hoogte wordt gebracht wanneer diens instructie of klaring niet kan worden opgevolgd wanneer die in strijd is met een RA. Hierin is opgenomen dat een gezagvoerder acht slaat op manoeuvres om een botsing te vermijden gebaseerd op een RA van een ACAS.

Artikel I, onderdeel K

De voorrangregels gelden nu ook voor de luchtvaartuigen, bedoeld in artikel 1a.

Artikel I, onderdeel R

In artikel 27 wordt de LVNL vervangen door de minister van Verkeer en Waterstaat. Zie de toelichting bij de onderdelen G en H.

Artikel I, onderdeel V

Volgens artikel 31, vierde lid, onderdeel b, kunnen nu ook regels worden gegeven voor het annuleren van een vliegplan. Een vliegplan wordt bijvoorbeeld geannuleerd als de voorgenomen vlucht komt te vervallen.

Artikel I, onderdeel W

In de luchtvaart mag er geen misverstand over bestaan over het soort snelheid dat wordt bedoeld. Onderscheid wordt bijvoorbeeld gemaakt tussen grondsnelheid, aangewezen luchtsnelheid en ware luchtsnelheid. In artikel 32, vijfde lid, gaat het om het laatstgenoemde begrip.

Artikel I, onderdeel X

Artikel 33 is opnieuw geformuleerd en gemodelleerd naar de artikelen 3.4.1 en 3.4.2 van Annex 2.

Artikel I, onderdeel Z

Omdat in artikel 35, derde lid, de zogenaamde NDB's (non-directional beacon, als bedoeld in artikel 1 van de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties) worden bedoeld die in de regelgeving worden gedefinieerd als een «rondomstralend radiobaken op de grond met een vaste antenne», wordt hier nu dezelfde terminologie gebruikt.

Artikel I, onderdeel BC

Het oude artikel 38, eerste lid, verplichte het radiogebruik in luchtruim met classificatie A, B C en D, en voor IFR verkeer in luchtruim met classificatie E. Aangezien dit slechts betrekking kan hebben op gecontroleerde vluchten is dit nu ook zo weergegeven. Het begrip «zo nodig» is niet nieuw maar betekent geen vrijblijvendheid. Het gaat om radio-communicatie die nodig is om bijvoorbeeld aan te geven dat het luchtvaartuig een bepaalde positie of hoogte heeft bereikt. Het eerste lid is overeenkomstig artikel 3.6.5 van Annex 2. Een nieuw derde lid is ingevoegd, omdat het soms nodig is afwijkende regels te geven en daarvoor geen grondslag was. Voor de wijziging in het vierde lid en het nieuwe vijfde en zesde lid zij verwezen naar de toelichting bij de onderdelen G en H.

Artikel I, onderdeel BE

Artikel 41 is opnieuw geformuleerd aan de hand van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Dit artikel is gebaseerd op de artikelen 2.2 en 2.3 van Appendix 2 bij Annex 2 en Attachment A. Een burgerluchtvaartuig kan worden onderschept om de identiteit van het luchtvaartuig vast te stellen en om het te begeleiden naar de gewenste richting, bijvoorbeeld weg van een gebied dat verboden is voor de burgerluchtvaart. De aanhef van het eerste lid geeft aan dat een burgerluchtvaartuig uitsluitend kan worden onderschept door militaire luchtvaartuigen en luchtvaartuigen die gebruikt worden voor politie- of douanediens ten.

Het voormalige onderdeel c van het eerste lid is vanwege de leesbaarheid opgesplitst in twee onderdelen, c en d.

Er wordt gebruik gemaakt van de in het eerste lid, onderdeel e, bedoelde seinen om opdrachten te bevestigen en essentiële informatie over te brengen, indien tussen het onderschepte en het onderscheppende luchtvaartuig wel radioverbinding tot stand is gekomen, maar communicatie in een gemeenschappelijke taal niet mogelijk is.

Het tweede lid is geherformuleerd in verband met paragraaf 5 van attachment A. Uit het derde lid wordt duidelijk dat de minister van Defensie in overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat regels kan geven voor onderschepping. Deze regels zijn dan met name gericht op de onderscheppende luchtvaartuigen. Ingevolge het vierde lid is de minister van Verkeer en Waterstaat bevoegd om nadere regels te geven ten aanzien van het eerste en tweede lid, die vooral betrekking hebben het onderschepte luchtvaartuig.

Artikel I, onderdeel BF

Annex 2 (paragraaf 3.7 en attachment B) beschrijft de regels voor een luchtvaartuig dat onderworpen is aan wederrechtelijke inmenging. Een overeenkomstige bepaling in dit besluit ontbrak. Daarom is artikel 41a ingevoegd. Wederrechtelijke inmenging is te omschrijven als een onwettige beïnvloeding van de uitvoering van een vlucht, waarbij het waarschijnlijk is dat de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar is of kan komen. Deze beïnvloeding kan vanuit het luchtvaartuig zelf tot stand komen, bijvoorbeeld een kaping. Daarnaast kan deze beïnvloeding van

buitenaf tot stand komen. Hierbij kan gedacht worden aan een gedwongen koerswijziging door een gewapend luchtvaartuig. De veiligheid van een luchtvaartuig kan ook in gevaar worden gebracht door onwettige beïnvloeding van externe hulpmiddelen, zoals sabotage van navigatiebakens. Als de omstandigheden het toelaten dient de betrokken luchtverkeersdienst geïnformeerd te worden over de wederrechtelijke inmenging, de omstandigheden en afwijkingen van het vluchtplan. Deze informatie stelt de luchtverkeersdienst in staat bij de uitvoering van haar taken het luchtvaartuig prioriteit te geven en de kans op conflicten met overig luchtverkeer te minimaliseren. Alternatieven voor het geval de luchtverkeersdienst niet kan worden geïnformeerd, zijn overeenkomstig attachment B bij de eerder genoemde Annex 2 opgenomen in het tweede lid van artikel 41a.

Artikel 1, onderdeel BH

De tabel als bedoeld in artikel 42, eerste lid, is vervangen, overeenkomstig tabel 3-1 van Annex 2. De tabel is anders ingedeeld voor een duidelijker beeld. De zichtvliegomstandigheden (visual meteorological conditions – VMC) in luchtruimteklaas A zijn opgenomen als richtlijn voor gezagvoerders en betekenen niet dat VFR-vluchten in luchtruim met de klasse A worden geaccepteerd. De normen in luchtruim met de klasse B zijn strenger geworden voor de minimum afstand tot de wolken (1500/300 m in plaats van «vrijblijven van»). Ook bevat de tabel nu de minimum zichtweersomstandigheden voor luchtruim boven vliegniveau 100 met de klasse G.

Artikel 1, BI

Artikel 43 is nu in lijn met artikel 4.2 van Annex 2, wat inhoudt dat het een VFR-vlucht niet alleen verboden is om onder omstandigheden met weinig zicht en lage bewolking te starten of te landen op een gecontroleerd luchtvaartterrein, maar het ook niet is toegestaan het luchtvaartterreinverkeersgebied of het luchtverkeerscircuit in te vliegen zonder klaring van de plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst.

Artikel 1, onderdeel BJ

In artikel 44, eerste en zevende lid vinden enkele technische aanpassingen plaats. In vliegplannen wordt de ware luchtsnelheid (true airspeed – TAS) gebruikt in verplichtingen voor de luchtverkeersleiding, wat in het eerste lid is opgenomen. De in het zevende lid, genoemde aangewezen luchtsnelheid (indicated airspeed – IAS) wordt vooral gebruikt in verplichtingen voor de vlieger, omdat deze direct is af te lezen op de snelheidsmeter. Ten behoeve van het stellen van regels voor VFR-vluchten buiten de daglichtperiode, is het derde lid gewijzigd door te bepalen dat het eerste lid, onderdeel a, ook onder de reikwijdte van de ministeriële regeling valt. Tot slot worden het vierde tot en met het zesde lid vervangen. Zie de toelichting bij de onderdelen G en H.

Artikel 1, onderdeel BK

Naast een redactionele wijziging in het eerste lid, zij voor de overige wijzigingen in artikel 44a verwezen naar de toelichting bij de onderdelen G en H.

Artikel I, onderdeel BL

Door de wijziging in artikel 45, tweede lid, is het nu ook mogelijk in een ministeriële regeling regels te stellen ten aanzien van het eerste lid, onder a. Naast de mogelijkheid tot verlenen van vrijstelling of ontheffing, moet het ook mogelijk zijn algemene regels te stellen. In het vierde lid is de LVNL vervangen door Onze Minister. Daarmee samenhangend is het zesde lid vervangen. Zie de toelichting bij de onderdelen G en H.

Artikel I, onderdeel BS

Naast een redactionele wijziging in het eerste lid, zij voor de overige wijzigingen in artikel 49 verwezen naar de toelichting bij de onderdelen G en H.

Artikel I, onderdeel BT

Voor de toelichting bij artikel 50, eerste lid, wordt verwezen naar de toelichting bij onderdeel BJ ten aanzien van artikel 44, eerste lid.

Artikel I, onderdeel BU

Naast een redactionele wijziging in het tweede lid, zij voor de overige wijzigingen in artikel 51 verwezen naar de toelichting bij de onderdelen G en H.

Artikel I, onderdeel BV

Artikel 52 komt te vervallen. In artikel 52 werden IFR vluchten verplicht de nadering te verrichten volgens bij ministeriële regeling vastgestelde regels. De verplichting om tijdens iedere fase van de vlucht, dus ook de nadering, de regels te volgen is nu opgenomen in artikel 10.

Artikel I, onderdeel CC

In verband met de nieuwe definitie van het begrip luchtvaartuig komt artikel 59 te vervallen.

Artikel I, onderdeel CD

In de aanhef van artikel 61 wordt «ten minste» ingevoegd. Reden hiervoor is dat eventuele technologische ontwikkelingen hiermee kunnen worden ondervangen.

Artikel I, onderdeel CE

Nieuwe bepalingen die met de onderhavige wijzigingen als strafbaar feit worden aangemerkt zijn de artikelen 1a, tweede en derde lid, 10, tweede lid, 13, vijfde lid, 14, vijfde lid, 27, vierde lid, 38, zesde lid, 41a, 44, zesde en zevende lid, 44a, vierde lid, 45, zesde lid, en 51, vierde lid.

Enkele bepalingen waren ten onrechte als strafbaar feit aangemerkt, omdat in die artikelen de bevoegdheid aan Onze Minister was gegeven om regels te stellen. De strafbaarstelling dient in de ministeriële regeling te gebeuren en niet in dit besluit. Het gaat om de artikelen 31, vierde lid, 38, tweede lid, 40, 44, tweede lid, 44a, eerste lid, 49, eerste lid.

De artikelen 15, 52 en 59 zijn vervallen en komen om die reden niet meer terug in deze bepaling. Tot slot zijn in enkele bepalingen enkele leden gewijzigd in nummering.

Artikel II

Gelet op de formele grondslag in artikel 76, eerste lid, onderdeel a, van de Luchtvaartwet, wordt het Besluit van 22 mei 1981, houdende aanwijzing van toestellen, die geen luchtvaartuig zijn als bedoeld in artikel 1, onder b, van de Luchtvaartwet (Stb. 344) ingetrokken.

Artikel III

In verband met de ministeriële regelingen die op basis van artikel 1a worden gemaakt is en de ministeriële regeling van Onze Minister waarin de vrijstelling wordt geregeld, is inwerkingtreding bij koninklijk besluit van belang. Inwerkingtreding van dit besluit mag niet wachten op ministeriële regelingen die nog niet gereed zijn.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

De Staatssecretaris van Defensie,
C. van der Knaap