

Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties

Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat houdende vaststelling van de in luchtvaartuigen aanwezige navigatie- en telecommunicatie-installaties en de voor die installaties geldende eisen en gebruiksregels (Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties)

6 juni 2001/Nr. DGRLD/DLB/L
01.421017

Directoraat-Generaal
Rijksluchtvaartdienst

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
Handelende in overeenstemming met de Staatssecretaris van Defensie;
Gelet op de artikelen 40, 44a, eerste lid, en 49, eerste lid, van het Luchtverkeersreglement;

Besluit:

Begripsbepalingen

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. *ADF*: een automatische richtingzoeker aan boord van een luchtvaartuig om de richting naar een NDB te bepalen (automatic direction finder);
- b. *DME*: een installatie die aan boord van een luchtvaartuig de directe afstand bepaalt tussen een luchtvaartuig en een grondbaken (distance measuring equipment);
- c. *NDB*: een rondomstralend radiobaken op de grond met een vaste antenne (non directional beacon);
- d. *radiaal*: de richting vanuit een VOR-grondbaken ten opzichte van het magnetisch noorden ter plaatse van het grondbaken;
- e. *RNAV*: een navigatiesysteem in het Europese luchtruim dat luchtvaartuigen in staat stelt een route te volgen tussen twee willekeurige punten, binnen voorgeschreven nauwkeurigheidsgrenzen, zonder dat het nodig is om over specifieke navigatie-installaties op de grond te vliegen (Area Navigation);
- f. *RVSM luchtruim*: het luchtruim vanaf FL290 tot en met FL410 waar-

in een reductie van de verticale separatie van 2000 naar 1000 voet tussen vliegtuigen wordt toegepast (reduced vertical separation minimum);

g. *SSR-transponder*: een radarbeantwoordingssysteem met informatie over de identiteit en eventueel de hoogte van het luchtvaartuig (secondary surveillance radar-transponder);

h. *VOR*: een op de grond geplaatst zendstelsel dat het mogelijk maakt om een vanuit het vliegtuig geselecteerde radiaal te onderscheppen of te volgen door middel van fasevergelijking (very high frequency omnidirectional range);

i. *Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart*: het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, Stb. 1947, H 165, laatstelijk Trb. 1978,124.

Communicatie- en navigatieapparatuur

Artikel 2

1. Voor het uitvoeren van een vlucht in het vluchtinformatiegebied Amsterdam is een luchtvaartuig niet zijnde een staatsluchtvaartuig voor zover het betreft:
 - a. een vleugelvliegtuig met turbine motoren met een maximaal toegelaten startmassa boven 15.000 kg of met een goedgekeurde configuratie voor meer dan 30 zitplaatsen voor passagiers, of
 - b. een vleugelvliegtuig met turbine motoren met een maximaal toegelaten startmassa boven 5700 kg of met een goedgekeurde configuratie voor meer dan 19 zitplaatsen voor passagiers met ingang van 1 januari 2005, uitgerust met een Airborne Collision Avoidance System van de tweede generatie (ACAS II), dat voldoet aan de eisen gesteld in bijlage 10, boek IV, van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.
2. De Minister kan bepalen dat het eerste lid voor een in onderdeel a van dat lid bedoeld luchtvaartuig tot en met 30 september 2001 niet van toepassing is indien wordt aangetoond dat het voornemen bestaat om het luchtvaartuig met ACAS uit te rusten

en vertraging is opgetreden ten gevolge van

- a. late levering van onderdelen voor een nieuwe installatie van ACAS II, versie 7, of voor opwaardering van ACAS II, versie 6.04A naar versie 7;
- b. late instemming met de Service Bulletins voor ACAS II, versie 7;
- c. technische problemen of installatieproblemen met betrekking tot het vliegtuigcasco, of
- d. het certificatieproces.

Artikel 3

1. Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht in het vluchtinformatiegebied Amsterdam is een luchtvaartuig uitgerust met:
 - a. een VHF-zend/ontvanginstallatie met kanaalafstanden van 8,33 kHz of 25 kHz, waarmee een voortdurende tweezijdige radioverbinding kan worden onderhouden met de betrokken luchtverkeersdiensten op de daartoe bestemde frequenties zoals gepubliceerd in de luchtvaartgids, en met kanaalafstanden van 8,33 kHz indien IFR-vluchten boven vliegniveau 245 worden uitgevoerd;
 - b. een installatie die het mogelijk maakt een VOR te gebruiken, van welke installatie voor het uitvoeren van vluchten op vliegniveau 100 en hoger een dubbele uitvoering nodig is;
 - c. een DME;
 - d. een ADF, en
 - e. een SSR-transponder met mode S, die voldoet aan de eisen, bedoeld in bijlage 10, boek IV (surveillance radar and collision avoidance systems) van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.
2. Het eerste lid, onderdeel a, is niet van toepassing voor staatsluchtvaartuigen, indien deze beschikken over een UHF-zend/ontvanginstallatie.
3. Voor het volgen van een luchtverkeersroute op vliegniveau 100 en hoger is een luchtvaartuig niet zijnde een staatsluchtvaartuig uitgerust met een installatie die het mogelijk maakt om met RNAV luchtverkeersroutes te vliegen met een afwijking van ten hoogste 5 zeemijlen tijdens ten minste 95% van de vliegtijd en die is toegela-

ten op basis van ICAO Doc 7030 Regional Supplementary Procedures.

Artikel 4

Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht of een gecontroleerde VFR-vlucht in het vluchtinformatiegebied Amsterdam is een luchtvaartuig uitgerust met telecommunicatie-installaties die ten minste voldoen aan de eisen, gesteld in bijlage 10, boek I, deel 1 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

Artikel 5

Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht in het vluchtinformatiegebied Amsterdam is een luchtvaartuig uitgerust met navigatie-installaties die ten minste voldoen aan de eisen, gesteld in bijlage 10, boek I, deel 1 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

Artikel 6

Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht in het RVSM-luchtruim in het vluchtinformatiegebied Amsterdam is een luchtvaartuig met ingang van 24 januari 2002 uitgerust met navigatie-apparatuur die voldoet aan de eisen gesteld in JAA temporary guidance leaflet no 6, revision 1, blijvende uit een goedkeuring van het luchtvaartuig voor het gebruik er van in het RVSM luchtruim.

Artikel 7

1. Voor het uitvoeren van een VFR-vlucht in het vluchtinformatiegebied Amsterdam, behalve in gebieden met de classificatie G buiten de Genofic Area, is een luchtvaartuig uitgerust met een SSR-transponder met mode S of 4096 codemogelijkheden in mode A met automatische hoogterapportering in mode C, die voldoet aan de eisen, bedoeld in bijlage 10, Boek IV (surveillance radar and collision avoidance systems) van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.
2. Het eerste lid is tot 1 januari 2003 niet van toepassing op een ballon, zweefvliegtuig, zeilvliegtuig of schermvliegtuig.

Gebruik van transponders

Artikel 8

Voor het uitvoeren van een vlucht in het vluchtinformatiegebied Amsterdam wordt een SSR-transponder als volgt gebruikt:

a. indien de luchtverkeersdienst vraagt de mogelijkheden van de aan boord aanwezige SSR-transponder te specificeren, geeft de gezagvoerder van het luchtvaartuig dit aan door de letters te gebruiken die voor dat doel zijn omschreven bij punt 10 van het vliegplanformulier bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de Regeling vliegplannen;

b. indien de luchtverkeersdienst middels de term 'confirm squawk' vraagt om de geselecteerde code te bevestigen, verifieert de gezagvoerder de code op de SSR-transponder, stelt zo nodig de toegewezen code opnieuw in, en bevestigt de luchtverkeersdienst de geselecteerde code zoals weergegeven op de SSR-transponder;

c. de bijzondere identificatiemogelijkheid SPL of IDENT wordt uitsluitend gebruikt op verzoek van de betrokken luchtverkeersdienst;

d. indien een luchtverkeersdienst om informatie over de vlieghoogte vraagt tijdens mondelinge communicatie, verstrekt de gezagvoerder deze informatie door de vlieghoogte te melden die op zijn hoogtemeter wordt aangegeven en wel in de dichtstbijzijnde eenheid van 30 meter of 100 voet;

e. in luchtvaartuigen die zijn uitgerust met een SSR-transponder met mode S met de mogelijkheid om het luchtvaartuig te identificeren, stelt de gezagvoerder die identificatie zodanig in dat deze correspondeert met de identificatie die is gespecificeerd onder punt 7 van het vliegplan of, als geen vliegplan wordt ingediend, het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk van het luchtvaartuig;

f. in geval van nood stelt de gezagvoerder de SSR-transponder in op mode A code 7700, tenzij tevoren een individuele identificatiecode is verstrekt en ingesteld en de gezagvoerder geen bijzondere reden aanwezig acht om mode A code 7700 alsnog in te stellen;

g. bij verlies van tweezijdige radioverbinding met de betrokken luchtverkeersdienst tijdens een gecontroleerde vlucht stelt de gezagvoerder de transponder in op mode A code 7600;

h. indien het luchtvaartuig is onderworpen aan wederrechtelijke inmenging, tracht de gezagvoerder de SSR-transponder in te stellen op mode A code 7500, tenzij de omstandigheden het gebruik van mode A code 7700 rechtvaardigen;

i. indien een gezagvoerder mode A

code 7500 heeft geselecteerd en de luchtverkeersdienst vraagt deze selectie te bevestigen, antwoordt hij afhankelijk van de omstandigheden bevestigend of helemaal niet.

Artikel 9

Voor het uitvoeren van een IFR-vlucht in het vluchtinformatiegebied Amsterdam wordt, tenzij door de betreffende luchtverkeersdienst een andere opdracht is verstrekt of afwijkende voorschriften van toepassing zijn door de aard van het luchtvaartuig of het doel van de vlucht, een SSR-transponder als volgt gebruikt:

a. de SSR-transponder wordt onmiddellijk voorafgaande aan de opstijging in werking gesteld en in werking gehouden tot de landing;

b. de SSR-transponder wordt ingesteld op de individuele identificatiecode die laatstelijk is verstrekt door de betrokken luchtverkeersdienst;

c. zolang geen individuele identificatiecode is verstrekt, wordt mode A code 2000 ingesteld;

d. indien voor het vertrek blijkt dat de SSR-transponder niet of niet goed werkt en niet voor vertrek kan worden hersteld, wordt

1° de betrokken luchtverkeersdienst hierover zo spoedig mogelijk en bij voorkeur voorafgaand aan het indienen van het vliegplan ingelicht, en

2° een vliegplan ingediend met als bestemming het dichtstbijzijnde geschikte luchtvaartterrein waar herstel kan plaatsvinden, met vermelding van de staat van de SSR-transponder onder punt 10;

e. indien na het vertrek blijkt dat de SSR-transponder niet of niet goed werkt, rekening wordt gehouden met beperkingen bij de uitvoering van het vliegplan;

f. na de landing al het mogelijke wordt verricht om de SSR-transponder te laten herstellen of vervangen voor de volgende vlucht;

g. Indien herstel of vervanging ter plaatse niet mogelijk is, wordt

1° de betrokken luchtverkeersdienst hierover zo spoedig mogelijk en bij voorkeur voorafgaand aan het indienen van het vliegplan ingelicht, en

2° een vliegplan ingediend met als bestemming het dichtstbijzijnde geschikte luchtvaartterrein waar herstel kan plaatsvinden, met vermelding van de staat van de SSR-transponder onder punt 10.

Artikel 10

Voor het uitvoeren van een VFR-vlucht in het vluchtinformatie-gebied Amsterdam wordt, tenzij door de betreffende luchtverkeersdienst een andere opdracht is verstrekt of afwijkende voorschriften van toepassing zijn door de aard van het luchtvaartuig of het doel van de vlucht, een SSR-transponder als volgt gebruikt:

- de SSR-transponder wordt tijdig in werking gesteld en in werking gehouden tot de landing;
- mode A code 7000 wordt ingesteld.

Strafbepaling

Artikel 11

Handelen in strijd met de artikelen 2 tot en met 10 van deze regeling is een strafbaar feit.

Slotartikelen

Artikel 12

De Minister van Verkeer en Waterstaat draagt zorg voor een vertaling van bijlage 10, boek I, deel 1, en boek IV van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en van ICAO Doc 7030 Regional Supplementary Procedures. Hij doet van de wijze van bekendmaking mededeling in de Staatscourant.

Artikel 13

Het Besluit navigatie- en communicatie-installaties voor IFR-vluchten en de Regeling SSR-transponder worden ingetrokken.

Artikel 14

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 15

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos.*

Toelichting

Algemeen

Met de onderhavige regeling wordt voldaan aan verplichtingen voortvloeiend uit bijlage 10, van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago) Stb. 1947, H 165, laatstelijk Trb. 1978, 124, aan het daarmee samenhangende ICAO-document 7030 alsmede aan JAA leaflet nr. 6.

Aangezien het hier internationale overeenkomsten betreft waarbij alle EU-lidstaten partij zijn, kan ingevolge artikel 10 van Richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften (PbEG L 34), notificatie van de regeling achterwege blijven. De regeling treedt in de plaats van het Besluit navigatie en communicatie-installaties voor IFR-vluchten en de Regeling SSR-transponder. Zij heeft thans betrekking op zowel VFR- als IFR-vluchten.

De transponderverplichting voor al het luchtverkeer komt voort uit internationale afspraken. Deze zijn wereldwijd gemaakt via de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Het tijdschema voor invoering is tot stand gekomen via overleg met de landen binnen de ICAO EUR Region.

De regeling voorziet er in dat aan boord van aangegeven categorieën luchtvaartuigen apparatuur aanwezig is waardoor de gezagvoerder wordt geadviseerd inzake manoeuvres ter voorkoming van een botsing met conflicterende luchtvaartuigen, het zogenaamde airborne collision avoidance system (ACAS). Dit systeem en de eisen waaraan dit moet voldoen is omschreven in de bijlagen 2, 6, 10 en 11 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart. De verplichting dat ACAS-apparatuur in een luchtvaartuig aanwezig is geldt niet voor staatsluchtvaartuigen. Daaronder worden luchtvaartuigen begrepen die vluchten uitvoeren voor defensie, douane of politie.

Het aantal voor de luchtvaart beschikbare radiokanalen is verhoogd. Deze maatregel vloeit voort uit afspraken die over het radiogebruik in de luchtvaart zijn gemaakt in de ICAO Special

Communications/Operations Divisions Meeting die in maart/april 1995 werd gehouden in Montreal. In Nederland zal op basis van die afspraken radioapparatuur worden gebruikt met kanaalafstanden van 8,33 kHz voor vluchten boven vliegniveau 245. In dit deel van het luchtruim wordt de luchtverkeersdienstverlening verzorgd door de Eurocontrol-organisatie en de Defensieorganisatie. Aangezien de radioapparatuur met een kanaalseparatie van 8,33 kHz ook geschikt is voor communicatie met radioapparatuur met een kanaalseparatie van 25 kHz is het ook toegestaan deze te gebruiken beneden vliegniveau 245. Vliegplannen voor vluchten boven dat vliegniveau, met luchtvaartuigen die niet over de juiste radioapparatuur beschikken, worden geweigerd. De verplichting voor radioapparatuur geldt volgens afspraken met ICAO en de Eurocontrol-organisatie ook voor staatsluchtvaartuigen ("State aircraft"), tenzij die beschikken over UHF radioapparatuur. Eurocontrol Maastricht en de Defensieorganisatie zijn in staat tevens luchtverkeer af te handelen dat van die apparatuur gebruik maakt.

De eisen voor telecommunicatie- en navigatieinstallaties zijn opgenomen in verband met het FM-immuniteitsprobleem. De internationaal overeengekomen frequentietoewijzing leidt er toe dat de kans groter wordt dat radiostations storen op luchtvaartfrequenties (zoals bijvoorbeeld VHF-radio's, VOR- en instrumentlandingsstelsel (ILS)-ontvangers). Dat is ook in Nederland het geval. Verstoring kan tot gevolg hebben dat een luchtvaartuig zich niet op de positie bevindt die de vlieger verwacht. Dat kan vooral in de laatste fase voor de landing catastrofale gevolgen hebben. Omdat nog niet alle lidstaten van ICAO de verplichtingen bedoeld in bijlage 10, boek I, deel 1, bij het Verdrag van Chicago hebben opgelegd aan de luchtvaartuigen die bij hen zijn geregistreerd, is het van groot belang om die verplichting op te leggen aan alle luchtvaartuigen die gebruik maken van het Nederlandse luchtruim.

Voorts worden regels gegeven voor het uitvoeren van IFR-vluchten binnen het RVSM-luchtruim. Deze maatregel komt voort uit de wens om vertragingen in het internationale

luchtverkeer boven Europa te verminderen. De Eurocontrol organisatie heeft daarom het EU RVSM programma opgezet. De regels die voortkomen uit dat programma houden in het kort het volgende in:

- vluchten in het RVSM luchtruim zijn alleen toegestaan onder instrumentvliegeregels (IFR)
- in het RVSM luchtruim worden in principe alle vliegtuigen toegelaten met een RVSM goedkeuring
- tussen vliegtuigen zonder RVSM goedkeuring (bijvoorbeeld staatsluchtvaartuigen) en andere vliegtuigen wordt een minimum verticale separatie aangehouden van 2000 voet
- formaties van burgervliegtuigen krijgen geen toegang tot het RVSM luchtruim
- tussen formaties van (militaire) staatsvliegtuigen en andere vliegtuigen wordt een minimum verticale separatie aangehouden van 2000 voet
- er zijn speciale procedures voor vliegplannen, radiocommunicatie, het naderen van RVSM luchtruim, training van vliegtuigbemanning en luchtverkeersleidingspersoneel.

Tenslotte worden regels gegeven inzake de transponders die aan boord aanwezig moeten zijn en het gebruik daarvan. Daarmee wordt de Regeling SSR-transponder van 11 oktober 1993 vervangen.

De vorige regeling bevatte slechts regels voor het gebruik van transponders voor zover die aan boord waren. Deze regeling verplicht het gebruik van transponders in bepaalde delen van het Nederlandse luchtruim, en stelt de gebruiksregels vast. Er wordt geen uitzondering gemaakt voor militaire luchtvaartuigen.

Dit onderdeel van de regeling is afgeleid van Doc 8168, PANS-OPS van ICAO en wel van Deel VIII, Hoofdstuk 1. Wijziging nr 9 van 7/11/96 is verwerkt.

Het gebruik van een transponder wordt verplicht voor vliegtuigen en helikopters in het vluchtinformatiegebied Amsterdam. De transponderverplichting geldt voor zowel vluchten onder zichtvliegeregels (VFR) als onder instrumentvliegeregels (IFR). De belangrijkste doelstelling van het verplichte gebruik van transponders in helikopters en vliegtuigen, inclusief microlights en touringmotorzweefvliegtuigen, is het verminderen van

het botsingsgevaar om vooral veiligheid van verkeersvluchten te verhogen. De vliegtuigen waarmee verkeersvluchten worden uitgevoerd moeten apparatuur aan boord hebben die waarschuwt voor botsingsgevaar (ACAS - airborne collision avoidance system). Deze apparatuur werkt alleen optimaal wanneer al het luchtverkeer beschikt over apparatuur die signalen uitzendt met informatie over identificatie en hoogte: de transponder.

Tevens is het van belang voor de luchtverkeersdienstverleningsorganisaties die met dit hulpmiddel betere en meer volledige informatie kunnen geven en, afhankelijk van de kwalificatie van het luchtruim en de status van de vlucht (VFR, gecontroleerd VFR, IFR of gecontroleerd IFR), uitwijkadviezen of daartoe strekkende opdrachten kunnen geven.

Er zijn nog geen transponders verkrijgbaar die geschikt zijn om te gebruiken in zweefvliegtuigen, zeilvliegtuigen, schermvliegtuigen en ballonnen. Als beleid geldt dat transponders ook voor deze luchtvaartuigen verplicht worden gesteld, zodra ze verkrijgbaar zijn. Hierover is langdurig overleg gevoerd tussen de betrokken ministeries, de luchtverkeersdienstverleningsorganisaties en de belangenorganisaties voor de general aviation. Er wordt van uit gegaan dat de betreffend transponders op 1 januari 2003 beschikbaar zullen zijn.

De thans getroffen regeling met betrekking tot transponders is onder meer aangekondigd in circulaire voor de luchtvaart (AIC), en wel op 25 maart 1998 en op 6 mei 1999. Over het tijdschema en de voorlopige uitzonderingen is overleg gevoerd met de belangenorganisaties voor de general aviation.

Internationaal overleg vindt nog plaats over de definitieve datum waarop transponders met de mode S verplicht worden binnen het luchtruim van de lidstaten van de European Civil Aviation Conference (ECAC) met een hoge dichtheid van het luchtverkeer.

Artikelen

Artikel 2, tweede lid

De noodzaak van uitstel van de verplichting om ACAS aan boord te hebben kan tegenover de minister worden aangetoond door:

- het vermelden van de aard van de technische of leveringsproblemen,
- een kopie van de aankoopovereenkomst met de verkoper van ACAS,
- een kopie van het tijdschema installatie,
- het vermelden van de verwachte datum waarop ACAS in gebruik wordt genomen.

Artikel 3, eerste lid, onder e, en artikel 7, eerste lid

Voor het uitvoeren van IFR-vluchten is in artikel 1, onderdeel b, van de Regeling vergunning tot vluchtuitvoering voor luchtvaartuigen waarmee internationale vervoersvluchten worden uitgevoerd een transponder met mode S verplicht gesteld. Voor de overige luchtvaartuigen is voor het uitvoeren van VFR-vluchten de minimale uitrusting een transponder met mode A en mode C.

De technische eisen voor SSR-transponders zijn vermeld in bijlage 10, Boek IV, hoofdstuk 3, van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart. Deze eisen zijn voor in Nederland geregistreerde luchtvaartuigen opgenomen in de regelingen ten aanzien van de voorbereiding en uitvoering van verkeersvluchten, rondvluchten en de uitrusting bij vluchten niet zijnde verkeersvluchten.

Artikel 6

Op 24 januari 2002 wordt in Europa de verticale separatie tussen vliegtuigen in het luchtruim vanaf FL290 tot en met FL410 gereduceerd van 2000 voet naar 1000 voet. Door de reductie in separatie (reduced vertical separation minimum, afgekort RVSM) komen er 6 vliegniveaus bij. Dit heeft tot gevolg:

- de en-route capaciteit neemt toe, waardoor vertragingen afnemen,
- vermindering van het aantal conflictpunten,
- meer mogelijkheden om vliegtuigen op optimale economische hoogte te laten vliegen,
- vermindering van de werkdruk bij luchtverkeersleiders.

Extra vlieg-niveau (FL)	Reeds bestaande niveaus	
FL400	FL410	<p>Het Luchtverkeersreglement is gebaseerd op de artikelen 5.5, 5.11 en 5.12 van de Wet luchtvaart. Volgens artikel 63 van het Luchtverkeersreglement, is het handelen in strijd met het bepaalde in of krachtens de artikelen 40, 44a en 49 een strafbaar feit.</p> <p>De sanctie is volgens artikel 11.9 van de Wet luchtvaart een hechtenis van ten hoogste zes maanden of een geldboete van ten hoogste de derde categorie.</p> <p>Bovendien bepaalt artikel 11.11 van de Wet luchtvaart, dat bij veroordeling de bevoegdheid om aan boord van een luchtvaartuig werkzaamheden te verrichten als lid van het boordpersoneel voor ten hoogste drie jaar kan worden ontzegd. Als na die periode binnen drie jaar opnieuw sprake is van strafbare feiten, kan de bevoegdheid tot zes jaar worden ontzegd.</p>
FL380	FL390	
FL360	FL370	
FL340	FL350	
FL320	FL330	
FL300	FL310	
	FL290	

Om tijdig te kunnen beoordelen of het echt verantwoord is om RVSM op 24 januari 2002 in te voeren, is het dringend gewenst dat de betrokken luchtvaartmaatschappijen reeds op 31 maart 2001 beschikken over een volledige RVSM approval.

Nadere informatie over EUR RVSM is verkrijgbaar op website <http://www.eur-rvsm.com>

Artikel 11

Volgens artikel 11.9 van de Wet luchtvaart is er sprake van een strafbaar feit wanneer in strijd wordt gehandeld met onder andere het bepaalde krachtens artikel 5.5, voorzover dit in die regels uitdrukkelijk is bepaald. Het strafbare feit is een overtreding.

Artikel 14

Aangezien de onderhavige regeling een formalisering betreft van een reeds bestaande praktijk wordt voor de inwerkingtreding geen overgangstermijn in acht genomen.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos.*