

Wijziging Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties in verband met een herzien systeem van noodradiobakens

20 december 2001/
Nr. IVW/L 01.540855
Inspectie Verkeer en Waterstaat

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:

Artikel 1

De Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt gewijzigd als volgt:
1. De onderdelen c tot en met i worden geletterd d tot en met j.

2. Er wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

c. ELT: noodradiobaken met een zendfrequentie van 406 MHz. (emergency locator transmitter).

B

In artikel 4 vervalt ‘, boek I, deel 1’.

C

In artikel 5 vervalt ‘, boek I, deel 1’.

D

Artikel 8 wordt gewijzigd als volgt:
1. De onderdelen a tot en met i worden geletterd c tot en met k.

2. Er wordt twee onderdelen ingevoegd, luidende:

a. wanneer het luchtvaartuig is voorzien van een bruikbare SSR-transponder schakelt de gezagvoerder deze in gedurende de gehele vlucht ongeacht of het luchtvaartuig zich binnen luchtruim bevindt waar de SSR-transponder is voorgeschreven voor luchtverkeersleidingsdoeleinden;
b. behalve in geval van nood, bij verlies van tweezijdige radioverbinding of indien het luchtvaartuig is onderworpen aan wederrechtelijke inmenging, wordt door de gezagvoerder de hoogste uitlezing in mode C aangezet, en

1° de mode A code geselecteerd die individueel is verstrekt door de betrokken luchtverkeersdienst waarmee contact wordt onderhouden,
2° de transponder aangezet en de mode A code geselecteerd in overeenstemming met de regionale burgerluchtvaartovereenkomst, of
3° bij afwezigheid van aanwijzingen van de betrokken luchtverkeersdienst en regionale burgerluchtvaartovereenkomst mode A code 2000 ingesteld, tenzij door de betreffende luchtverkeersdienst een andere opdracht is verstrekt.

E

Artikel 10 komt te luiden:

Artikel 10

1. Voor het uitvoeren van een VFR-vlucht in het vluchtinformatiegebied Amsterdam zijn de volgende voorschriften voor het gebruik van een SSR-transponder van toepassing:
a. het gebruik van een SSR-transponder met de mode S of 4096 codemogelijkheden in mode A met automatische hoogterapportering in mode C is verplicht in het luchtruim met de classificatie A, B, C, D, E of F en in de Genofic-Area;
b. mode A code 7000 wordt ingesteld.
2. De verplichtingen, bedoeld in het eerste lid, zijn niet van toepassing wanneer 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.

F

Na artikel 10 worden, onder vernummering van de artikelen 11 tot en met 15 in 14 tot en met 18, drie artikelen ingevoegd luidende:

Artikel 11

1. Onverminderd artikel 12, eerste lid, moeten met ingang van 1 januari 2005 vliegtuigen in de categorie ‘International Commercial Air Transport’, die lange afstandvluchten uitvoeren boven water, uitgerust zijn met ten minste twee ELT’s waarvan

één ELT die automatisch geactiveerd wordt.

2. Onverminderd artikel 12, tweede lid, moeten met ingang van 1 januari 2005 vliegtuigen in de categorie ‘International Commercial Air Transport’ die vluchten uitvoeren boven door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen gebieden over land uitgerust zijn met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt.

3. Onverminderd artikel 12, derde lid, moeten met ingang van 1 januari 2005 vliegtuigen in de categorie ‘International General Aviation’ die lange afstand vluchten uitvoeren boven water of vluchten uitvoeren boven door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen gebieden over land, uitgerust zijn met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt.

4. Onverminderd artikel 12, vierde lid, moeten met ingang van 1 januari 2005 prestatie klasse 1 en 2 helikopters in de categorie ‘International Commercial Air Transport’ die vluchten uitvoeren boven water en op een afstand van meer dan 10 minuten op normale kruissnelheid vliegen vanaf land en prestatie klasse 3 helikopters die vluchten boven water uitvoeren buiten autorotatie of noodlandingsafstand van land, uitgerust zijn met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt en ten minste één overlevings-ELT die met de hand geactiveerd wordt in een reddingsvlot.

5. Onverminderd artikel 12, vijfde lid, moeten met ingang van 1 januari 2005 helikopters in de categorie ‘International Commercial Air Transport’ die vluchten uitvoeren boven door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen gebieden boven land uitgerust zijn met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt.

6. Onverminderd artikel 12, zesde lid, moeten met ingang van 1 januari 2005 prestatie klasse 1 en 2 helikopters in de categorie ‘International General Aviation’ die vluchten uitvoeren boven water en prestatie klasse 3 helikopters in dezelfde categorie,

die vluchten boven water uitvoeren buiten autorotatie of noodlandingsafstand van land uitgerust zijn met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt en ten minste één overlevings-ELT die met de hand geactiveerd wordt in een reddingsvlot.

7. Onverminderd artikel 12, zevende lid, moeten met ingang van 1 januari 2005 helikopters in de categorie 'International General Aviation', die vluchten uitvoeren boven door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen gebieden boven land uitgerust zijn met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt.

8. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan na 1 januari 2005 ten behoeve van vliegtuigen of helikopters waarvan het bewijs van luchtwaardigheid vóór 1 januari 2002 is afgegeven, éénmalig ontheffing verlenen tot de eerstvolgende groot onderhoudsbeurt, maar niet later dan tot 1 januari 2008.

Artikel 12

1. Vliegtuigen in de categorie 'International Commercial Air Transport' waarvan het bewijs van luchtwaardigheid na 1 januari 2002 voor de eerste maal wordt afgegeven en die lange afstand vluchten boven water uitvoeren, moeten uitgerust zijn met ten minste twee ELT's, waarvan één ELT die automatisch geactiveerd wordt.

2. Vliegtuigen in de categorie 'International Commercial Air Transport' waarvan het bewijs van luchtwaardigheid na 1 januari 2002 voor de eerste maal wordt afgegeven en welke vluchten uitvoeren boven door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen gebieden over land moeten uitgerust zijn met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt.

3. Vliegtuigen in de categorie 'International General Aviation' waarvan het bewijs van luchtwaardigheid na 1 januari 2002 voor de eerste maal wordt afgegeven en die lange afstand vluchten uitvoeren boven water of boven door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen gebieden boven land, moeten uitgerust zijn met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt.

4. Prestatie klasse 1 en 2 helikopters in de categorie 'International Commercial Air Transport' waarvan het bewijs van luchtwaardigheid na 1

januari 2002 voor de eerste maal wordt afgegeven en die vluchten uitvoeren boven water en op een afstand van meer dan 10 minuten op normale kruissnelheid vliegen vanaf land en prestatie klasse 3 helikopters in dezelfde categorie die vluchten boven water uitvoeren buiten autorotatie- of noodlandingsafstand van land, moeten uitgerust zijn met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt en ten minste één overlevings-ELT die met de hand geactiveerd wordt in een reddingsvlot.

5. Helikopters in de categorie 'International Commercial Air Transport' waarvan het bewijs van luchtwaardigheid na 1 januari 2002 voor de eerste maal wordt afgegeven en die vluchten uitvoeren boven door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen gebieden boven land moeten uitgerust zijn met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt.

6. Prestatie klasse 1 en 2 helikopters in de categorie 'International General Aviation' waarvan het bewijs van luchtwaardigheid na 1 januari 2002 voor de eerste maal wordt afgegeven en die vluchten uitvoeren boven water en prestatie klasse 3 helikopters in dezelfde categorie waarvan het bewijs van luchtwaardigheid na 1 januari 2002 voor de eerste maal wordt afgegeven en die vluchten boven water uitvoeren buiten autorotatie- of noodlandingsafstand van land moeten uitgerust zijn met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt en ten minste één overlevings-ELT die met de hand geactiveerd wordt in een reddingsvlot.

7. Helikopters in de categorie 'International General Aviation' waarvan het bewijs van luchtwaardigheid na 1 januari 2002 voor de eerste maal wordt afgegeven en die vluchten uitvoeren boven door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen gebieden boven land moeten uitgerust zijn met ten minste één ELT die automatisch geactiveerd wordt.

Artikel 13

1. De Minister van Verkeer en Waterstaat kent aan elk luchtvaartuig op aanvraag een 24-bit luchtvaartuig-adres toe dat geregistreerd wordt in een gegevensbestand, aangehouden door de hoofdinspecteur-directeur van de Divisie Luchtvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

2. Het digitale signaal van de ELT bevat, behoudens in uitzonderlijke gevallen, het 24-bit luchtvaartuigadres van het bijbehorende luchtvaartuig, ten behoeve van de identificatie.

3. Gebruikers van luchtvaartuigen die ELT's vervangen, plaatsen ELT's die zijn gecodeerd met het 24-bit luchtvaartuigadres volgens het 'serialized user protocol' of het 'standard location protocol'.

4. De toekenning van het 24-bit luchtvaartuigadres, bedoeld in het eerste lid, geschiedt door tussenkomst van de inspecteur-generaal van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Bij de aanvraag wordt het registratiekenmerk, het type en het serienummer van het luchtvaartuig vermeld.

5. De door de Minister van Verkeer en Waterstaat toegekende 24-bit luchtvaartadressen, alsmede de wijzigingen daarin, worden door de hoofdinspecteur-directeur van de Divisie Telecom van de Inspectie Verkeer en Waterstaat opgenomen in het gegevensbestand van de opsporings- en reddingsdienst in Nederland. Uitsluitend ELT's die zijn geprogrammeerd op de in dit artikel bedoelde wijze worden in het gegevensbestand van de opsporings- en reddingsdienst in Nederland opgenomen.

6. Voor luchtvaartuigen die een 24-bit luchtvaartuigadres voor andere doeleinden in gebruik hebben, wordt dit adres gebruikt voor de bij het luchtvaartuig behorende ELT's.

G

In artikel 14 wordt '10' vervangen door: 13.

Artikel II

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

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos.

¹ Stert. 2001, nr. 111.

Toelichting

Algemeen

Van oudsher wordt in de luchtvaart gebruik gemaakt van noodradiobakens, Emergency Locator Transmitters (ELT's) genaamd. De

ELT's maken thans gebruik van de noodfrequenties voor de luchtvaart, 121.5 MHz en/of 243.0 MHz. De signalen van deze ELT's worden opgevangen door de satellieten die werken binnen het internationale COSPAS-SARSAT systeem. Via grondstations worden de signalen van deze ELT's doorgegeven aan het Reddings Coördinatie Centrum (RCC) in het gebied waar de ELT zich vermoedelijk bevindt. Het signaal wordt tevens gebruikt voor het doelzoeken door zoek- en reddingseenheden (opsporings- en reddingsdienst in Nederland).

Nadeel van de bakens die functioneren op de 121.5 MHz (en/of 243.0 MHz) is dat via de satellieten geen nauwkeurige positie bepaald kan worden en er geen identificatiecode van het betreffende luchtvaartuig wordt meegezonden. Om deze twee belangrijke nadelen te verbeteren worden deze ELT's opgevolgd door een nieuwe generatie die werkt op 406 MHz. Deze 406 MHz ELT's zenden uitsluitend voor het doelzoeken tevens een signaal op de 121.5 MHz uit. Met de 406 MHz ELT's kan via de COSPAS - SARSAT satellieten een nauwkeurige positie worden bepaald en wordt identificatie van het bijbehorende luchtvaartuig meegestuurd.

De Search and Rescue (SAR-) organisatie is op het punt gekomen, dat eerste noodoproepen op 121.5 MHz en/of 243.0 MHz voor het merendeel niet gehonoreerd worden, omdat het niet doenlijk is SAR-eenheden uit te laten rukken voordat een daadwerkelijke noodsituatie is bevestigd. In dit verband wordt opgemerkt dat het vroegtijdig ontdekken en lokaliseren van een noodsituatie van het grootste belang is om overlevenden te redden. Ook het grote aantal valse alarmmeldingen die worden ver-

oorzaakt door onbedoelde uitzendingen op 121.5 MHz en/of 243.0 MHz door ELT's vormt een bedreiging voor de doelmatigheid van de Search and Rescue.

Daarom is in de vergaderingen van COSPAS-SARSAT, de International Maritime Organisation (IMO), IMO's Sub-Committee on Radiocommunications and Search and Rescue (COMSAR) en de ICAO/IMO Joint Working Group on SAR (JWG) besloten in de nabije toekomst het doorgeven en verwerken van het 121.5 MHz signaal door middel van satellieten te staken.

In artikel 11 tot en met 13 wordt in plaats van de verzamelnaam luchtvaartuigen de naam vliegtuigen en helikopters gebruikt om de eisen te kunnen specificeren.

Ingevolge artikel 37 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Stb, 1947, 65) zijn alle lidstaten verplicht samen te werken om een hoge graad van gelijkheid van regelgeving, normen, procedures, organisatie gerelateerd aan luchtvaartuigen, personeel, luchtwegen, hulp en reddingsdiensten te bewerkstelligen zodat deze eenduidigheid de luchtvaart ten goede komt. De internationale luchtvaartorganisatie ICAO geeft regelgeving, normen en procedures uit zoals in dit geval bijlage 6 en 10 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

Omdat deze regeling gebaseerd is op genoemde bijlagen is het niet nodig dat deze Regeling genotificeerd wordt.

Artikelsgewijs

Artikel 8 en 10

De verplichting tot het gebruik van de SSR transponder is duidelijker geformuleerd. In luchtruim met klasse

G mag worden gevlogen door luchtvaartuigen zonder transponder. Luchtvaartuigen met een transponder moeten deze gedurende de gehele vlucht ingeschakeld houden met zowel mode A als mode C (hoogterapportering). Beide functies zitten ook in mode S.

Artikel 12

De verplichtingen genoemd in de artikelen 12 en 13 zijn overeenkomstig bijlage 6 en 10 behorende bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

Artikel 13

De codering en registratie van ELT's die werken op 406 MHz zijn uiterst belangrijk. Op deze manier wordt het gemakkelijker te bepalen wat de geschikte SAR-middelen zijn bij een noodgeval. Als een luchtvaartuig reeds een 24-bit adres voor andere doeleinden in gebruik heeft is een aanvraag voor een nieuw 24-bit adres niet nodig.

De mondiale verplichting om 406 MHz ELT's te gebruiken lost het probleem op dat kan ontstaan wanneer per 1 januari 2008 satellieten geen gegevens meer doorgeven aan 121.5 MHz ELT's.

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