

Wijziging Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties

Regeling van 16 februari 2007, nr. HDJZ/LUV/2007-39, Hoofddirectie Juridische Zaken, tot wijziging van de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties

De Staatssecretaris 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-installaties wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanduidingen a. tot en met j. vervallen.

2. In de alfabetische rangschikking wordt ingevoegd:

Minister: Minister van Verkeer en Waterstaat,.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de onderdelen a en b van het eerste lid wordt 'vleugelvliegtuig' telkens vervangen door: vliegtuig.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het eerste lid is voor een in dat lid bedoeld luchtvaartuig niet van toepassing indien de Eurocontrol-organisatie met betrekking tot dat luchtvaartuig een daartoe strekkende verklaring heeft afgegeven. De verklaring wordt meegevoerd tijdens de vlucht.

C

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In onderdeel a, wordt '245' vervangen door: 195.

b. Achter onderdeel d wordt ', en' vervangen door een puntkomma.

c. Onderdeel e komt te luiden:

e. een SSR-transponder met mode S/ELS, die voldoet aan de eisen, bedoeld in bijlage 10, boek IV (Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems) van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, en d. Er wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

f. indien in door de Minister daartoe aangewezen delen van het luchtruim wordt gevlogen: een SSR-transponder

met mode S/EHS, 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 tweede lid komt te luiden:

2. Het eerste lid, onderdelen a, b, c en d, is niet van toepassing voor staatsluchtvaartuigen, indien deze beschikken over een UHF-zend/ontvangstinstallatie en beschikken over een systeem met een gelijkwaardig veiligheidsniveau als de systemen genoemd in de onderdelen b, c en d.

3. Het derde lid wordt vervangen door:

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 toegelaten op basis van JAA Advisory Circular Joint 20X4 'Airworthiness Approval and Operational Criteria for the use of Navigation Systems in European Airspace Designated for Basic RNAV Operations'.

4. Voor het naderen van de luchthaven Schiphol in de nachtperiode tussen 23.00 en 06.00 uur plaatselijke tijd is een luchtvaartuig uitgerust met een installatie die het mogelijk maakt om met RNAV naderingsroutes in het naderingsgebied van Schiphol te vliegen met een afwijking van ten hoogste 1 zeemijl tijdens ten minste 95% van de vliegtijd en die is toegelaten op basis van de eisen van Temporary Guidance Leaflet 10 'AIRWORTHINESS AND OPERATIONAL APPROVAL FOR PRECISION RNAV OPERATIONS IN DESIGNATED EUROPEAN AIRSPACE' van de Joint Aviation Authorities of vergelijkbaar document en gecertificeerd is door de nationale bevoegde autoriteit hetgeen blijkt uit vermelding van het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk van het desbetreffende luchtvaartuig op de AOC.

5. De verplichting van het vierde lid geldt niet voor luchtvaartuigen die volgens gepubliceerd schema of origineel vliegplan tussen 06:00 uur en 23:00 uur hadden moeten landen, doch vanwege de hierna te noemen bijzondere en incidentele omstandigheden bij aankomst zijn vertraagd of vervroegd en dit redelijkerwijs kunnen aantonen aan de Minister:

a. onverwachte vertragende omstandigheden die op het moment van vertrek

redelijkerwijs niet hadden kunnen worden voorzien;

b. luchtverkeersleidingstechnische redenen;

c. een technische storing van het luchtvaartuig, of van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;

d. extreme meteorologische omstandigheden die een vertraging rechtvaardigen.

D

In artikel 6 wordt met 'met ingang van 24 januari 2004' vervangen door: niet zijnde een staatsluchtvaartuig.

E

Artikel 7 komt te luiden:

Artikel 7

1. Voor het uitvoeren van een VFR-vlucht in het vluchtinformatiegebied Amsterdam, behalve in gebieden met de classificatie G beneden 1200 voet AMSL buiten de Genofic Area, is een luchtvaartuig uitgerust met een SSR-transponder met mode S/ELS 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, en a. uitgerust met een SSR-transponder met mode S/ELS, die voldoet aan de eisen, bedoeld in bijlage 10, Boek IV (Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems) van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, of b. indien het eerste bewijs van luchtwaardigheid met betrekking tot het desbetreffende luchtvaartuig is afgegeven na 30 maart 2005, uitgerust met een SSR-transponder met mode S/ELS, 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 niet van toepassing op een zweefvliegtuig, zeilvliegtuig of schermvliegtuig in de door de Minister in overeenstemming met de Minister van Defensie als uitzonderingsgebieden aangewezen bijzondere luchtverkeersgebieden, waarbinnen het gebruik van een SSR-transponder voor die luchtvaartuigen niet nodig is.

F

In artikel 8, onderdeel e, wordt 'SPL of IDENT' vervangen door: SPI of IDENT.

G

In artikel 10, eerste lid, wordt onder verlettering van onderdeel b naar onderdeel c, een onderdeel ingevoegd, luidende: b. 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 overige luchtruim met de classificatie G op en boven 1200 voet AMSL, met uitzondering van het luchtruim onder de Schiphol TMA 1;

H

In de artikelen 11, tweede, derde, vijfde, zevende en achtste lid, 12, tweede, derde, vijfde en zevende lid, 13, eerste en vijfde lid, en 15 wordt 'Minister van Verkeer en Waterstaat' telkens vervangen door: Minister.

Artikel 11

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

1. De onderdelen e en f van artikel 3, eerste lid zijn tot en met 30 maart 2007 niet van toepassing op vliegtuigen en helikopters waarvan het eerste bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven voor 31 maart 2004.
2. De onderdelen e en f van artikel 3, eerste lid, van de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties zijn tot en met 31 maart 2009 niet van toepassing op staatsluchtvaartuigen indien is aangegevoerd dat het voornemen bestaat om het luchtvaartuig voor 1 april 2009 met een SSR-transponder met mode S uit te voeren en het luchtvaartuig beschikt over een SSR-transponder met 4096 coderingsmogelijkheden in mode A en met automatische hoogterapportering in mode C en bij vluchten in gebieden als bedoeld in onderdeel f de vlucht kan worden uitgevoerd volgens de regels van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.
3. In afwijking van de onderdelen e en f van artikel 3, eerste lid, van de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties is, onder de voorwaarde dat er in ieder geval een transponder met mode S is geïnstalleerd die de ACAS II functionaliteit mogelijk maakt, tot en met 30 maart 2007 voor vliegtuigen bedoeld in artikel 2, eerste lid, de installatie toegestaan van een SSR transponder met mode S die deel uitmaakt van de ACAS II installatie, maar niet geheel voldoet aan de eisen zoals gesteld in bijlage 10, boek IV, van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.
4. In die gevallen, waarin de kosten voor een luchtvaartmaatschappij om volledig aan onderdeel e of f van artikel 3, eerste lid, van de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties te voldoen, disproportioneel zijn, kan de Minister besluiten voor ten hoogste tien procent van de voor tenminste S/EHS geschikt te maken vloot van die luchtvaartmaat-

schappij de datum, waarop aan een van die onderdelen moet worden voldaan, vast te stellen op uiterlijk 31 maart 2009.

5. De onderdelen e en f van artikel 3, eerste lid, van de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties zijn niet van toepassing op luchtvaartuigen die uiterlijk 31 december 2007 buiten dienst worden gesteld.

6. De Minister bepaalt dat artikel 3, vierde lid, van de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties tot en met 13 maart 2008 niet van toepassing is indien wordt aangetoond dat de aanvrager in de zomerdienstregeling van 2006 reeds geplande landingstijden gepubliceerd had tussen 23.00 uur en 06.00 uur plaatselijke tijd en niet kan voldoen aan de gestelde RNAV eisen conform artikel 3, vierde lid, van de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties op de datum van inwerkingtreding van deze regeling.

7. Artikel 7, eerste lid, van de Regeling navigatie- en telecommunicatie is tot en met 30 maart 2008 niet van toepassing op een ballon, zweefvliegtuig, zeilvliegtuig of schermvliegtuig, behalve in de door de Minister in overeenstemming met de Minister van Defensie als transponder verplichte gebieden aangewezen bijzondere luchtverkeersgebieden, waarbinnen het gebruik van een SSR-transponder ook voor die luchtvaartuigen nodig is.

Artikel 11

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst, met uitzondering van: a. Artikel I, onderdeel C, eerste lid, onder a, dat in werking treedt op 15 maart 2007, en b. Artikel I, onderdeel E voor wat betreft artikel 7, eerste lid, onderdeel a, dat in werking treedt op 31 maart 2008.

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

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M.H. Schultz van Haegen.*

Toelichting

Algemeen

De Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties, hierna regeling, betreft de verplichtingen met betrekking tot ACAS (Airborne Collision Avoidance System)-apparatuur en tot transponders, waaraan luchtvaartuigen moeten voldoen om IFR (Instrument Flight Rules)-vluchten en VFR (Visual Flight Rules)-vluchten in het Nederlandse luchtruim te kunnen uitvoeren. In deze regeling zijn op basis van internationale afspraken binnen Eurocontrol ter verhoging van de veiligheid van het luchtverkeer nieuwe eisen gesteld met betrekking tot een

nieuwe generatie ACAS-apparatuur (ACAS II) en tot SSR-transponders met Mode S Elementary Surveillance (S/ELS) en mode S Enhanced Surveillance (S/EHS). Tevens is een aantal data opgenomen, met ingang waarvan de luchtvaartuigen en de grondstations moeten voldoen aan die eisen.

In de praktijk is gebleken, dat de eerder vastgestelde data niet haalbaar zijn. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat de benodigde apparatuur met bijbehorende handboeken niet op tijd voorhanden is. Daarnaast komen operators voor disproportionele kosten te staan, welke niet waren voorzien. Ook de grondstations kunnen niet op tijd de nieuwe apparatuur geïnstalleerd hebben. Derhalve zijn in Eurocontrol-verband nieuwe, meer realistische data afgesproken, welke voorzien in internationaal toegestane afwijkingen.

De nieuwe afspraken over Mode S Enhanced Surveillance (S/EHS) zijn gemaakt, samen met België, Duitsland, Luxemburg, Zwitserland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk in overleg met de belangenorganisaties voor de burgerluchtvaart en met de betrokken luchtverkeersdiensten. De nieuwe afspraken over ACAS II zijn gemaakt met alle 38 European Civil Aviation Conference (ECAC)-landen.

Tevens bevat de regeling de verplichtingen met betrekking tot Area navigation (RNAV)-apparatuur, waaraan luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen om IFR-vluchten in het Nederlandse luchtruim te kunnen uitvoeren. De eerste vorm van RNAV wordt B-RNAV (Basis-aera Navigation) genoemd en is verplicht gesteld voor en-route verkeer. B-RNAV is niet geschikt voor gebruik in de Terminal Control Areas (TMA's) rond luchthavens. Als tijdelijke maatregel zijn de RNAV nachtnaderingen naar Schiphol, door de Schiphol TMA in het verleden een aantal aanvullende eisen gesteld. Het betreft hier lokale procedures. B-RNAV in combinatie met lokale aanvullingen wordt B-RNAV+ genoemd. Vanwege harmonisatie binnen ECAC is afgesproken deze lokale procedures per 27 oktober 2005 om te zetten in standaard P(recision)-RNAV routes, waarmee de nauwkeurigheid, en daarmee de veiligheid, zou toenemen. Vanwege technisch-operationele oorzaken is deze datum door veel landen niet gehaald. In Nederland is besloten voor invoering te streven naar 26 oktober 2006, maar door omstandigheden verlaat. Meerdere landen spannen zich in om genoemde datum te halen.

Onderhavige wijziging voorziet in implementatie van de gemaakte afspraken. Bovendien is van de gelegenheid gebruik gemaakt de regeling nog op een enkel ander punt te wijzigen.

Artikel I, B

Het is een specifiek vliegtuig dat niet is uitgerust met ACAS II toegestaan voor het uitvoeren van onderhoudsvluchten, afleveringsvluchten, vluchten van vroegere militaire vliegtuigen welke nu geregistreerd zijn als burgerluchtvaartuig, luchtwerk, historische vluchten en ongebruikelijke operaties om te vliegen in het luchtruim van de ECAC lidstaten. Daarvoor is een verklaring nodig van Eurocontrol. Die verklaring kan worden aangevraagd bij de EUROCONTROL ACAS Support Unit (ASU) overeenkomstig het bij Aeronautical Information Circular (AIC)-A gepubliceerde.

De verklaring die door Eurocontrol wordt afgegeven en door Eurocontrol met de verschillende luchtverkeersdiensten is gecommuniceerd, dient tijdens de vlucht te worden meegevoerd.

Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt de verouderde terminologie (vleugelvliegtuig) aan de vernieuwde terminologie (vliegtuig) aan te passen.

Artikel I, C

De in het eerste lid van artikel 3 opgenomen wijzigingen betreffen de implementatie van afspraken die in Eurocontrol-verband zijn gemaakt.

In artikel 3, eerste lid, van de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties worden de eisen over de uitrusting van luchtvaartuigen voor het uitvoeren van een Instrument Flight Regulations(IFR)-vlucht neergelegd. Dit artikel is ook van toepassing op militaire luchtvaartuigen. Volgens dit artikel moet de uitrusting van een luchtvaartuig onder andere bestaan uit een installatie die het mogelijk maakt een VHF Omnidirectional Range (VOR) te gebruiken, een installatie voor afstandmeting (een Distance Measuring Equipment (DME)) en een Automatic Direction Finder (ADF). Van alle militaire luchtvaartuigen die IFR-vluchten uitvoeren, kunnen de F-16 en de PC-7 niet aan deze eisen voldoen. De F-16 mist alle drie de installaties en de PC-7 heeft alleen geen ADF-installatie.

De gebruikte standaard voor het militaire luchtverkeer binnen de NAVO is een TACAN-ontvanger waarmee zowel TACAN als VORTAC grondstations (VOR en TACAN gecombineerd) kunnen worden ontvangen. Militaire vliegbases zijn over het algemeen niet uitgerust met VOR en meer in het bijzonder beschikken de militaire jachtvliegtuigen simpelweg niet over voldoende ruimte om beiden systemen aan boord te hebben. De F-16 en de PC-7 beschikken daarvoor in de plaats over een Instrument Landing System (ILS), Inertial Navigating System (INS), GPS en een UHF en VHF zend-/ontvangstinstallatie.

De regeling is nu in overeenstemming met de feitelijke situatie gebracht.

Over het derde lid kan worden opgemerkt, dat de eis voor het aan boord hebben van een B-RNAV installatie reeds vanaf 1998 van kracht is in het luchtruim van de ECAC-lidstaten. De minimum uitrusting en installatie eisen voor goedkeuring van B-RNAV implementatie, beschreven in de Joint Aviation Authorities (JAA) Temporary Guidance Leaflet (TGL) nummer 2 (rev. 1), zijn specifiek ontworpen voor enroute operaties. Deze JAA TGL 2 is vervangen door JAA Advisory Circular Joint 20X4. Voor B-RNAV is de minimum navigatie nauwkeurigheidseis gesteld op Required Navigation Performance (RNP) 5.

Publicatie van de JAA ACJ 20X4 vindt plaats in diverse circulaire's en door terinzagelegging bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, vestiging Hoofddorp, Saturnusstraat 50 te Hoofddorp.

De overige wijzigingen betreffen de implementatie van afspraken, die in Eurocontrol-verband zijn gemaakt.

Artikel 3, vierde en vijfde lid, betreffen de invoering van P-RNAV routes.

Voor het naderen van de luchthaven Schiphol in de nachtperiode, die geldt van 23.00–06.00 uur, zoals ook beschreven in het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol, zijn nachttransities gepubliceerd die zo veel mogelijk over zee lopen en woonkernen proberen te vermijden. Om deze routes te mogen vliegen dient een verkeersvliegtuig te voldoen aan een aantal specifieke eisen. Hiervoor is geen nadere certificering nodig. Indien een vliegtuig hier niet aan kan voldoen, wordt door de verkeersleiding rechtstreeks geleiding aangeboden waarbij geen rekening wordt gehouden met de contouren van de gepubliceerde routes. De huidige (B-RNAV+) eisen zijn nationaal opgesteld en zijn niet in overeenstemming met de standaard eisen zoals beschreven in Temporary Guidance Leaflet 10 van de JAA. Dit is een onduidelijke en daarmee niet optimaal veilige situatie. Binnen de ECAC is besloten deze eisen voor alle RNAV routes in de TMA's gelijk te stellen. Luchtvaartmaatschappijen dienen daarvoor aanpassingen te verrichten aan het vliegtuig, crew en de navigatiedata. Volgens dient bij de nationale autoriteit een verzoek tot wijziging van het Air Operator Certificate (AOC, een vergunning om een luchtvaartonderneming te mogen exploiteren) te worden ingediend waar de desbetreffende vliegtuigregistratie in zal worden opgenomen. De regeling geldt voor zowel vliegtuigen met straalmotoren als met propeller motoren.

De Temporary Guidance Leaflet ligt ter inzage bij de bibliotheek van de Hoofddirectie Juridische Zaken van het Ministerie, Koningskade 4 te Den Haag. Tevens vindt terinzagelegging plaats bij

de Inspectie Verkeer en Waterstaat, vestiging Hoofddorp, Saturnusstraat 50 te Hoofddorp.

Niet alle luchtvaartmaatschappijen bezitten een vloot die geheel uitgerust kan worden met genoemde P-RNAV apparatuur of kunnen de certificering, nodig voor het gebruik van deze apparatuur, gereed hebben, voordat deze regeling in werking treedt. In het algemeen zullen deze maatschappijen wel voldoen aan de niet-geharmoniseerde B-RNAV+ eisen. Indien kan worden aangetoond dat door beide, genoemde, omstandigheden certificatie niet zal plaatsvinden voor de datum van inwerkingtreding van deze regeling kan de Minister ontheffing verlenen tot 13 maart 2008. Artikel II, zesde lid voorziet in deze mogelijkheid. Deze maatschappijen mogen de nachttransities blijven vliegen. Indien niet voldaan wordt aan de B-RNAV+ eisen, wordt radargeleiding aangeboden. Op deze wijze wordt voorkomen dat bij inwerkingtreding van deze regeling een groot aantal vliegtuigen de nachtnaderingsroutes niet meer mag vliegen en niet gehouden is de transities naar P-RNAV te volgen. Dat zou leiden tot grotere overlast voor omwonenden van Schiphol en een grotere inspanning van de luchtverkeersleider met als gevolg een toegenomen veiligheidsrisico. Van de verplichting, bedoeld artikel 3, vierde lid, kan de Minister ontheffing verlenen onder de artikelen 44a en/of artikel 49 van het Luchtverkeersreglement. Onder andere kunnen in aanmerking komen: vluchten met een algemeen maatschappelijk belang, staatsvluchten en vluchten in het kader van de openbare orde en veiligheid.

De verplichting om te voldoen aan de eisen van P-RNAV geldt voor een ieder die in de nachtperiode wenst te landen op de luchthaven Schiphol. Het kan echter voorkomen dat vliegtuigen zonder P-RNAV door onvoorziene situaties in de nachtperiode terecht komen. Dit is een strafbaar feit. Aan de luchtvaartmaatschappij wordt, in het vijfde lid, de mogelijkheid geboden aan te tonen dat het feit aan omstandigheden te wijten was die haar niet kunnen worden aangerekend. Het gaat daarbij om bijzondere en incidentele omstandigheden; indien structureel in de nachtperiode wordt genaderd, zonder in het bezit te zijn van een P-RNAV approval, zal alsnog handhavend worden opgetreden. Het lid geeft de redenen die door de autoriteit worden geaccepteerd als bijzondere en incidentele omstandigheid. De luchtvaartmaatschappij moet die reden wel voldoende aannemelijk maken, binnen een door de Inspectie Verkeer en Waterstaat gestelde termijn die ongeveer zes weken zal bedragen. Vertraging als gevolg van een late inkomende vlucht wordt gezien als ketenvertraging. Indien ketenvertraging structureel voorkomt, wordt dit niet geaccepteerd als bijzonde-

re en incidentele omstandigheid, aangezien het naderen in de nachtperiode dan voorspelbaar is.

Artikel I, D

De verplichting ten aanzien van het uitvoeren van een IFR-vlucht in Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM)-luchtruim geldt niet voor staatsvluchten. Daaronder worden vliegtuigen begrepen die vluchten uitvoeren voor defensie, douane of politie. Dit was echter niet in artikel 6 opgenomen. De wijziging van dit artikel corrigeert dit hiaat en schrapt direct een overbodig geworden datum.

Artikel I, E

Over het eerste lid van artikel 7 wordt opgemerkt, dat de verplichtingen voor VFR-vluchten internationaal zijn afgestemd, maar dat de gebieden waarop die eisen worden toegepast per land verschillen. De verplichte overgang van mode A en C naar mode S/ELS, zoals in dit lid is opgenomen, is overeenkomstig de afspraken die hierover zijn gemaakt met omliggende landen.

Met betrekking tot het tweede lid kan worden opgemerkt, dat de verplichting voor het voeren en gebruiken van een transponder door ongemotoriseerde luchtvaartuigen oorspronkelijk op 1 januari 2003 zou ingaan. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft deze verplichting uitgesteld eerst tot 1 april 2004 en later opnieuw met onbepaalde datum (bijlage, punt 2, bij brief van 19 januari 2004 aan de Tweede Kamer; Kamerstukken II 2003/04, 29 200 XII, nr. 105). In de luchtvaartpublicaties is hiervan mededeling gedaan.

In Nederland is het voeren van transponders en van een ACAS-systeem niet gekoppeld aan bepaalde delen van het luchtruim. Wel worden vluchten van met ACAS uitgeruste vliegtuigen doorgaans uitgevoerd binnen gecontroleerd luchtruim. Problemen kunnen zich voordoen in met name de TMA's rond de gecontroleerde luchtvaartterreinen Eindhoven, Rotterdam, Maastricht en Groningen. Die hebben op een enkele uitzondering na de luchtverkeersdienstverleningsklasse E, waarbinnen gecombineerd gebruik mogelijk is van IFR-vluchten en VFR-vluchten. Alleen aan IFR-vluchten wordt luchtverkeersleiding gegeven. VFR-vluchten hebben geen toestemming nodig om binnen het gebied te vliegen en hoeven zelfs geen radiocontact te hebben.

Het instellen van transponder verplichte gebieden, internationaal aangeduid als Transponder Mandatory Zones (TMZ), beperkt het risico van botsingen in het luchtruim tussen verkeersvliegtuigen en ongemotoriseerde luchtvaartuigen aanzienlijk.

Op grond van artikel 8 van het Luchtverkeersreglement kunnen de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Defensie als bijzonder luchtverkeersgebied gebieden aanwijzen waarbinnen ook ongemotoriseerde luchtvaartuigen en luchtvaartuigen met slechts een hulpmotor zoals de snorvliegtuigen een transponder moeten gebruiken. De aanwijzing van die gebieden zal met name dienen ter bescherming van vliegtuigen in de directe omgeving van luchtvaartterreinen. Daarmee wordt voldaan aan de eisen in ICAO Annex 6 onder 6.13. Deze eis houdt in, dat sinds 1 januari 2003 alle vliegtuigen en helikopters dienen te zijn uitgerust met een hoogte rapporterende transponder die werkt overeenkomstig Annex 10, volume IV, tenzij zij zijn uitgezonderd door de bevoegde autoriteit. De bedoeling is dat luchtvaartuigen die niet zijn uitgerust met hoogte rapporterende transponders zo worden gebruikt dat ze geen luchtruim delen met luchtvaartuigen die zijn uitgerust met ACAS. Daarom kunnen ontheffingen van de verplichting om een transponder te gebruiken alleen worden gegeven aan luchtvaartuigen voor vluchten binnen luchtruimen waarin ACAS niet is verplicht.

Het is de bedoeling dat na 30 maart 2008 gebieden worden aangewezen, waarbinnen een transponder niet verplicht is voor zweefvliegtuigen, zeilvliegtuigen of schermvliegtuigen. Het gaat dan om relatief kleine gebieden rond bijvoorbeeld zweefvliegvelden waardoor het mogelijk blijft om vluchten in de directe omgeving uit te voeren zonder het gebruik van een SSR-transponder.

Artikel I, G

In de systematiek van de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties zijn de bepalingen voor de installatie en voor het gebruik van een transponder gescheiden (artikel 2 tot en met 7 resp. 8 tot en met 10). De eisen voor het gebruik van een transponder zijn vervol-

gens gesplitst in algemene eisen (artikel 8) en suppletore eisen voor respectievelijk IFR-vluchten (artikel 9) en VFR-vluchten (artikel 10). Het met deze wijziging ingevoerde voorschrift, dat aansluit bij het gewijzigde artikel 7, is derhalve van toepassing naast de algemene voorschriften van artikel 8 en de overige voorschriften van artikel 10.

Artikel II

Dit artikel bevat diverse overgangsbepalingen. De overgangsmaatregelen met betrekking tot de verplichtingen in artikel 3 en artikel 7 van de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties zijn internationaal overeengekomen in Eurocontrol- of JAA-verband.

De maatregel voor staatsluchtvaartuigen – luchtvaartuigen eigendom van de staat – is uitgewerkt met de betrokken Ministeries van Defensie van de JAA-lidstaten. De Ministeries van Defensie zorgen er voor dat bij de betrokken staten bekend is om welke luchtvaartuigen het gaat.

De overgangsmaatregelen inzake de verplichtingen in artikel 7 zijn besproken met de belangenorganisaties voor de algemene luchtvaart: Aircraft Owners and Pilots Organisation (AOPA NL) en de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVVL). Dit heeft geresulteerd in een uitstel van de verplichtingen in deze regeling voor niet gemotoriseerde luchtvaartuigen, zodat deze niet in 2003, maar pas op 31 maart 2008 hierop van toepassing zijn.

Eurocontrol heeft overleg gehad met belangenorganisaties als IATA en IFALPA over de overgangsmaatregelen.

Artikel III

De uitgestelde inwerkingtreding van artikel I, onderdeel C, lid 1, onder a, in dit inwerkingtredingsartikel, is in ICAO verband voor de staten die vallen onder de EUR regio – waar Nederland deel van uit maakt – vastgesteld. Het gaat hier om een uitbreiding (naar beneden: boven FL 195 in plaats van boven FL 245) van het gebied waarin de radiokanalen zijn onderverdeeld in 8.33 kHz.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M.H. Schultz van Haegen.*