



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 3 juli 2012, nr. IENM/BSK-2012/125994, tot wijziging van de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 40, 44a, eerste lid, en 49, eerste lid, van het Luchtverkeersreglement;

Besluit:

ARTIKEL I

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid komt te luiden als volgt:

4. Voor het naderen en vertrekken van de luchthaven Schiphol is een luchtvaartuig, niet zijnde een staatsluchtvaartuig, dat navigeert op basis van instrumenten uitgerust met een installatie die het mogelijk maakt om met RNAV naderings- en vertrekroutes in het naderingsgebied van Schiphol te vliegen met een afwijking van ten hoogste één zeemijl tijdens ten minste 95 procent 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 en gecertificeerd is door de nationale bevoegde autoriteit hetgeen blijkt uit vermelding van het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk van het desbetreffende luchtvaartuig op de AOC.

2. Het vijfde en zesde lid vervallen.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 15 november 2012.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J.J. Atsma.*



TOELICHTING

Algemeen

Precision Area Navigation (P-RNAV) betekent dat een vliegtuig met een afwijking van ten hoogste één zeemijl tijdens ten minste 95 procent van de vliegtijd kan navigeren. In de huidige terminologie wordt dit 'RNAV1' genoemd. Met ingang van 2003 geldt in de nacht tussen 23.00 en 06.30 uur al een 'RNAV1-verplichting' voor naderend verkeer met de bestemming Schiphol. De huidige wijziging houdt een uitbreiding van die verplichting in die geldt voor al het vliegverkeer van en naar Schiphol dat navigeert op instrumenten (IFR). Dit verkeer dient met ingang van 15 november 2012 gedurende het gehele etmaal te beschikken over een 'RNAV1-approval'.

Deze verplichting is onderdeel van een wereldwijde overgang naar 'Performance Based Navigation (PBN)', geleid door de internationale civiele luchtvaartorganisatie ICAO. PBN betekent een verschuiving van conventionele navigatie (op basis van grondbakens), naar navigatie via 'waypoints (virtuele bakens)', waardoor op middellange termijn een groot aantal grondbakens geleidelijk kunnen worden opgeheven. Dit levert een kostenbesparing op voor de luchtverkeerdienstverleners en daarmee voor de luchtvaartmaatschappijen. Ook draagt deze verplichting bij aan verdere verbeteringen op het terrein van veiligheid, van efficiency en van milieu.

De 'RNAV1-verplichting' is tevens noodzakelijk voor de uitvoering van de afspraken aan de Alderstafel, waarin onder andere wordt gesproken over vaste naderings- en vertrekroutes en de invoering van glijvluchten (Continuous Descent Operations (CDO)). Vanwege de specifieke kenmerken van het luchtruim rond Schiphol is het niet wenselijk een mix van RNAV en non-RNAV verkeer gelijktijdig toe te laten. Uit onderzoek is gebleken dat vrijwel de gehele Schipholvloot (>99%) kan voldoen aan deze verplichting. In uitzonderingsgevallen kan door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) tot uiterlijk 14 november 2013 ontheffing worden verleend aan luchtvaartmaatschappijen welke om valide redenen niet tijdig aan deze verplichting kunnen voldoen.

Vaste verandermomenten

Met ingang van 15 november 2012 dient al het vliegverkeer van en naar Schiphol dat navigeert op instrumenten (IFR) gedurende het gehele etmaal te beschikken over een 'RNAV1-approval'. Publicatie van deze regelgeving dient plaats te vinden op een internationaal geharmoniseerde, door ICAO vastgestelde, AIRAC- (Aeronautical Information Regulation and Control) datum. Gelet op deze verplichting dient onderhavige regeling exact op 15 november 2012 in werking te treden. Daarmee wordt afgeweken van de vaste verandermomenten voor regelgeving. Aangezien uit de regeling geen nadelige gevolgen voortvloeien voor de samenleving, voor betrokkenen of voor derden, is het toegestaan af te wijken van de vaste verandermomenten.

Administratieve lasten

Deze regeling heeft geen gevolgen voor de administratieve lasten van de Nederlandse burgers en bedrijven. De verplichting richt zich op alle luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol opereren. Voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen geldt dat zij, voor zover bekend, allen zijn uitgerust met de benodigde apparatuur of hiermee op eenvoudige wijze zijn uit te rusten. Hiermee zijn de kosten als gevolg van de maatregel nihil. De verplichting geldt niet voor burgers en als zodanig zijn er kosten, noch besparingen te kwantificeren.

Wel is het zo dat er voor de gehele luchtvaartsector indirect als gevolg van de verplichting besparingen zijn te verwachten. Aangezien de kosten voor de luchtvaartsector grotendeels worden doorberekend aan de passagier, is de verwachting dat dit op termijn een gunstig effect zal hebben voor de burger.

De verplichting is randvoorwaardelijk voor verdere ontwikkeling van het ATM systeem, in lijn met het project Single European Sky, van de Europese Commissie. Doelstellingen daarbij zijn onder andere harmonisatie, kostenbesparingen, vermindering van emissies en verhoging van capaciteit. De nu ingevoerde verplichting draagt hier in belangrijke mate aan bij en levert daarmee indirect besparingen op.

Artikelsgewijs

In het vierde lid is thans de daadwerkelijke RNAV1-verplichting voor al het IFR verkeer, van en naar



Schiphol, opgenomen. De verplichting voor IFR-verkeer tot het voeren van P-RNAV geldt gedurende het gehele etmaal.

Het vijfde lid komt te vervallen. De uitzondering voor luchtvaartuigen die incidenteel vanwege onvoorziene omstandigheden naar Schiphol moeten uitwijken komt te vervallen. Dit heeft tot gevolg dat een luchtvaartuig Schiphol niet langer als uitwijkbasis kan en mag gebruiken, als hij vanwege onvoorziene 'operationele of verkeerstechnische redenen' niet kan landen op de luchthavens van zijn oorspronkelijke bestemming. Dit moet in de planning van de vlucht worden meegenomen. Uiteraard mag een luchtvaartuig dat in nood verkeert wel naar Schiphol uitwijken. Op basis van artikel 5.7, tweede lid, van de Wet luchtvaart, mag een gezagvoerder van luchtvaartregels, dus ook verplichtingen op grond van de onderhavige regeling, afwijken indien dit in het belang van de veiligheid noodzakelijk is. In het uiterste geval kan een gezagvoerder zich in een dergelijk situatie ook nog beroepen op overmacht, zoals beschreven in artikel 40 van het Wetboek van Strafrecht.

De expliciete ontheffingsbevoegdheid van de minister in het zesde lid komt te vervallen. De minister heeft al een ontheffingsbevoegdheid op grond van artikel 49, tweede lid, van het Luchtverkeersreglement. De wijze waarop de minister van deze bevoegdheid gebruiken zal maken hoeft niet in de regeling te worden opgenomen, het is voldoende dat dit in een AIC bekend wordt gemaakt.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J.J. Atsma.*