

492

Besluit van 5 december 2014 tot vaststelling van nieuwe regels inzake het luchtverkeer ter uitvoering van verordening (EU) nr. 923/2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels (Besluit luchtverkeer 2014)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 6 oktober 2014, nr. IenM/BSK-2014/201301, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, gedaan mede namens Onze Minister van Defensie;

Gelet op uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L281);

Gelet op de artikelen 1.2, tweede en derde lid, 1.5, 5.5, eerste en tweede lid, 5.11, eerste lid, en 5.12, tweede lid, van de Wet luchtvaart;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 28 november 2014, nr. W14.14.0359/IV);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 4 december 2014, nr. IenM/BSK-2014/266421, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, gedaan mede namens Onze Minister van Defensie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 Begripsbepalingen

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

algemeen luchtverkeersleidingsgebied: gecontroleerd luchtruim dat zich verticaal uitstrekt vanaf een gespecificeerde grens boven het aardoppervlak;

daglichtperiode: het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52°00' N en 05°00' O op zeeniveau;

gecontroleerde luchthaven: luchthaven waarop luchtverkeersleidingsdiensten worden verleend aan het luchthavenverkeer, ongeacht of er al dan niet een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied bestaat;

gecontroleerde vlucht: vlucht waarvoor een luchtverkeersleidingsklaring is vereist;

luchthavenverkeer: alle verkeer op het landingsterrein van een luchthaven en alle luchtvaartuigen die in de nabijheid van een luchthaven vliegen, waaronder, zij het niet uitsluitend, luchtvaartuigen worden bedoeld die een luchtverkeerscircuit binnenvliegen of verlaten;

luchtverkeersroute: een bepaalde route, vastgesteld om de verkeersstroom te kanaliseren, waar dat nodig is voor het verlenen van luchtverkeersdiensten;

meldingspunt: specifieke geografische locatie met betrekking tot welke de positie van een luchtvaartuig kan worden gemeld;

OAT: luchtverkeer dat niet vliegt volgens de regels en procedures die door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie zijn opgesteld (Operational Air Traffic);

Onze Minister: Onze Minister van Infrastructuur en Milieu wat het burgerluchtverkeer en de algemene verkeersveiligheid in de lucht betreft en Onze Minister van Defensie wat het militaire luchtverkeer betreft;

plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied: gecontroleerd luchtruim dat zich vanaf het aardoppervlak verticaal uitstrekt tot aan een vastgestelde bovengrens (Control Zone – CTR);

schermzweeftoestel: ongemotoriseerd schermvliegtuig, zijnde een zweeftoestel zonder starre hoofdstructuur dat kan worden gedragen en slechts kan worden gestart en geland door gebruik te maken van de benen van de bestuurder;

transponder: radarbeantwoordingssysteem met informatie over de identiteit en eventueel de hoogte van het luchtvaartuig;

valschermsprong: sprong met scherm dat dient om de daalsnelheid van een persoon zodanig te beperken dat deze veilig het aardoppervlak kan bereiken;

Verdrag van Chicago: op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109);

verordening (EU) nr. 923/2012: uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L 281);

vlieghoogte: hoogte van een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig uitgedrukt in:

1°. hoogte boven het aardoppervlak;

2°. hoogte boven gemiddeld zeeniveau; of

3°. vliegniveau;

zichtweersomstandigheden: meteorologische omstandigheden uitgedrukt in termen van zicht, afstand tot de wolken en wolkenbasis, die gelijk zijn aan of beter zijn dan de voorgeschreven minima

zeilvliegtuig: zweeftoestel 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;

zweefvliegtuig: zweeftoestel met vaste vleugel, zijnde een luchtvaartuig zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten waarvan de vrije vlucht niet afhankelijk is van een motor.

Artikel 2 OAT

1. Verordening (EU) nr. 923/2012 is van overeenkomstige toepassing op militair luchtverkeer dat wordt aangemerkt als OAT.
2. Onze Minister van Defensie kan vrijstelling of ontheffing verlenen van de bepalingen van verordening (EU) nr. 923/2012 voor zover het militair luchtverkeer betreft dat wordt aangemerkt als OAT. Aan de vrijstelling of ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. De vrijstelling of ontheffing kan onder beperkingen worden verleend.

Artikel 3 Vrijstelling

1. Bij regeling van Onze Minister kan vrijstelling worden verleend van de bepalingen van verordening (EU) nr. 923/2012 voor activiteiten van openbaar belang als bedoeld in artikel 4 van die verordening en de training die nodig is om deze activiteiten veilig te kunnen uitvoeren. Aan de vrijstelling kunnen voorschriften worden verbonden.
2. Het is verboden in strijd te handelen met de voorschriften, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 4 Bijzondere vluchten

Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld ten aanzien van de deelname aan het luchtverkeer van luchtvaartuigen die naar hun aard niet kunnen voldoen aan de bepalingen van verordening (EU) nr. 923/2012, met dien verstande dat deze in overeenstemming zijn met de voorwaarden van artikel 14 van de basisverordening.

HOOFDSTUK II HET LUCHTRUIM EN LUCHTVERKEERSDIENSTEN

Artikel 5 Aanwijzing van luchtruimte en gecontroleerde luchthavens

1. Bij regeling van Onze Minister worden in het vluchtinformatiegebied Amsterdam aangewezen:
 - a. algemene luchtverkeersleidingsgebieden;
 - b. plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden, en
 - c. gecontroleerde luchthavens.
2. Onze Minister stelt voor elk luchtverkeersdienstverleningsgebied de luchtruimclassificatie, bedoeld in verordening (EU) nr. 923/2012, deel 6, vast.
3. Bij regeling van Onze Minister wordt bepaald:
 - a. door welke verleners van luchtverkeersdiensten;
 - b. in welke gebieden binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam, en
 - c. op welke gecontroleerde luchthavens, luchtverkeersdiensten worden verleend.

Artikel 6 Uitvoering van verlenen van luchtverkeersdiensten

- Bij regeling van Onze Minister worden regels gegeven voor:
- a. de wijze waarop luchtverkeersdiensten worden verleend;
 - b. de wijze waarop de luchtvaarttelecommunicatie wordt verzorgd, en
 - c. de wijze waarop het verstrekken van gegevens en luchtvaartinlichtingen tijdens de vlucht wordt verzorgd.

Artikel 7 Luchtverkeersroutes en -procedures

1. Bij regeling van Onze Minister worden in het vluchtinformatiegebied Amsterdam luchtverkeersroutes en -procedures, waaronder mede zijn begrepen naderings-, vertrek- en wachtprocedures, alsmede luchtverkeerspatronen voor luchthavenverkeer vastgesteld.

2. De gezagvoerder voert een vlucht uit volgens de bij regeling van Onze Minister vastgestelde luchtverkeersroutes en -procedures alsmede luchtverkeerspatronen voor luchthavenverkeer tenzij door een verlener van luchtverkeersleidingsdiensten een anders luidende opdracht is gegeven.

Artikel 8 Radio Mandatory Zone of Transponder Mandatory Zone

1. Bij regeling van Onze Minister kunnen delen van het luchtruim met vastgestelde afmetingen worden benoemd tot Radio Mandatory Zones waarbinnen het meenemen en gebruiken van radioapparatuur verplicht is. Onze Minister kan in die regeling informatie benoemen die in aanvulling op deel 6 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/212 bij het binnenvliegen van een dergelijk deel van het luchtruim wordt gemeld.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen delen van het luchtruim met vastgestelde afmetingen worden benoemd tot Transponder Mandatory Zones waarbinnen het meenemen en gebruiken van drukhoogterapporterende transponders verplicht is.

Artikel 9 Gebieden met beperkingen

Onze Minister kan ter bescherming van het luchtverkeer ten opzichte van bepaalde soorten luchtverkeer of van bijzondere luchtverkeersactiviteiten delen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam aanwijzen waarbinnen het luchtverkeer tijdelijk wordt beperkt overeenkomstig door Onze Minister te stellen voorwaarden. Het is verboden in strijd te handelen met de voorwaarden.

HOOFDSTUK III ALGEMENE LUCHTVERKEERSREGELS

Artikel 10 Afwerpen of sproeien

1. Het is verboden voorwerpen of stoffen af te werpen of te sproeien tijdens de vlucht.

2. Het verbod, bedoeld in het eerste lid, is niet van toepassing op het afwerpen of sproeien van:

- a. los zand;
- b. water;
- c. stoffen ter bevordering of ter bescherming van het milieu, dan wel de land-, tuin-, of bosbouw;
- d. voorwerpen waarvan de massa niet meer is dan 200 gram per voorwerp;
- e. voorwerpen en stoffen voor militaire doeleinden of uit militaire luchtverkeer dat als OAT wordt aangemerkt.

3. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld omtrent het afwerpen of sproeien van de stoffen en voorwerpen, bedoeld in het tweede lid.

4. Onverminderd het tweede lid kan Onze Minister vrijstelling of ontheffing verlenen van het verbod, bedoeld in het eerste lid. Aan de vrijstelling of ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. De vrijstelling of ontheffing kan onder beperkingen worden verleend.

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

Artikel 11 Slepen

1. Het is verboden een luchtvaartuig of ander voorwerp tijdens de vlucht te slepen.
2. Het verbod, bedoeld in het eerste lid, is niet van toepassing op de vluchten waarbij:
 - a. een zeilvliegtuig of zweefvliegtuig wordt gesleept;
 - b. een sleepnet wordt gesleept;
 - c. voor militaire doeleinden wordt gesleept.
3. Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld ten aanzien van de vluchten, bedoeld in het tweede lid.
4. Onverminderd het tweede lid kan Onze Minister vrijstelling of ontheffing verlenen van het verbod, bedoeld in het eerste lid. Aan de vrijstelling of ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. De vrijstelling of ontheffing kan onder beperkingen worden verleend.
5. Het is verboden in strijd te handelen met de voorschriften, bedoeld in het vierde lid.

Artikel 12 Valschermsprongen

Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld voor het uitvoeren van een valschermsprong.

Artikel 13 Kunstvluchten

1. Het is verboden kunstvluchten uit te voeren.
2. Het verbod, bedoeld in het eerste lid, is niet van toepassing op:
 - a. vluchten uitgevoerd door militair luchtverkeer dat wordt aangemerkt als OAT, indien de gezagvoerder de door Onze Minister van Defensie vastgestelde regels nakomt;
 - b. vluchten uitgevoerd onder zichtweersomstandigheden indien de gezagvoerder van het luchtvaartuig verscherpte waakzaamheid betracht met het doel botsingsgevaar tijdig te kunnen onderkennen en de voorgeschreven maatregelen tot het vermijden van botsingen tijdig te kunnen nemen en indien:
 - 1°. op een zodanige horizontale of verticale afstand van gebieden met aaneengesloten bebouwing of mensenverzameling wordt gevlogen dat bij het uitvoeren van de vlucht, bedoeld in het eerste lid, personen of zaken op het aardoppervlak niet in gevaar kunnen worden gebracht, en
 - 2°. het luchtvaartuig niet een voorwerp of ander luchtvaartuig in de lucht sleept of geen valschermspringers naar het afspringpunt brengt.

Artikel 14 Formatievluchten

In aanvulling op het bepaalde in deel 3, hoofdstuk 1, van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012 is het vliegen in formatie van gecontroleerde vluchten toegestaan indien vooraf een regeling is getroffen met de betrokken verlener van luchtverkeersleidingsdiensten.

Artikel 15 Lichten op het water

Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld over het tijdstip waarop lichten moeten worden gevoerd door luchtvaartuigen die zich op het water bevinden.

Artikel 16 Vliegplannen

1. Bij regeling van Onze Minister kunnen routes en vluchten als bedoeld in deel 4 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012 worden aangewezen waar het verplicht is een vliegplan in te dienen. Een regeling

wordt vastgesteld ter ondersteuning van:

- a. de vluchtinformatieverstrekking, de alarmering of de opsporing en redding; of
- b. de coördinatie met betrokken militaire eenheden of met verleners van luchtverkeersdiensten in aangrenzende staten.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de inhoud, het sluiten en de naleving van het vliegplan, bedoeld in deel 4 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012.

HOOFDSTUK IV Vliegvoorschriften

Artikel 17 Zichtweersomstandigheden

Bij regeling van Onze Minister kunnen regels worden gesteld omtrent het uitvoeren van VFR-vluchten bij een lagere zichtwaarde dan de waarde, bedoeld in deel 5 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012. Deze regels worden gesteld onder de in dat deel bedoelde voorwaarden.

Artikel 18 Zichtvliegvoorschriften

1. Het uitvoeren van een VFR-vlucht buiten de daglichtperiode is verboden.

2. Onze Minister kan vrijstelling of ontheffing verlenen van het verbod, bedoeld in het eerste lid, onder de voorwaarden van paragraaf SERA.5005, onder c, van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012. Aan de vrijstelling of ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. De vrijstelling of ontheffing kan onder beperkingen worden verleend.

3. Het is verboden in strijd te handelen met de voorschriften, bedoeld in het tweede lid.

Artikel 19 Minimum vlieghoogte

1. De minimumvlieghoogtes, bedoeld in deel 3, hoofdstuk 1, en deel 5 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012 zijn niet van toepassing:

- a. op VFR-vluchten waarbij een sleep wordt aangehaakt of afgeworpen boven een luchthaven;
- b. op VFR-vluchten waarbij stoffen ter bevordering of bescherming van het milieu dan wel de land-, tuin-, of bosbouw te bestemder plaatse worden uitgeworpen;
- c. op VFR-vluchten waarbij naderingsprocedures buiten luchthavens worden beoefend boven nader door Onze Minister aan te wijzen gebieden;
- d. op vluchten met schermzweeftoestellen, zeilvliegtuigen en zweefvliegtuigen boven nader door Onze Minister aan te wijzen strand- en duingebieden;
- e. boven nader door Onze Minister aan te wijzen routes en gebieden, voor zover deze routes en gebieden geen aangesloten bebouwing, industrie- of havengebied dan wel mensenverzameling betreffen.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld over de uitvoering van de vluchten, bedoeld in het eerste lid.

3. Onverminderd het eerste lid kan Onze Minister vrijstelling of ontheffing verlenen op de minimumvlieghoogtes voor het uitvoeren van vluchten. Aan de vrijstelling of ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. De vrijstelling of ontheffing kan onder beperkingen worden verleend.

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

Artikel 20 Maximumvlieghoogte

Bij regeling van Onze Minister kunnen maximumvlieghoogtes voor het uitvoeren van vluchten worden vastgesteld.

Artikel 21 Positiemeldingen van IFR-vluchten

Indien ten behoeve van positiemeldingen van een vlucht geen verplichte meldingspunten zijn vastgesteld, vinden positiemeldingen plaats

- a. telkens na het verstrijken van een tijdsverloop dat bij regeling van Onze Minister is vastgesteld,
- b. dan wel, indien het een gecontroleerde vlucht betreft als bedoeld in deel 8 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012, na het verstrijken van tijdsverloop dat is opgegeven door de betrokken verlener van luchtverkeersleidingsdiensten.

Artikel 22 Communicatie

Indien de bepalingen over communicatie, bedoeld in deel 8 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012, niet kunnen worden nagekomen door storing in de radioverbinding, wordt gehandeld overeenkomstig bij regeling van Onze Minister ter implementatie van de passende bepalingen krachtens de annexen 2 en 10 bij het Verdrag van Chicago gestelde regels.

Artikel 23 Apparatuur

1. In het belang van de veiligheid van het luchtverkeer worden bij regeling van Onze Minister regels gesteld over de navigatie- en telecommunicatie-installaties en overige boordapparatuur waarmee een luchtvaartuig voor het uitvoeren van een vlucht is uitgerust en de eisen waar die installaties en apparatuur aan voldoen.

2. Onze Minister kan ontheffing verlenen van de krachtens het eerste lid gegeven regels, waarbij voor een IFR-vlucht geldt dat de navigatie- en telecommunicatieuitrusting van het luchtvaartuig ten minste gelijkwaardige mogelijkheden biedt voor de vluchtuitvoering.

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

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

Artikel 24 Bediening apparatuur

Bij regeling van Onze Minister worden regels gesteld over de bediening van de boordapparatuur.

Artikel 25 Onderschepping

Bij regeling van Onze Minister kunnen overeenkomstig het Verdrag van Chicago in het belang van de veiligheid van het luchtverkeer regels worden gesteld over het onderscheppen van burgerluchtvaartuigen door militaire luchtvaartuigen of luchtvaartuigen die worden gebruikt voor politie- of douanedoeleinden.

Artikel 26 Luchtvaartinlichtingen

1. Ten behoeve van de vluchtvoorbereiding en de vluchtuitvoering verstrekt de LVNL vóór de vlucht de volgende luchtvaartinlichtingen:

- a. een geïntegreerd pakket luchtvaartinlichtingen bestaande uit de volgende publicaties:

- 1°. een luchtvaartgids;
- 2°. wijzigingslijsten op de luchtvaartgids;
- 3°. aanvullingslijsten op de luchtvaartgids;
- 4°. berichten aan luchtvaardenden;
- 5°. circulaires voor de luchtvaart;
 - b. luchtvaartkaarten;
 - c. luchtvaartmeteorologische inlichtingen.
2. 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.
3. Abonnementen op de luchtvaartpublicaties en luchtvaartkaarten worden verstrekt tegen vergoeding van de kosten die jaarlijks door de LVNL worden vastgesteld.

HOOFDSTUK V WIJZIGINGEN IN OVERIGE BESLUITEN

Artikel 27 Besluit militaire luchthavens

Het Besluit militaire luchthavens wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1, eerste lid, onderdeel VFR-vlucht, wordt «het Luchtverkeersreglement» vervangen door: het Besluit luchtverkeer 2014.

B

In de artikelen 25, onderdeel b, en 28, onderdeel b, wordt «het Luchtverkeersreglement» vervangen door: uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L281) en het Besluit luchtverkeer 2014.

Artikel 28 Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart

Het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2, eerste lid, onderdeel a, onder 2, wordt «het Luchtverkeersreglement» vervangen door: het Besluit luchtverkeer 2014

B

In artikel 3, eerste lid, onderdeel a, en vijfde lid, onderdeel a, vervalt: , als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement.

Artikel 29 Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee

In artikel 4, tweede lid, van het Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee wordt «artikel 45 of 51 van het Luchtverkeersreglement» vervangen door: de artikelen 3 of 19 van het Besluit luchtverkeer 2014.

Artikel 30 Besluit burgerluchthavens

Artikel 1 van het Besluit burgerluchthavens wordt als volgt gewijzigd:

1. In de alfabetische opsomming van het eerste lid wordt een aantal onderdelen ingevoegd, luidende:

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;

vliegtuig: gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden 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;

zweeftoestel: luchtvaartuig, niet zijnde een motorzweefvliegtuig, 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;.

2. Het derde lid vervalt.

Artikel 31 Besluit luchtvaartuigen 2008

Artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen 2008 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het onderdeel gemotoriseerd schermvliegtuig komt te luiden:

gemotoriseerd schermvliegtuig: schermvliegtuig, zijnde een zweeftoestel zonder starre hoofdstructuur dat kan worden gedragen en slechts kan worden gestart en geland door gebruik te maken van de benen van de bestuurder, dat over een motor beschikt;.

2. Het onderdeel gyroplane komt te luiden:

gyroplane: helikopter, zijnde een gemotoriseerd luchtvaartuig met rotorbladen, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht kan worden gehouden door aërodynamische reactiekrachten op zijn rotorbladen, waarvan de rotorbladen niet door de motor worden aangedreven;.

Artikel 32 Regeling toezicht luchtvaart

In artikel 1, derde lid, van de Regeling toezicht luchtvaart wordt «artikel 1 van het Luchtverkeersreglement» vervangen door: uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L281) en het Besluit luchtverkeer 2014.

HOOFDSTUK VI STRAFBEPALINGEN EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 33 Strafbepalingen

Handelen in strijd met het bepaalde bij of krachtens de artikelen 3, tweede lid, 4, 7, tweede lid, 9, 10, eerste, en vijfde lid, 11, eerste, en vijfde lid, 12, 13, eerste lid, 14, 15, 16, 17, 18, eerste en tweede lid, 19, eerste en vierde lid, 20, 21, 22, en 23, vierde lid is een strafbaar feit.

Artikel 34 Overgangsrecht

1. De bij of krachtens de artikelen 13, derde en vierde lid, 14, derde en vierde lid, 27, derde lid, 31, tweede lid, 38, vierde en vijfde lid, 44a, tweede lid, 45, vierde en vijfde lid, 49 derde lid en 51, tweede en derde lid, van het Luchtverkeersreglement afgegeven ontheffingen en vrijstellingen die hun geldigheid niet hebben verloren, behouden vanaf de inwerkingtreding van dit besluit hun geldigheid voor zover gedurende die periode hun geldigheid overeenkomstig de voorwaarden waaronder de ontheffing en vrijstelling is afgegeven niet is verlopen, en voor zover aan hetgeen bij of krachtens het Luchtverkeersreglement, zoals deze gold voor de inwerkingtreding van deze regeling, is voldaan.

2. De bij of krachtens artikel 44, vierde en vijfde lid, van het Luchtverkeersreglement afgegeven ontheffingen en vrijstellingen van de in artikel 44, eerste lid, onderdelen a en c, van het Luchtverkeersreglement gestelde verboden, behouden hun geldigheid overeenkomstig de in het eerste lid genoemde voorwaarden.

Artikel 35 Intrekking Luchtverkeersreglement

Het Luchtverkeersreglement wordt ingetrokken met dien verstande dat voor de toepassing van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol artikel 1 van het Luchtverkeersreglement, zoals dat luidt op de dag van inwerkingtreding van dit besluit, van toepassing blijft, tot de eerstvolgende wijziging van artikel 1 van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol in werking is getreden.

Artikel 36 Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 37 Citeertitel

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit luchtverkeer 2014.

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

Wassenaar, 5 december 2014

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

De Minister van Defensie,
J.A. Hennis-Plasschaert

Uitgegeven de *elfde* december 2014

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I.W. Opstelten

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

Met het Besluit luchtverkeer 2014 wordt uitvoering gegeven aan uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L281) (hierna: de SERA-verordening)

De SERA-verordening is gebaseerd op Verordening (EG) nr. 551/2004, de luchtruimverordening van het Single European Sky pakket, en op Verordening (EG) nr. 216/2008, de basisverordening van het Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA). Hiermee valt de SERA-verordening binnen het regelgevingscomplex dat de Europese Unie met behulp van EASA op het terrein van de luchtvaartveiligheid opstelt. Met de Wet van 28 maart 2013 tot wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de uitvoering van verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (Stb. 2013, 140) is in de Wet luchtvaart een basis opgenomen voor de uitvoering van, toezicht op en handhaving van de basisverordening en de uitvoeringsverordeningen die op de basisverordening zijn gebaseerd. Uitgangspunt hierbij is dat de ge- en verboden van de verordeningen niet langer in de Wet luchtvaart worden opgenomen, maar dat wordt aangesloten bij de directe werking van de bepalingen van de verordeningen. Hierdoor zijn de Wet luchtvaart en de onderliggende regelgeving grotendeels enkel van toepassing op onderwerpen die niet door de basisverordening of de uitvoeringsverordeningen worden geregeld. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ziet rechtstreeks toe op de bepalingen van de verordeningen en kan deze ook handhaven. Op grond van artikel 1.5 Wet luchtvaart kunnen daar waar nodig bij of krachtens algemene maatregel van bestuur of bij regeling uitvoeringsmaatregelen worden getroffen. Tevens kunnen op grond van artikel 1.6 Wet luchtvaart bij regeling bepalingen van de verordeningen worden aangewezen die strafrechtelijk kunnen worden gehandhaafd. Artikel 1.5 Wet luchtvaart is de grondslag voor de implementatie van de SERA-verordening in de Nederlandse regelgeving.

De SERA-verordening bevat de implementatie binnen de Europese Unie van onderdelen van twee annexen bij het Verdrag van Chicago inzake de burgerluchtvaart van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO): Annex 2 inzake «Rules of the Air» en Annex 11 inzake «Air Traffic Services». De SERA-verordening heeft hoofdzakelijk tot doel de luchtverkeersregels binnen het Europese luchtruim te harmoniseren en de lidstaten te ondersteunen bij de implementatie van ICAO-normen door een gemeenschappelijke implementatie. De bepalingen van de SERA-verordening stemmen dan ook voor een groot deel overeen met de bepalingen van ICAO. Aangezien Nederland de bepalingen van ICAO heeft geïmplementeerd in de Nederlandse luchtvaartregelgeving, zijn de inhoudelijke – materiële – gevolgen van de SERA-verordening op de Nederlandse luchtvaartregelgeving beperkt. Momenteel wordt in Europees verband gewerkt aan een wijziging van de SERA-verordening die de ICAO-documenten aan de SERA-verordening toevoegt waarin de Annexen 2 en 11 worden uitgewerkt. In het geval van storing in het radiocontact zijn de lidstaten gehouden te voldoen aan de bepalingen van

de ICAO, totdat hierover Europese regels zijn opgesteld. Binnen EASA wordt inmiddels gewerkt aan een verordening waarin deze bepalingen van ICAO worden uitgewerkt. Vooruitlopend hierop is de grondslag tot het stellen van regels door de minister ter implementatie van de betreffende bepalingen uit de annexen 2 en 10 bij het verdrag van Chicago reeds opgenomen in het Besluit luchtverkeer 2014.

De bepalingen van de SERA-verordening werken direct door in de Nederlandse rechtsorde, waardoor de luchtvaartregelgeving, en met name het Luchtverkeersreglement en de daarop gebaseerde regelingen moeten worden opgeschoond en dubbelingen en strijdigheden moeten worden verwijderd. Aangezien de wijzigingen in het Luchtverkeersreglement zeer omvangrijk zijn, is ervoor gekozen een nieuw Besluit luchtverkeer 2014 vast te stellen en het Luchtverkeersreglement in te trekken. Bij het opstellen van het Besluit luchtverkeer 2014 zijn naast de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Defensie ook de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten (LVNL, MUAC en het KNMI) betrokken. Tevens zijn de luchthavens en de gebruikers van het luchtruim geïnformeerd. Daarnaast zijn de wetgevingskwaliteit en de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudegevoeligheid van het besluit getoetst.

Toepassingsbereik van de SERA-verordening en het Besluit luchtverkeer 2014

De SERA-verordening is van toepassing op alle luchtruimgebruikers en luchtvaartuigen die actief zijn als algemeen luchtverkeer:

- naar, binnen of uit de EU;
- met de nationaliteit of registratiekentekens van een lidstaat, waar het zich ook bevindt, tenzij de regels van de SERA-verordening in strijd zijn met de regels van het luchtruim waarbinnen het zich bevindt.

Algemeen luchtverkeer is al het luchtverkeer dat vliegt in overeenstemming met de procedures van ICAO: verkeer dat wordt aangemerkt als General Air Traffic (GAT). De uitzonderingen die op grond van de basisverordening van EASA gelden voor bijvoorbeeld de vluchtuitvoering en luchtwaardigheid van zogenaamde «Annex II-luchtvaartuigen», zoals historische luchtvaartuigen of lichte luchtvaartuigen, gelden niet. De SERA-verordening is dus ook op deze luchtvaartuigen van toepassing. De SERA-verordening is niet van toepassing op luchtvaartuigen die niet worden aangemerkt als GAT, maar als Operational Air Traffic (OAT). OAT is al het luchtverkeer dat niet vliegt volgens de procedures van ICAO. Dit kan verkeer betreffen dat vanwege het doel van de vlucht of de aard van het luchtvaartuig andere regels volgt. Het kan dan gaan om militaire luchtvaartuigen die militaire operaties uitvoeren. Het kan ook civiele luchtvaartuigen betreffen die speciale operaties uitvoeren zoals testvluchten. Dit betekent dat de SERA-verordening wel van toepassing is op militaire luchtvaartuigen die als GAT opereren, maar niet als zij als OAT opereren.

Hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart is van toepassing op alle luchtruimgebruikers binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam en op Nederlandse luchtvaartuigen, of te wel luchtvaartuigen die in Nederland geregistreerd zijn, waar zij zich ook bevinden. De toepassing van hoofdstuk 5 is nadrukkelijk niet beperkt tot algemeen luchtverkeer of GAT. Dit betekent dat al het militaire luchtverkeer ook gebonden is aan de bepalingen van hoofdstuk 5 en de daarop gebaseerde bepalingen. Ook het Luchtverkeersreglement was volledig van toepassing op militair verkeer. Wel werd op verschillende plekken in het Luchtverkeersreglement militair verkeer van bepaalde normen uitgezonderd om recht te doen aan de specifieke operaties die militair verkeer dient uit te voeren. Zo waren de verboden voor het verwijderen van voorwerpen en stoffen, het slepen van

een voorwerp tijdens de vlucht of het uitvoeren van een kunstvlucht niet van toepassing op militaire vluchten. Ook had de Minister van Defensie op meerdere plekken de bevoegdheid om vrijstelling of ontheffing te verlenen of nadere regels te stellen. Op basis hiervan waren specifieke regels omtrent het doven van luchtvaartuiglichten, nachtvluchten, minimumvlieghoogtes en onbemande luchtvaartuigen opgesteld. Ten slotte maakte militair luchtverkeer ook gebruik van de algemene grondslagen die het Luchtverkeersreglement bood voor het stellen van nadere regels of het verlenen van vrijstellingen of ontheffingen.

Net zoals dit bij het Luchtverkeersreglement het geval was, is het doel van het Besluit luchtverkeer 2014 voor al het luchtverkeer in Nederland de nationale luchtverkeersregels vast te stellen. Dat betekent dat het besluit op burgerluchtverkeer en militair luchtverkeer van toepassing moet zijn, ongeacht of het als GAT of OAT moet worden aangemerkt. Om deze reden is het Besluit luchtverkeer 2014 naast artikel 1.5 Wet luchtvaart tevens gebaseerd op de artikelen 5.5 en 5.11 Wet luchtvaart. In het besluit wordt nadrukkelijk bepaald dat de SERA-verordening van overeenkomstige toepassing is op militair verkeer dat als OAT moet worden aangemerkt. Op deze wijze wordt de huidige praktijk gecontinueerd waarbij militair verkeer in principe dezelfde regels volgt als algemeen luchtverkeer of GAT. Uiteraard wordt wel een grondslag gecreëerd voor de Minister van Defensie om vrijstelling of ontheffing te verlenen als dit om operationele redenen noodzakelijk is.

Het vluchtinformatiegebied Amsterdam waarbinnen Nederland op basis van afspraken binnen ICAO verantwoordelijk is voor het verlenen van luchtverkeersdiensten en waarbinnen de Wet luchtvaart van toepassing is, strekt zich uit tot buiten de Nederlandse territoriale wateren. Het Besluit luchtverkeer 2014 is hier dan ook van toepassing. De SERA-verordening bepaalt nadrukkelijk, dat de bepalingen van Annex 11 van ICAO mogen worden toegepast in luchtruim boven de volle zee op een wijze die samenhangend is met de wijze waarop deze bepalingen worden toegepast boven het grondgebied van de lidstaten. Wel is vereist dat de dienstverlening die boven de volle zee wordt verstrekt in lijn is met de regionale luchtvaarnavigatieovereenkomsten van ICAO. Dit betekent dat ook de bepalingen van de SERA-verordening onder deze voorwaarden binnen het gehele vluchtinformatiegebied Amsterdam van toepassing zijn.

Nationale ruimte binnen de SERA-verordening en uitvoeringsbepalingen

De SERA-verordening laat op een aantal punten ruimte aan de nationale lidstaten om afwijkende of aanvullende bepalingen op te stellen. De SERA-verordening geeft deze ruimte dan wel aan de lidstaat, dan wel aan de bevoegde autoriteit. De bevoegde autoriteit is in Nederland de minister, indien het gaat om de vaststelling van wet- en regelgeving. Daar waar het gaat om individuele afwegingen en toezicht en handhaving, is de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) belast met de uitvoering van de taken van de bevoegde autoriteit, tenzij deze taken elders zijn belegd. Dit is bijvoorbeeld het geval indien het de militaire luchtvaart betreft en de Minister van Defensie en de Militaire Luchtvaart Autoriteit bevoegd zijn. Op basis van artikel 1.5 Wet luchtvaart kunnen ter uitvoering van deze bepalingen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur of bij ministeriële regeling regels worden gesteld.

De meeste plekken waar de SERA-verordening ruimte laat voor nationale afwegingen, komen overeen met de bepalingen uit het Luchtverkeersreglement waar ook aan de minister regelgevende bevoegdheid werd verleend of waar de minister vrijstellingen of onthef-

fingen kon verlenen. In lijn met de Aanwijzingen voor de Regelgeving is besloten dergelijke delegatiegrondslagen ook op het niveau van het Besluit luchtverkeer 2014 op te nemen en niet enkel te volstaan met de uitwerking ervan op het niveau van de ministeriële regeling. Hierdoor vertoont de structuur van het Besluit luchtverkeer 2014 grote overeenkomsten met het oude Luchtverkeersreglement. In de artikelsgewijze toelichting zal worden ingegaan op de overeenkomsten en verschillen tussen het Besluit luchtverkeer 2014 en het Luchtverkeersreglement. Het Besluit luchtverkeer 2014 geeft op veel plekken de minister de bevoegdheid om bij regeling regels te stellen. Een groot deel van deze regels was tot op heden ook al opgenomen in de diverse ministeriële regelingen die op basis van het Luchtverkeersreglement waren opgesteld. Uitgangspunt bij de uitvoering van de SERA-verordening is dat inhoudelijk zo veel mogelijk zal worden aangesloten bij de bestaande normen, en enkel op die plekken waar aanpassing op basis van de SERA-verordening noodzakelijk is, nieuwe of andere regels op te stellen.

Wel zijn de mogelijkheden die de minister heeft om algemene vrijstellingen of ontheffingen te verlenen onder de SERA-verordening zeer beperkt. Artikel 4 van de SERA-verordening benoemt een limitatief aantal activiteiten van openbaar belang en de opleiding die nodig is om deze activiteiten veilig te kunnen uitvoeren, waarvoor een generieke vrijstelling kan worden verleend. Dit betreft politie en douane, verkeersbewaking en -achternvolging, bepaalde milieuopdrachten, opsporing en redding, medische hulpvluchten, evacuaties, brandbestrijding en vrijstellingen voor de beveiliging van staatshoofden. Daarnaast bevat de SERA-verordening in enkele bepalingen nog ruimte voor de nationale lidstaten om specifieke inhoudelijke onderwerpen te reguleren. Op deze punten wordt aan de bevoegde autoriteit de ruimte geboden om toestemming te geven of voorwaarden te stellen of wordt expliciet verwezen naar nationale regelgeving.

Hiernaast zijn afwijkingen op de SERA-verordening enkel nog mogelijk als hiervoor formeel bij de Europese Commissie een ontheffing of uitzondering wordt aangevraagd op basis van de flexibiliteitsvoorzieningen van artikel 14 van de basisverordening of indien een beroep kan worden gedaan op de vrijwaringsbepaling van artikel 13 van verordening (EG) nr. 549/2004 (de kaderverordening van het Single European Sky pakket). Met deze laatste mogelijkheden wordt uiteraard zeer terughoudend omgegaan. Voor een beroep op artikel 14 van de basisverordening moet worden aangetoond dat het noodzakelijk is om afwijkende regels te stellen, dat deze regels een gelijkwaardig veiligheidsniveau garanderen en dat zij niet leiden tot discriminatie. Een beroep op artikel 14 is niet mogelijk als via Europese regelgeving hetzelfde doel kan worden bereikt, de afwijking afbreuk doet aan het luchtvaartveiligheidssysteem dat EASA nastreeft of om afwijkende nationale voorschriften in stand te houden. Artikel 13 van de kaderverordening kan enkel worden ingezet ter bescherming van essentiële belangen op het gebied van het veiligheidsbeleid of om het defensiebeleid te beschermen.

Verschillen tussen de SERA-verordening en het Luchtverkeersreglement

Op een aantal punten wijkt de SERA-verordening inhoudelijk af van de tot op heden geldende regelgeving. Het merendeel van deze punten is dermate klein, dat het nauwelijks gevolgen heeft voor de luchtruimgebruikers en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Enkel die punten die wel aanmerkelijke gevolgen hebben, zullen hieronder aan de orde komen.

Ten eerste ontbreekt in de SERA-verordening de mogelijkheid om ter bescherming van het luchtverkeer of ter bescherming van bepaalde activiteiten een bijzonder luchtverkeersgebied (BVG) in te stellen. Tot op heden werd in Nederland het BVG gebruikt om het luchtruim tijdelijk te sluiten als bijvoorbeeld een bom onschadelijk moest worden gemaakt of om het luchtverkeer te beperken bij bijzondere gelegenheden zoals Koningsdag. Het BVG was een typisch Nederlands instrument dat niet werd gebruikt in de ons omringende landen. De SERA-verordening biedt wel de mogelijkheid om gebieden met beperkingen (restricted areas) in te stellen waarbinnen het verkeer overeenkomstig bepaalde voorwaarden wordt beperkt. EASA heeft nadrukkelijk aangegeven dat hiermee inhoudelijk hetzelfde kan worden bereikt als met de instelling van een BVG. Restricted areas zullen in de toekomst daar waar mogelijk ook worden gebruikt ter bescherming van het luchtverkeer of ter bescherming van bijzondere activiteiten. Om duidelijk te maken dat deze gebieden een ander karakter hebben dan de restricted areas die tot op heden in Nederland werden ingesteld zullen deze gebieden worden aangewezen als temporary restricted areas. Naast de restricted area biedt de SERA-verordening overigens ook de mogelijkheid om verboden gebieden (prohibited areas) en danger areas in te stellen.

Ten tweede gaat het om de eisen omtrent luchtruimklasse A. Op basis van paragraaf SERA.6001 is in deze luchtruimklasse enkel verkeer dat vliegt op basis van instrumentvliegvoorschriften (IFR) toegestaan. Tot op heden was het in Nederland op basis van een vrijstelling of ontheffing in een aantal gevallen mogelijk op basis van zichtvliegvoorschriften (VFR) in klasse A te opereren. Een deel van deze vrijstellingen en ontheffingen betreft diensten van algemeen belang, waarvoor ook onder de SERA-verordening een vrijstelling kan worden verleend. Voor het overige betreft het recreatieve luchtvaart en vormen van luchtwerk, waarvoor de SERA-verordening geen vrijstellings- of ontheffingsmogelijkheid kent. Momenteel wordt nog door de minister in samenspraak met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) onderzocht of het mogelijk is dat deze groepen in de toekomst IFR vliegen, dan wel dat door aanpassingen in het luchtruim, zoals het creëren van blokjes luchtruim met een andere classificatie, of het instellen van restricted areas, de bestaande VFR activiteiten ook in de toekomst kunnen worden geaccommodeerd.

Ten slotte is de SERA-verordening van toepassing op al het algemene luchtverkeer, terwijl het Luchtverkeersreglement nadrukkelijk een aantal luchtvaartuigen uitzonderde van vrijwel alle luchtverkeersregels. Het ging hierbij om de kabelvlieger, kleine kabelballon, licht onbemand luchtvaartuig, modelluchtvaartuig, onbemande vrije ballon, valschermschermzweeftoestel. De minister had de bevoegdheid om voor deze bijzondere luchtvaartuigen regels te stellen. Deze luchtvaartuigen vallen volledig onder de SERA-verordening. De SERA-verordening stelt zelf regels voor valschermschermen en onbemande vrije ballonnen. Regelgeving voor onbemande luchtvaartuigen is in Europees verband in ontwikkeling. Daar waar het voor de andere luchtvaartuigen naar hun aard onmogelijk is om aan de bepalingen van de SERA-verordening te voldoen, zal Nederland een beroep op de flexibiliteitsbepaling van artikel 14 van de basisverordening doen.

Administratieve lasten en bedrijfseffecten

Het Besluit luchtverkeer 2014 brengt geen wijziging in de administratieve lasten voor burgers of bedrijfsleven met zich mee, omdat geen nieuwe vergunningen of ontheffingen worden gecreëerd en wordt aangesloten bij bestaande instrumenten. De gevolgen van het verbod om met VFR-verkeer in klasse A te opereren worden pas duidelijk op het

moment dat duidelijk wordt welke oplossing hiervoor gaat worden gekozen. In ieder geval zal worden gekeken of eventuele negatieve gevolgen kunnen worden gemitigeerd en zal een overgangstermijn worden gegarandeerd. Aangezien de uitvoering hiervan bij ministeriële regeling zal geschieden, zullen eventuele lasten en effecten bij het opstellen van de ministeriële regeling inzichtelijk worden gemaakt.

Inwerkingtreding en vaste verandermomenten

De SERA-verordening is in werking getreden op 4 december 2012, maar lidstaten hebben de mogelijkheid om de toepassing van de bepalingen uit te stellen tot uiterlijk 4 december 2014 door middel van een zogenaamde OPT-OUT. Nederland heeft van deze mogelijkheid gebruikgemaakt. De praktijk wijst uit, dat de luchtvaartgids voor de luchtruimgebruikers en luchtverreikers leidend is voor wat betreft de regels die gelden in het luchtruim. Aanpassing van de luchtvaartgids vindt alleen plaats op vooraf gestelde data in Europees verband (AIRAC-data). Dit betekent, dat de aanpassingen in de luchtvaartgids naar aanleiding van de SERA-verordening en de nationale uitwerking van de SERA-verordening pas op 11 december 2014 gerealiseerd kunnen worden. Het Besluit luchtverkeer 2014 treedt in werking met ingang van 11 december 2014 om de helderheid te optimaliseren. Om deze redenen wordt bij de inwerkingtreding niet aangesloten bij de vaste verandermomenten.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Begripsbepalingen

De begripsomschrijvingen die in de SERA-verordening zijn opgenomen zijn niet in het Besluit Luchtverkeer 2014 overgenomen, aangezien deze rechtstreeks van toepassing zijn. Begrippen die al in de Wet luchtvaart zijn omschreven, zijn ook niet opgenomen aangezien deze doorwerken in het besluit.

In het Besluit luchtverkeer 2014 is in het belang van de kenbaarheid wel een aantal definitiebepalingen opgenomen. Specifiek van belang is de definitie van Onze Minister, waarmee duidelijk wordt dat, afhankelijk van het betrokken luchtverkeer of de betrokken dienstverlener, de Minister van Infrastructuur en Milieu of de Minister van Defensie bevoegdheden toegekend krijgt. Dit vloeit voort uit artikel 1.4 van de Wet luchtvaart. Voorts is de definitie van daglichtperiode, een begrip dat de SERA-verordening niet definieert, opgenomen. Deze definitie is overgenomen uit het Luchtverkeersreglement. Artikel 8 in de SERA-verordening biedt de lidstaten de mogelijkheid om bepalingen van vóór de inwerkingtreding van de SERA-verordening en die een aanvulling zijn op een ICAO-norm, in stand te houden, mits deze in overeenstemming zijn met de verordening. De Sera-verordening omschrijft alleen het begrip nacht – namelijk wanneer deze aanvangt en wanneer deze eindigt – en regelt dus wanneer welk luchtverkeer niet is toegestaan. De begripsomschrijving van daglichtperiode omschrijft de dag en regelt wanneer welk luchtverkeer wel is toegestaan. Hierdoor kan de begripsomschrijving van daglichtperiode uit het Luchtverkeersreglement als een aanvullende bepaling op een ICAO-norm worden beschouwd welke niet strijdig is en in overeenstemming is met de SERA-verordening. Ook is de definitie van operationeel verkeer (OAT) ingevoegd.

Overigens spreekt de SERA-verordening van luchtvaartterreinen, terwijl de SES-regelgeving, de Wet luchtvaart en de daarop gebaseerde regelgeving uitgaan van de term luchthaven. Inhoudelijk zijn beide begrippen identiek. Om eenvormigheid van terminologie in de Nederlandse wet- en regelgeving te waarborgen wordt ook in het Besluit luchtverkeer 2014 gesproken van luchthavens.

Artikel 2 OAT

Zoals eerder opgemerkt, kent de Nederlandse regelgeving inzake luchtverkeersregels een breder toepassingsbereik dan SERA en valt al het militaire verkeer eronder, ongeacht of het algemeen verkeer (GAT) of operationeel verkeer (OAT) is. Om te zorgen dat deze praktijk wordt gecontinueerd, wordt in artikel 2 bepaald dat SERA ook van toepassing is op militair verkeer dat moet worden aangemerkt als OAT. Uiteraard wordt wel aan de Minister van Defensie de mogelijkheid gegeven om vrijstelling of ontheffing op de bepalingen van SERA te verlenen. Het Besluit luchtverkeer 2014 zelf is mede gebaseerd op de artikelen 5.5 en 5.11 Wet luchtvaart. Hierdoor is het toepassingsbereik van het besluit zelf niet beperkt tot GAT, maar valt OAT onder alle bepalingen van het besluit. De vrijstellings- en ontheffingsbevoegdheid van artikel 2, tweede lid, ziet enkel op de bepalingen van de SERA-verordening. Daar waar deze bepalingen worden uitgewerkt in het Besluit luchtverkeer 2014, kan het militaire verkeer gebruikmaken van de specifieke grondslagen in de diverse artikelen.

Artikel 3 Vrijstelling

De SERA-verordening biedt de mogelijkheid om voor een limitatief aantal activiteiten van openbaar belang vrijstelling te verlenen op de bepalingen van de SERA-verordening. Dit betreft politie en douane, verkeersbewaking en -achtervolging, bepaalde milieuopdrachten, opsporing en redding, medische hulpvluchten, evacuaties, brandbestrijding en vrijstellingen voor de beveiliging van staatshoofden. Artikel 3 geeft de minister de mogelijkheid deze vrijstelling te verlenen. Omdat de diensten waarover het gaat al in SERA worden benoemd, worden deze in artikel 3 niet expliciet herhaald.

Artikel 4 Bijzondere vluchten

Op basis van artikel 14 van de basisverordening kunnen lidstaten afwijken van bepalingen van de uitvoeringsverordening. Voorwaarde is dat de Europese Commissie, na advisering door EASA, instemt met de afwijking. Artikel 14 biedt lidstaten de mogelijkheid om voor onvoorziene gevallen tijdelijk ontheffing te verlenen. Daarnaast kunnen lidstaten goedkeuring verlenen aan «andere middelen waarmee een beschermingsniveau kan worden bereikt dat gelijkwaardig is aan het niveau dat door de toepassing van de uitvoeringsvoorschriften bij deze verordening kan worden bereikt». Aangezien dergelijke middelen in tegenstelling tot de ontheffingen een permanent en algemeen karakter hebben, moet hiervoor in de Nederlandse regelgeving een grondslag worden gecreëerd op basis van artikel 1.5 Wet luchtvaart. Momenteel wordt voorzien dat een aantal van de bijzondere luchtvaartuigen die tot op heden op basis van artikel 1a van het Luchtverkeersreglement van een groot deel van de luchtverkeersregels waren uitgezonderd en luchtvaartuigen waarvoor op basis van artikel 56 van het Luchtverkeersreglement afwijkende regels konden worden vastgesteld, niet aan alle vereisten van SERA kunnen voldoen. Voor deze luchtvaartuigen zullen op basis van artikel 4 van dit besluit specifieke regels worden opgesteld. De formulering van artikel 4 komt overeen met artikel 56 van het Luchtverkeersreglement. In lijn met de voorwaarden van artikel 14 van de basisverordening zullen deze regels ter goedkeuring aan de Europese Commissie worden voorgelegd. De verwachting is dat meerdere landen van de afwijkingsbevoegdheid gebruik zullen maken, en dat dit te zijner tijd zal leiden tot aanpassing van de SERA-verordening. Als de SERA-verordening op dit punt zal worden aangepast, zullen het Besluit luchtverkeer 2014 en de onderliggende regelgeving uiteraard overeenkomstig worden aangepast.

Artikel 5 Aanwijzing van luchtruimte en gecontroleerde luchthavens

De tekst van artikel 5 is overgenomen van de artikelen 3 en 7 van het Luchtverkeersreglement. Ook onder de SERA-verordening houdt de minister de bevoegdheid om gebieden en luchthavens aan te wijzen. Het Luchtverkeersreglement bevatte in de artikelen 3 tot en met 6 ook nog een aantal bepalingen omtrent de classificatie van luchtverkeersdienstverleningsgebieden en beschreef wat luchtverkeersleidingsdiensten, vluchtinformatieverstrekking en alarmering inhouden. Deze bepalingen zijn niet overgenomen in het Besluit luchtverkeer 2014, aangezien de SERA-verordening deze onderwerpen in de delen 6 tot en met 10 uitputtend regelt.

Artikel 6 Uitvoering van verlening van luchtverkeersdiensten

Ook dit artikel is overgenomen uit het Luchtverkeersreglement, artikel 9. De SERA-verordening geeft de gemeenschappelijke regels over Air Traffic Services, oftewel luchtverkeersdiensten. Dit betreft een generieke term en omvat vluchtinformatiediensten (AIS), alarmeringsdiensten, luchtverkeersadviseringsdiensten en luchtverkeersleidingdiensten. Luchtverkeersleidingdiensten kunnen onderverdeeld worden in de algemene luchtverkeersleidingdiensten, naderingsluchtverkeersleidingdiensten en plaatselijke luchtverkeersleidingdiensten. Artikel 6 van het Besluit luchtverkeer 2014 geeft invulling aan de SERA-verordening voor wat betreft luchtverkeersdiensten, inclusief luchtverkeersleidingsdiensten, luchtvaarttelecommunicatie en luchtvaartinlichtingen (AIS). Tevens wordt aan de minister de bevoegdheid gegeven de delen 7 tot en met 10 van de bijlage bij de SERA-verordening uit te werken. De door de minister vast te stellen regels kunnen zowel betrekking hebben op de verlener van luchtverkeersdiensten als op de luchtruimgebruiker voor zover de luchtruimgebruiker van invloed is op de uitvoering van de diensten. Deel 7 regelt generiek de doelstellingen van het verlenen van luchtverkeersdiensten. In deel 8 worden de luchtverkeersleidingdiensten specifiek uitgewerkt. In deel 9 worden de vluchtinformatiediensten uitgewerkt en in deel 10 worden de alarmeringsdiensten uitgewerkt. Hoewel SERA niet altijd expliciet aangeeft dat de lidstaat aanvullend of afwijkend regels kan stellen, is het in bepaalde gevallen noodzakelijk voor de lidstaat om de SERA bepalingen nader uit te werken. Hierbij kan gedacht worden aan het aanwijzen van de instantie die belast wordt met het verlenen van luchtverkeersleidingsdiensten of het bepalen in welke taal de communicatie dient te worden gevoerd binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam.

Artikel 7 Luchtverkeersroutes en procedures

Artikel 7 bevat de bepalingen van artikel 10 van het Luchtverkeersreglement. Het bevat de bevoegdheid voor de minister om de diverse routes en procedures vast te stellen. Daarnaast bevat het de plicht van de gezagvoerder om deze vastgestelde routes en procedures te volgen, tenzij hij een andersluidende opdracht van de luchtverkeersleiding heeft ontvangen.

Artikel 8 Radio Mandatory Zone of Transponder Mandatory Zone

Op basis van paragraaf SERA.6005 kan de minister gebieden aanwijzen waarbinnen het gebruik van een radio of transponder verplicht is. Deze bevoegdheid bestond al, maar wordt door artikel 8 geëxpliciteerd.

Artikel 9 Gebieden met beperkingen

Zoals hierboven beschreven, kent de SERA-verordening niet meer de mogelijkheid om een BVG in te stellen. Er zal gebruik moeten worden gemaakt van een restricted area, waarbinnen het luchtverkeer wordt beperkt overeenkomstig bepaalde voorwaarden. Momenteel geeft artikel 5.10 Wet luchtvaart de minister de bevoegdheid het luchtruim te sluiten en een restricted area in te stellen om redenen van openbare orde en veiligheid, andere dwingende redenen, of om redenen van militaire noodzaak. Een restricted area dat op basis van artikel 5.10 van de wet wordt ingesteld heeft over het algemeen een permanent karakter of betreft een sluiting met grote maatschappelijke gevolgen of grote impact op de veiligheid. Een dergelijk restricted area moet bij regeling worden ingesteld. Het artikel geeft echter niet de mogelijkheid om voorwaarden aan de sluiting te verbinden. Artikel 5.11 Wet luchtvaart biedt een grondslag voor het bij of krachtens algemene maatregel van bestuur instellen van bijzondere luchtverkeergebieden waar daarbij gegeven voorschriften gelden. Dit was uitgewerkt in artikel 8 van het Luchtverkeersreglement. In veel gevallen werd tot op heden een luchtruimsluiting op basis van artikel 5.10 Wet luchtvaart gecombineerd met de instelling van een BVG, zodat ook in het gesloten luchtruim regels konden worden gesteld. De SERA-verordening combineert als het ware de luchtruimsluiting en de BVG in één instrument doordat nadrukkelijk aan het instellen van een restricted area de mogelijkheid wordt verbonden om voorwaarden te stellen. Vanaf heden zal Nederland hierbij aansluiten en gebruik maken van restricted areas om het luchtverkeer te beperken of te verbieden. Artikel 9 van dit besluit bevat de uitwerking van artikel 5.11 van de Wet luchtvaart, maar sluit wat betreft de formulering aan bij de SERA-verordening. Ter bescherming van het luchtverkeer kan de minister delen van het luchtruim aanwijzen waarbinnen het luchtverkeer tijdelijk wordt beperkt onder door hem te stellen voorwaarden. In navolging van de praktijk in onder meer het Verenigd Koninkrijk zullen gebieden met een zeer tijdelijk karakter die niet onder de voorwaarden van artikel 5.10 van de wet worden ingesteld, maar enkel op basis van artikel 9 worden ingesteld, worden aangeduid als temporary restricted areas. Deze temporary restricted areas kunnen ook bij besluit worden ingesteld. Op deze wijze kan het instrument ingezet worden voor tijdelijke sluitingen met een spoedeisend karakter of met een beperkte maatschappelijke impact, zoals sluitingen voor het ruimen van bommen of het houden van luchtshows.

Artikel 10 Afwerpen of sproeien

Artikel 10 bevat de implementatie van paragraaf SERA.3115 waarin is bepaald dat afwerpen of sproeien uit een luchtvaartuig tijdens de vlucht is toegestaan overeenkomstig relevante EU- of nationale regelgeving in overeenstemming met de aanwijzingen van de betrokken luchtverkeersdienst. Uitgangspunt is dat afwerpen of sproeien is verboden. Voor een aantal standaardsituaties is een uitzondering opgenomen. De minister heeft de bevoegdheid nadere regels te stellen. Tot op heden was dat alleen mogelijk voor voorwerpen tot 200 gram. Het is echter wenselijk om ook voor andere voorwerpen of stoffen ten minste de mogelijkheid te hebben om nadere regels te stellen, bijvoorbeeld de plicht om aan bepaalde voorwerpen een valscherp te verbinden. Verder bevat het artikel een nadrukkelijke uitzondering voor militaire doeleinden of militair luchtverkeer dat als OAT moet worden aangemerkt. De algemene vrijstellings- en ontheffingsbevoegdheid van de Minister van Defensie voor OAT is op deze situaties niet van toepassing, omdat het hier gaat om de nationale invulling van de rechtstreeks werkende SERA-normen. Daarnaast heeft de minister de bevoegdheid vrijstelling of ontheffing te

verlenen. Deze bevoegdheid is noodzakelijk naast de algemene uitzonderingen die al in het tweede lid zijn opgenomen om voor specifiekere of tijdelijke situaties of voor situaties die nu nog niet voorzienbaar zijn een generieke uitzondering, een vrijstelling, of een individuele uitzondering, een ontheffing, mogelijk te maken.

Artikel 11 Slepen

Artikel 11 implementeert paragraaf SERA.3120 waarin is bepaald, dat slepen is toegestaan overeenkomstig de relevante EU- of nationale regelgeving en in overeenstemming met de aanwijzingen van de betrokken luchtverkeersdienst. Uitgangspunt is, dat slepen tijdens de vlucht is verboden, behalve voor een aantal standaardsituaties, waaronder het slepen voor militaire doeleinden. De minister stelt regels voor deze situaties. Ten slotte kan de minister ook hier vrijstelling of ontheffing verlenen.

Artikel 12 Valscherm-sprongen

Paragraaf SERA.3125 bepaalt, dat behalve in nood een valschermsprong alleen mag worden uitgevoerd overeenkomstig de relevante EU- of nationale regelgeving en in overeenstemming met de aanwijzingen van de betrokken luchtverkeersdienst. Artikel 12 implementeert paragraaf SERA.3125. De SERA-verordening laat de lidstaat daarbij vrij om dit voorschrift nader in te vullen. In lagere regelgeving zullen regels worden gesteld onder andere ten aanzien van het valscherm-springgebied, de eisen aan de klimvluchten en de vereiste minimale vliegzicht.

Artikel 13 Kunstvluchten

Ook kunstvluchten, vluchten waarbij met opzet abnormale bewegingen worden uitgevoerd, zijn volgens paragraaf SERA.3130 alleen toegestaan overeenkomstig de relevante EU- of nationale regelgeving en in overeenstemming met de aanwijzingen van de betrokken luchtverkeersdienst. Voor artikel 13 is aansluiting gezocht bij de eerder gemaakte keuzes aangaande kunstvluchten uit artikel 16 van het Luchtverkeersreglement. Uitgangspunt is, dat kunstvluchten zijn verboden, tenzij deze voldoen aan de gestelde voorwaarden ten aanzien van de aard van de kunstvluchten en het voorkomen van botsingsgevaar.

Artikel 14 Formatievluchten

Paragraaf SERA.3135 verbiedt formatievluchten tenzij dit vooraf is overeengekomen tussen de betrokken gezagvoerders en indien de formatievlucht plaatsvindt in gecontroleerd luchtruim, overeenkomstig de voorwaarden die door de bevoegde autoriteit zijn voorgeschreven. Daarna somt het artikel de voorwaarden op die onder andere moeten worden gesteld. Artikel 14 geeft uitvoering aan de bevoegdheid van de bevoegde autoriteit door in aanvulling op deze voorwaarden te stellen, dat voorafgaande aan de formatievlucht een regeling moet zijn getroffen met de betrokken verlener van luchtverkeersleidingsdiensten. Deze keuze berust op de huidige praktijk om een veilige uitvoering van de vluchten te garanderen.

Artikel 15 Lichten op het water

De SERA-verordening, deel 3, hoofdstuk 2, regelt hoe botsingen moeten worden vermeden. Deze artikelen laten enkel in paragraaf SERA.3230 voor de bevoegde autoriteit ruimte om te bepalen wanneer luchtvaartuigen op het water lichten moeten voeren. De bepaling uit de Regeling luchtvaar-

tuiglichten waarin hierover wordt bepaald dat een vliegtuig in een dergelijk geval op dezelfde tijdstippen dezelfde lichten moet voeren als de lichten die zijn voorgeschreven voor andere vaartuigen die zich daar bevinden, zal worden overgenomen. Alle overige onderwerpen met betrekking tot nabijheid, voorrangsregels, lichten, gesimuleerde instrumentvluchten, exploitatie op en in de nabijheid van een luchtvaartterrein en operaties op en boven water worden door de SERA-verordening uitputtend geregeld. Dat betekent dat de betrokken delen van de corresponderende artikelen uit het Luchtverkeersreglement, de artikelen 17 tot en met 30, niet in het Besluit luchtverkeer 2014 worden overgenomen.

Artikel 16 Vliegplannen

Paragraaf SERA.4001 tot en met paragraaf SERA.4020 bevatten regels over vliegplannen, meer specifiek over het indienen, de inhoud, de voltooiing, het wijzigen en sluiten ervan. De SERA-verordening geeft hierbij aan de bevoegde autoriteit de ruimte om gebieden of routes aan te wijzen waarvoor een vliegplan moet worden ingediend. De SERA-verordening geeft in bepaalde onderdelen expliciet aan, dat de lidstaten ruimte hebben om nationale regels te stellen, op andere onderdelen behoeven de bepalingen nadere uitwerking. Voor wat betreft het sluiten van het vliegplan kan de lidstaat bijvoorbeeld regelen hoe een aankomstmelding wordt gedaan op een luchthaven van bestemming waar geen verlener van luchtverkeersdiensten is gevestigd. Dit betreft een uitwerking van de verplichtingen in de SERA-verordening in een situatie die zich in de praktijk kan voordoen, maar waar de SERA-verordening niet in voorziet.

Ook kan de bevoegde autoriteit regels stellen om de bepalingen voor wat betreft de inhoud en naleving van een vliegplan nader uit te werken. Voor wat betreft de inhoud van het vliegplan is de bevoegde autoriteit de mogelijkheid gegeven dit in te vullen naar aanleiding van de mate van relevantie van de informatie. Voor wat betreft de naleving van het vliegplan kan gedacht worden aan het stellen van regels ten aanzien van het moment en bij welke wijzigingen in het vliegplan het vliegplanverzendingsysteem kan worden gebruikt om wijzigingen door te geven. Artikel 16 geeft invulling aan deze bevoegdheid en sluit daar waar mogelijk aan bij artikel 31 van het Luchtverkeersreglement. Naast gevallen waarvoor de SERA-verordening een vliegplan eist, kan de minister bij regeling gebieden of routes aanwijzen waar om de vluchtinformatieverstrekking, de alarmering of de opsporing of redding te vergemakkelijken of waar dit noodzakelijk is voor de coördinatie bij onderschepping een vliegplanverplichting geldt. De oude plicht om voor elke IFR-vlucht binnen een luchtverkeersdienstverleningsgebied met klasse F of G een vliegplan in te dienen is niet in artikel 16 overgenomen, maar zal voor de gebieden waar dit noodzakelijk is in de onderliggende regeling worden opgenomen.

Artikel 17 Zichtweerstandigheden

Paragraaf SERA.5001 geeft de minimale zichtwaarden weer voor VFR-verkeer. Van deze waarden kan door de bevoegde autoriteit alleen worden afgeweken in luchtruimklassen F en G. In plaats van 5 kilometer kan dan worden volstaan met minimaal 1.500 meter voor verkeer dat met een bepaalde snelheid vliegt of in omstandigheden waarin de kans op ontmoetingen met ander verkeer laag is. Voor helikopters mag de minimumzichtafstand zelfs tot 800 meter worden gereduceerd. Artikel 17 geeft de minister de mogelijkheid om bij regeling de situaties te benoemen waaronder van de uitzonderingen gebruik kan worden gemaakt. In de Regeling luchtverkeersdienstverlening is een aantal gevallen opgenomen waarin inderdaad met een lagere zichtwaarde kan worden volstaan. Deze gevallen zullen ook in de nieuwe regelgeving

worden opgenomen. Wel zal nadrukkelijk worden bekeken in hoeverre deze uitzonderingen in de toekomst kunnen blijven bestaan, mede vanwege het toenemende luchtverkeer en de gevolgen daarvan op de vliegveiligheid.

Artikel 18 Zichtvliegvoorschriften

Uitgangspunt bij VFR-vluchten is dat deze gedurende de daglichtperiode worden uitgevoerd. Paragraaf SERA.5005 maakt het mogelijk dat de bevoegde autoriteit VFR-vluchten gedurende de nacht toestaat. De voorwaarden waaronder dergelijke vluchten mogen worden uitgevoerd, staan limitatief opgesomd. Artikel 18 geeft de minister de bevoegdheid hiertoe VFR-vluchten aan te wijzen. Onder het Luchtverkeersreglement had de minister dezelfde bevoegdheid. Op basis hiervan waren in de Vrijstellingsregeling LVR een aantal categorieën vluchten aangewezen. Een deel betreft activiteiten van openbaar belang. Deze zullen in de toekomst onder de vrijstelling van artikel 3 van dit besluit kunnen vallen. Voor de overige vluchten, zoals ballonvluchten en bepaalde opleidingsvluchten, zal op basis van artikel 18 een vrijstelling kunnen worden verleend.

Artikel 19 Minimumvlieghoogte

Paragraaf SERA.5005 geeft de minimumvlieghoogte voor VFR-verkeer, maar kent tevens aan de bevoegde autoriteit de bevoegdheid toe om een lagere hoogte toe te staan. De standaarduitzonderingen die in artikel 19 zijn opgenomen, zijn overgenomen uit artikel 45 van het Luchtverkeersreglement. Paragraaf SERA.5015 geeft de minimumvlieghoogtes voor IFR-verkeer, indien deze niet door de bevoegde autoriteit zijn vastgesteld. Aangezien de in Nederland gestelde hoogtes, zoals die waren opgenomen in artikel 51 van het Luchtverkeersreglement, overeenkomen met de standaardwaarden uit de SERA-verordening, wordt daarbij aangesloten. Net als onder het Luchtverkeersreglement heeft de minister tevens de mogelijkheid om vrijstelling of ontheffing te verlenen. Net als bij de minimum zichtwaarden valt een deel van de bestaande vrijstellingen onder de generieke vrijstellingsbevoegdheid van artikel 3 van dit besluit. De andere vrijstellingen die in de Vrijstellingsregeling LVR waren opgenomen zoals voor luchtvaartvertoningen of transport in de off-shore, zullen weer worden verleend.

Artikel 20 Maximumvlieghoogte

Artikel 8 van de SERA-verordening geeft lidstaten de mogelijkheid om bepalingen vast te stellen die een aanvulling op de normen van de SERA-verordening zijn, mits ze geen afwijking van ICAO vormen. Om een veilige uitvoering van bijvoorbeeld operaties met onbemande luchtvaartuigen mogelijk te maken, is het wenselijk een maximumvlieghoogte in te voeren voor dergelijke operaties. Hierdoor kan voldoende separatie met het andere luchtverkeer worden gegarandeerd. Dit is van belang omdat onbemande luchtvaartuigen over het algemeen niet goed kunnen communiceren met luchtverkeerdienstverleners of ander luchtverkeer, terwijl ze tegelijkertijd zo klein zijn dat ander verkeer ze niet tijdig opmerkt. Het gevaar van botsingen is hierdoor aanzienlijk. SERA noch ICAO bevat bepalingen over maximumvlieghoogtes en ook de andere bepalingen bieden niet de mogelijkheid om de gevraagde separatie te borgen. Artikel 20 geeft de minister dan ook de bevoegdheid om als aanvulling op SERA maximumvlieghoogtes in te stellen.

Artikel 21 Positiemeldingen

Positiemeldingen worden gereguleerd in paragraaf SERA.5025 en paragraaf SERA.8025. Deze paragrafen laten aan de bevoegde autoriteit nog ruimte om meldpunten en tijdstippen vast te stellen waarop moet worden gemeld. De meldpunten zijn een onderdeel van de routes en procedures die worden vastgesteld op basis van artikel 7 van dit besluit. De grondslag om luchtverkeersregels omtrent de uitvoering van de melding vast stellen staat in artikel 21. De implementatie van deze bevoegdheid in artikel 21 is overgenomen uit artikel 36 van het Luchtverkeersreglement.

Artikel 22 Communicatie

Paragraaf SERA.8035 bepaalt dat gecontroleerde vluchten permanent radiocontact onderhouden en zo nodig tweezijdige communicatie tot stand brengen met de luchtverkeersleidingsdienst. Artikel 38 van het Luchtverkeersreglement is dan ook niet meer overgenomen in het Besluit luchtverkeer 2014. In geval van storing moeten lidstaten zorgen dat wordt voldaan aan de bepalingen van de ICAO hieromtrent, totdat hierover Europese regeling is opgesteld. In EASA verband wordt inmiddels gewerkt aan een verordening waarin de bepalingen van ICAO worden uitgewerkt. Artikel 22 implementeert deze verplichting, die tot op heden in iets andere bewoordingen in artikel 39 van het Luchtverkeersreglement was opgenomen.

Artikelen 23 en 24 Apparatuur en bediening apparatuur

De artikelen 23 en 24 vloeien niet voort uit de SERA-verordening, maar bevatten de grondslagen uit de artikelen 12, 40, 44a en 49 van het Luchtverkeersreglement voor het stellen van eisen aan de boordapparatuur van luchtvaartuigen, waaronder ook de hoogtemeter, en de bediening daarvan. Deze grondslagen zijn in het Besluit luchtverkeer 2014 opgenomen vanwege het directe belang van deze apparatuur voor de uitvoering van de vlucht en de communicatie met de luchtverkeersdienst en andere stations.

Artikel 25 Onderschepping

Paragraaf SERA.11015 sluit wat betreft de procedure voor een onderschepping aan bij de procedures zoals deze door ICAO zijn vastgesteld en door de lidstaten zijn geïmplementeerd. Nederland heeft via artikel 41 van het Luchtverkeersreglement en de Regeling onderschepping luchtvaartuigen deze procedures geïmplementeerd. Artikel 25 bevat de grondslag voor het implementeren van deze procedures.

Artikel 26 Luchtvaartinlichtingen

Artikel 26, een samenvoeging van de artikelen 60, 61 en 62 van het Luchtverkeersreglement, specificeert de wettelijke taken die de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft met betrekking tot het uitgeven van luchtvaartpublicaties en geeft de minister de mogelijkheid nadere regels te stellen omtrent luchtvaartinlichtingen.

Artikelen 27 tot en met 32 Overige besluiten

De artikelen 27 tot en met 32 wijzigen een aantal algemene maatregelen van bestuur waarin naar het Luchtverkeersreglement werd verwezen en brengt deze besluiten in lijn met de SERA-verordening en dit besluit.

Artikel 33 Strafbepalingen

Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om bij de uitvoering van de SERA-verordening een wijziging aan te brengen in het aantal normen dat strafrechtelijk kan worden gehandhaafd. Voor het aanwijzen van bepalingen is dan ook aangesloten bij hetgeen in artikel 63 van het Luchtverkeersreglement was bepaald. Artikel 33 wijst een groot aantal bepalingen van het Besluit luchtverkeer 2014 aan die strafrechtelijk kunnen worden gehandhaafd. Uit de combinatie van de artikelen 1.5 en 11.9, eerste lid, onderdeel b, van de Wet luchtvaart volgt dat regels die de minister opstelt ter uitvoering van de basisverordening en de uitvoeringsverordeningen als overtreding kunnen worden aangemerkt, mits de minister dit expliciet bepaalt. Dit gebeurt in artikel 33.

Bepalingen uit de SERA-verordening die strafrechtelijk moeten kunnen worden gehandhaafd en die tot op heden inhoudelijk via het Luchtverkeersreglement waren geregeld, zullen worden toegevoegd aan de Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid. Deze regeling geeft uitvoering aan artikel 1.6 Wet luchtvaart dat aan de minister de bevoegdheid geeft om bij regeling bepalingen aan te wijzen van uitvoeringsverordeningen die strafrechtelijk kunnen worden gehandhaafd. Aangezien het Luchtverkeersreglement enkel overtredingen bevatte en geen misdrijven, heeft de minister zonder meer de bevoegdheid de corresponderende bepalingen uit de SERA-verordening aan te wijzen.

Artikel 34 Overgangsrecht

Als gevolg van het intrekken van het Luchtverkeersreglement, verliezen de onder het Luchtverkeersreglement afgegeven ontheffingen en vrijstellingen hun grondslag. Onder het Besluit luchtverkeer 2014 kunnen deze ontheffingen en vrijstellingen ongewijzigd worden voortgezet, met uitzondering van de ontheffingen en vrijstellingen van het in artikel 44, eerste lid, onderdeel b, van het Luchtverkeersreglement gestelde verbod op het uitvoeren van een VFR-vlucht in luchtruimklasse A. Met artikel 34 wordt een eerbiedigende werking toegekend aan de grondslag uit het Luchtverkeersreglement voor de reeds afgegeven ontheffingen en vrijstellingen.

Artikel 35 Intrekking luchtverkeersreglement

Het Luchtverkeersreglement wordt ingetrokken. Voor de toepassing van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) blijven de definities van artikel 1 echter nog van toepassing. Het LVB verwijst namelijk voor een aantal definities naar het Luchtverkeersreglement. Momenteel wordt gewerkt aan een – bredere – wijziging van het LVB. Gelet op de procedure die deze wijziging moet doorlopen dat deze niet per 4 december 2014 gereed zijn. Om te garanderen dat geen onduidelijkheid bestaat over de definities van het LVB blijft artikel 1 van het Luchtverkeersreglement gelden tot artikel 1 van het LVB gewijzigd is.

Artikel 36 Inwerkingtreding

Zoals vermeld, zal voor de inwerkingtreding van de SERA-verordening worden aangesloten bij de datum van 11 december 2014 waarop de SERA-verordening uiterlijk in Nederland van toepassing moet zijn.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

Transponeringstabel

Verordening (EU) nr. 923/2012 (SERA)

Artikel 1 – Onderwerp en toepassingsgebied	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 2 – Definities	Artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014
Artikel 3 – Naleving	Artikelen 1.6, 11.9 en 11.15 van de Wet luchtvaart en uitgewerkt in ministeriële regeling
Artikel 4 – Vrijstelling voor bijzondere activiteiten	Artikel 3 van het Besluit luchtverkeer 2014
Artikel 5 – Afwijkingen	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 6 – Toezicht op wijzigingen	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 7 – Wijzigingen van de bijlage	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 8 – Overgangsmaatregelen en aanvullende maatregelen	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 9 – Veiligheidseisen	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 10 – Wijzigingen van Verordeningen (EG) nr.730/2006, (EG) nr. 1033/2006, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 1265/2007, (EU) nr. 255/2010 en Uitvoeringsverordening (EU) nr.1035/2011	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 11 – Inwerkingtreding	Behoeft naar zijn aard geen omzetting

Verordening (EU) nr. 923/2012 (SERA)

BIJLAGE LUCHTVERKEERSREGELS

Deel 1 vluchten over volle zee

1001 – algemeen toepassingsbereik	Artikel 1.2, eerste lid, onderdeel a van de Wet luchtvaart
-----------------------------------	--

Deel 2 toepassing en naleving

2001 – toepasselijkheid	Artikel 5.1 van de Wet luchtvaart
2005 – naleving	Artikelen 1.6, 11.9 en 11.15 van de Wet luchtvaart en uitgewerkt in ministeriële regeling
2010 – (a) verantwoordelijkheden gezagvoerder	Artikel 5.7, tweede lid, van de Wet luchtvaart
2010 – (b) acties voorafgaand aan vlucht	Artikel 5.8 van de Wet luchtvaart
2015 – eindbevoegdheid gezagvoerder	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
2020 – psychoactieve stoffen	Artikel 2.12 van de Wet luchtvaart en nadere uitwerking in OPS

Deel 3 – algemene regels en het vermijden van botsingen

3101 – onachtzaam of roekeloos gedrag	Artikel 5.3 van de Wet luchtvaart
3105 – minimum vlieghoogten	Artikel 5.4 van de Wet luchtvaart
3110 – kruisniveaus	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
3115 – afwerpen of sproeien	Artikel 10 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
3120 – Slepen	Artikel 11 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
3125- valschermsprongen	Artikel 12 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
3130 – kunstvluchten	Artikel 13 van het Besluit luchtverkeer 2014
3135 – formatie	Artikel 14 van het Besluit luchtverkeer 2014
3140 – onbemande vrije ballon	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
3145 – verboden gebieden en beperkingen	Artikel 5.10 van de Wet luchtvaart en artikel 9 van het Besluit luchtverkeer 2014
3201 – algemeen vermijden botsingen	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
3205 – nabijheid	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
3210 – (a) behoud koers en snelheid bij voorrang	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
3210 – (b) voorrang verlenen verminderde manoeuvreerbaarheid	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
3210 – (c) voorrang	Behoeft naar zijn aard geen omzetting

BIJLAGE LUCHTVERKEERSREGELS

1. recht vooruit	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
2. kruisen	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
3. inhalen	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
4. landen	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
5. opstijgen	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
3210 – (d) grond	
1. taxiën	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
2/3. gecontroleerde luchthaven	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
4. luchthavens	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
3215 – lichten	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
3220 – gesimuleerde instrumentvluchten	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
3225 – nabijheid luchthaven	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
3230 – water	Artikel 15 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
3301 – algemeen signalen	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
3401 – algemeen tijd	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Deel 4 – vliegplannen	
4001 – indiening vliegplan	Artikel 16 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
4005 – inhoud vliegplan	Artikel 16 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
4010 – voltooiing vliegplan	Artikel 16 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
4015 – wijziging vliegplan	Artikel 16 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
4020 – sluiten vliegplan	Artikel 16 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
Deel 5 – VFR	
5001 – VMC minima	Artikel 17 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
5005 – (a) VFR in VMC	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
5005 – (b) plaatselijke Ivkgebieden	Artikel 17 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
5005 – (c) VFR-night	Artikel 18 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
5005 – (d) verbod VFR FL 195 en snelheid	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
5005 – (e) verbod VFR FL 285	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
5005 – (f) minimum vlieghoogte	Artikel 19 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
5005 – (g) kruisniveau	Artikel 19 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
5005 – (h) luchtverkeersleidingsdiensten	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
5005 – (i) communicatie	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
5005 – (j) overstap VFR-IFR	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
5010 – bijzondere VFR in plaatselijke Ivkgebieden	Artikel 17 van het Besluit luchtverkeer 2014
5015 – IFR	
5015 – (a) apparatuur	Artikel 23 van het Besluit luchtverkeer 2014
5015 – (b) minimumniveaus	Artikel 19 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
5015 – (c) IFR – VFR	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
5020 – IFR in gecontroleerd luchtruim	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
5025 – IFR buiten gecontroleerd luchtruim	
5025 – (a) kruisniveau	Behoeft naar zijn aard geen omzetting

BIJLAGE LUCHTVERKEERSREGELS

5025 – (b) communicatie	Artikel 21 van het Besluit luchtverkeer 2014
5025 – (c) positierapporten	Artikel 21 van het Besluit luchtverkeer 2014
Deel 6 – luchtruimclassificatie	
6001 – luchtruimclassificaties	Artikel 5 van het Besluit luchtverkeer 2014
6005 – Eisen inzake communicatie – RMZ en TMZ	Artikel 8 van het Besluit luchtverkeer 2014
Deel 7 – luchtverkeersdiensten	
7001 – algemeen doelstellingen	Artikelen 5.12 en 1.1 van de Wet luchtvaart
7005 – coördinatie operator en diensten	Artikel 6 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
Deel 8 – luchtverkeersleidingsdiensten	
8001- toepassing	Artikel 6 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
8005 – werking	
8005 – (a) taken eenheid	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
8005 – (b) klaringen	Artikel 6 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
8005 – (c) separatie	Artikel 6 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
8010 – separatieminima	Artikel 6 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
8015 – luchtverkeersleidingsklaringen	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
8020 – naleving vliegplan	Artikel 16 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
8025 – positie rapporten	Artikel 21 van het Besluit luchtverkeer 2014
8030 – beëindiging gecontroleerde vlucht	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
8035 – communicatie	Artikel 22 van het Besluit luchtverkeer 2014
Deel 9 – vluchtinformatiedienst	
9001 – toepassing	Artikel 6 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
9005 – werkingssfeer	Artikelen 26, tweede lid en 6 van het Besluit luchtverkeer 2014 uitgewerkt in ministeriële regeling
9010 – ATIS	Artikel 6 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
Deel 10 – alarmeringsdienst	
10001 – toepassing	Artikel 6 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
10005 – nabij noodgevallen	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Deel 11 – wederrechtelijke daden, noodsituaties en onderschepping	
11001 – wederrechtelijke daden	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
11005 – dienstverlening aan nood	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
11010 – nood tijdens de vlucht	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
11015 – onderschepping	Artikel 25 van het Besluit luchtverkeer 2014 en uitgewerkt in ministeriële regeling
Deel 12 – Meteorologische diensten	
12001 – soorten waarneming uit lvt	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
12005 – speciale waarneming uit lvt	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
12010 – andere waarneming uti lvt	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
12015 – mondeling communicatie	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
12020 – vluchtrapporten	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Aanhangsel 1 – Signalen	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Aanhangsel 2 – Onbemande vrije ballonnen	Artikel 4 van het Besluit luchtverkeer 2014
Aanhangsel 3 – kruisniveaus	Behoeft naar zijn aard geen omzetting

BIJLAGE LUCHTVERKEERSREGELS

Aanhangsel 4 – klassen
Aanhangsel 5 – eisen inzake
luchtvaarnavigatiediensten

Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Behoeft naar zijn aard geen omzetting
