Nieuwe regelen omtrent de luchtvaart
(Luchtvaartwet)

MEMORIE VAN TOELICHTING

No. 3

In de Memorie van Toelichting tot het wetsontwerp tot wijziging van de Luchtvaartwet (gedrukte stukken zitting 1934—1935 — 393, blz. 1, eerste alinea), welk ontwerp slechts een partiële wijziging ten doel had, werd reeds medegedeeld, dat een algemene herziening van de Luchtvaartwet in voorbereiding was. Mede door de oorlog heeft deze herziening, waartoe een ontwerp in 1940 vrijwel gereed was, langer op zich laten wachten, dan aanvankelijk gedacht werd. Aangezien dit ontwerp uiteraard gebaseerd was op de in 1940 bestaande luchtvaartverhoudingen, welke na de oorlog in vele opzichten ingrijpend gewijzigd bleken te zijn, was het niet mogelijk, dit ontwerp te handhaven. Moge deze vertraging dan ook enerzijds te betreuren zijn, anderzijds had zij het voordeel, dat de ondergetekenden in het thans ingediende ontwerp rekening hebben kunnen houden met de eisen, door de na-oorlogse luchtvaartverhoudingen gesteld.

Bij de herziening is de vorm gekozen van vaststelling van een geheel nieuwe wet, met intrekking van de bestaande. Wel heeft deze laatste als uitgangspunt voor de herziening dienst gedaan.

In het nieuwe ontwerp wordt rekening gehouden met de bezwaren, die bij de toepassing van de wet zijn gebleken en wordt tevens in een aantal leemten voorzien; voorts is naar vereenvoudiging van redactie en naar een systematischer indeling gestreefd. Zo is b.v. de oude indeling in paragrafen vervangen door een overzichtelijker indeling in hoofdstukken, welke deels weer zijn onderverdeeld in afdelingen, terwijl de inhoud van § 4 van de bestaande wet in dit ontwerp over twee afdelingen is verdeeld, daar combinatie van de voorschriften inzake personeel en luchtwaardigheid minder juist lijkt.

Ten aanzien van de algemene beginselen, welke aan de herziening ten grondslag liggen, wordt hieronder een uiteenzetting gegeven; de overige wijzigingen zijn, voor zover nodig, artikelsgewijs toegelicht.

In de eerste plaats moge als algemeen beginsel van de herziening worden vermeld de in artikel 1 onder *h* nieuw, geregelde verhouding tussen burgerlijke en militaire luchtvaart. Te dien aanzien zij het volgende opgemerkt.

De competentie van de Minister van Verkeer en Waterstaat enerzijds en van de Ministers van Oorlog en van Marine anderzijds werd in de oude wet in het algemeen geregeld in artikel 5 j° artikel 1 onder VII, terwijl voorts soms ook in de afzonderlijke artikelen hieromtrent een regeling wordt gegeven (b.v. in de artikelen 9 en 48).

Wanneer een handeling zich uitsluitend binnen de sfeer der burgerlijke of der militaire luchtvaart voltrekt (luchtvaart in ruime zin genomen, dus niet alleen het gebruik van luchtvaartuigen, maar b.v. ook van luchtvaartterreinen), leverde dit systeem geen moeilijkheden op. Anders wordt het echter, wanneer bij een bepaald geval zowel de burgerlijke als de militaire luchtvaart betrokken zijn. Dit kan zich o.m. voordoen, indien zowel openbaar burgerlijk luchtverkeer als militair luchtverkeer in het algemeen op een luchtvaartterrein zal worden toegelaten; in zodanig geval zal het betrokken luchtvaartterrein door de Ministers van Verkeer en Waterstaat, van Oorlog en van Marine gezamenlijk moeten worden aangewezen. Is het niet de bedoeling, dat een militair luchtvaartterrein mede voor openbaar burgerlijk luchtverkeer wordt aangewezen doch b.v. dat burgerlijke luchtvaartuigen slechts incidenteel van het militaire luchtvaartterrein gebruik zullen maken, dan zal ten behoeve van zodanige luchtvaartuigen ontheffing moeten worden verleend van het bepaalde in artikel 34, eerste lid onder *a* (nieuw), teneinde het militaire luchtvaartterrein buiten de grenzen van de aanwijzing te gebruiken. Zodanige ontheffing zal zowel door de Minister van Oorlog of van Marine als door de Minister van Verkeer en Waterstaat moeten worden gegeven. Het betreft hier immers een militair terrein, doch tevens een burgerlijk luchtvaartuig; eerstgenoemde Minister zal derhalve moeten beslissen of hij het militaire terrein wil openstellen voor het burgerlijke luchtvaartuig, terwijl laatstgenoemde o.m. moet beoordelen of het gebruik van dit terrein door het burgerlijke luchtvaartuig op grond van de voor de burgerlijke luchtvaart geldende veiligheidseisen kan worden toegestaan.

Is het niet de bedoeling, dat een burgerlijk luchtvaartterrein mede wordt aangewezen voor de militaire luchtvaart in het algemeen doch b.v. dat militaire luchtvaartuigen incidenteel van dat luchtvaartterrein gebruik zullen maken, dan zal aan de betrokken militaire luchtvaartuigen ontheffing worden verleend. Alsdan zal echter met een beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat kunnen worden volstaan; in verband met de hierarchische verhoudingen kan immers worden aangenomen, dat het verzoek om ontheffing door of vanwege de Minister van Oorlog of van Marine is gedaan, zodat voor een nieuwe beoordeling van die zijde geen aanleiding meer bestaat. Een en ander was echter op grond van de bestaande wetstekst niet altijd even duidelijk geregeld.

Zo moet ook de regeling van artikel 9 van de bestaande wet minder juist geacht worden. Hierdoor ontstaat n.l. de ongewenste situatie, dat voor een luchtvaartvertoning, waaraan uitsluitend door burgerlijke luchtvaartuigen wordt deelgenomen, indien deze vertoning boven een militair terrein plaats heeft, slechts toestemming van de Minister van Oorlog of van Marine vereist is, en wordt uiteraard afbreuk gedaan aan het beginsel, dat het toezicht op de burgerlijke luchtvaart geheel in handen van de Minister van Verkeer en Waterstaat ligt. Volgens de nieuw voorgestelde regeling zal voor een dergelijke vertoning (artikel 17 j° artikel 1 onder *h*) dan ook de toestemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat nodig zijn; de medewerking van de Minister van Oorlog of van Marine zal echter uiteraard niet gemist kunnen worden, daar deze het terrein ter beschikking stelt.

Uitdrukkelijk is thans in het wetsontwerp vermeld, dat de zorg voor de algemene verkeersveiligheid in de lucht bij de Minister van Verkeer en Waterstaat berust. In feite is dit niets nieuws. Het systeem van de bestaande wet legt n.l. in beginsel alle bevoegdheden in handen van de Minister van Waterstaat (artikel 1 onder VII), terwijl, zoals boven reeds vermeld, in afzonderlijke artikelen (dus als — zij het vrij veelvuldig voorkomende — uitzondering) de bevoegdheden van de Ministers van Oorlog en van Marine worden geregeld. Een goede verzorging van de algemene verkeersveiligheid in de lucht brengt echter mede, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat bevoegdheden, welke hem te dien aanzien bij of krachtens de onderhavige wet worden toegekend, uitoefent in overeenstem-

ming met de Ministers van Oorlog en van Marine, ieder voor zoveel hem aangaat. (Zie artikel 1 onder *h* en artikel 3).

In de tweede plaats maakt het ontwerp het mogelijk, niet alleen bij, doch ook krachtens algemene maatregel van bestuur nadere voorschriften te stellen (zie de artikelen 5, 7, 9 en 76 nieuw in tegenstelling tot artikel 52 der bestaande wet). De behoefte daaraan heeft zich o.a. sterk doen gevoelen bij de regeling van de eisen voor de afgifte der bewijzen van luchtwaardigheid. Deze voorschriften van zuiver technische aard moeten telkens snel aan de omstandigheden kunnen worden aangepast, terwijl er juist door dit technische karakter geen bezwaar kan zijn, dit niet bij algemene maatregel van bestuur, doch bij ministeriële beschikking te doen.

Het is de bedoeling van de ondergetekenden, dat slechts technische regelingen bij ministeriële beschikking worden vastgesteld, en dat alle andere voorschriften bij algemene maatregel van bestuur worden gegeven.

In dit verband moge tevens worden gewezen op het feit, dat het ontwerp in ruimere mate dan de bestaande wet voorziet in de mogelijkheid, dat bepaalde bevoegdheden niet alleen „door" maar ook „vanwege" de Minister kunnen worden uitgeoefend. De bestaande wet geeft deze mogelijkheid reeds in verscheidene gevallen zoals b.v. de afgifte, schorsing en intrekking van bewijzen van geschiktheid en van luchtwaardigheid (artikel 16), het verlenen van ontheffing van het verbod een niet als luchtvaartterrein aangewezen gebied als luchtvaartterrein te gebruiken (artikel 42).

Aangezien in de practijk de behoefte is gevoeld aan een uitbreiding van deze regeling tot andere gevallen is hiermee in het ontwerp rekening gehouden; thans kan b.v. ook de toestemming voor het houden van een luchtvaartvertoning of luchtvaartwedstrijd vanwege de Minister worden verleend (artikel 17 nieuw) en kan de gelijkstelling van bewijzen van luchtwaardigheid en van bevoegdheid eveneens vanwege de Minister geschieden (artikelen 7 en 9 nieuw). Ten aanzien van ingrijpender beslissingen, zoals aanwijzing van luchtvaartterreinen, is geen delegatiebevoegdheid opgenomen.

Tenslotte is in het ontwerp aansluiting gezocht bij het op 7 December 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart (*Stb.* H 165); o.m. is in artikel 7, tweede lid, en 9, tweede lid, van het ontwerp rekening gehouden met de in dit verdrag gegeven soepele internationale regeling inzake de wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid en van bevoegdheid.

Artikelen

HOOFDSTUK I

Artikel 1, a. Het is wenselijk de in artikel 1 onder I, van de bestaande wet voorkomende woorden „binnen het gebied van het Rijk" te doen vervallen, aangezien een reeks bepalingen van het ontwerp, zoals de artikelen 4, eerste lid, 8, eerste lid en 13 onder *a*, ook bedoeld zijn om buitenslands vóór Nederlandse luchtvaartuigen te gelden.

Artikel 1, b. Evenals in de bestaande wet reeds ten aanzien van vliegtuigen geschiedt, wordt het beter geacht ook voor luchtvaartuigen een wetenschappelijke definitie te geven in plaats van de huidige opsomming.

Onder de nieuwe omschrijving vallen ook zweefvliegtuigen; deze zijn niet in de bestaande definitie begrepen. Nu het gebruik van zweefvliegtuigen voortdurend toeneemt, is er alle aanleiding de wet in het algemeen mede ten aanzien van zweefvliegtuigen van toepassing te doen zijn.

Aangezien het uiteraard niet de bedoeling is, dat kinderballons e.d. onder de bepalingen van deze wet vallen, zullen deze toestellen bij algemene maatregel van bestuur worden uitgezonderd.

Artikel 1, e. Deze bepaling is ontleend aan artikel 13, eerste lid, van de bestaande wet.

Artikel 1, g. De oude, zuiver formele definitie van luchtvaartterreinen is vervangen door een omschrijving, die zowel formeel als materieel aangeeft, wat onder luchtvaartterreinen moet worden verstaan.

Artikel 1, h. Voor de toelichting op deze bepaling zij verwezen naar hetgeen hierboven in het algemene deel te dien aanzien is opgemerkt.

Artikel 2, a. Dit lid is ontleend aan het bestaande artikel 4.

Artikel 2, b. Aangezien de in de bestaande wet voorkomende term „dienst doen aan boord van een luchtvaartuig" (artikel 15) ten onrechte de indruk zou kunnen geven, dat voor de toepasselijkheid van deze bepaling een „dienst"verhouding vereist is, is deze term in dit ontwerp (zie b.v. artikel 8 nieuw) vervangen door: „een luchtvaartuig bedienen".

Daar echter, strikt genomen, niet kan worden gezegd, dat b.v. de navigator een luchtvaartuig bedient, terwijl de desbetreffende voorschriften ook op hem van toepassing moeten zijn, is een bepaling, als in artikel 2 onder *b*, vervat, noodzakelijk.

Vervallen definities. Een omschrijving van de term „lid der bemanning van een luchtvaartuig" (artikel 1 onder V, van de bestaande wet) wordt, mede in verband met de gewijzigde redactie van artikel 15, eerste lid van de bestaande wet (vgl. artikel 8 nieuw), niet meer noodzakelijk geacht. De in artikel 1 onder VI van de bestaande wet opgenomen omschrijving van „derde belanghebbenden bij percelen" is verwerkt in de betrokken artikelen (zie b.v. artikel 20, eerste lid, onder *b* I en II) zodat de definitie hiervan overbodig is geworden.

In verband met de gewijzigde redactie der z.g. bouwverboden (zie ook de toelichting op artikel 31) kon een definitie van „bouwen" (artikel 2 onder I, van de bestaande wet) vervallen, terwijl het begrip van het mede voor artikel 39 van belang zijnde woord „bouwwerken" kon worden beperkt.

HOOFDSTUK II

Artikel 3. Voor de toelichting op deze bepaling zij verwezen naar hetgeen hierboven in het algemene deel is opgemerkt.

HOOFDSTUK III

AFDELING 1

Artikel 4. In dit artikel zijn de algemene eisen opgesomd, waaraan luchtvaartuigen, waarmede de luchtvaart wordt uitgeoefend, moeten voldoen (artikelen 6, eerste lid, en 15, tweede lid, der bestaande wet). Vastgelegd is, dat het bewijs van luchtwaardigheid geldig moet zijn voor het gebruik, hetwelk van het luchtvaartuig wordt gemaakt. Een luchtvaartuig, ten aanzien waarvan een bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven voor Europees verkeer, dient niet buiten Europa te worden gebruikt.

Het bepaalde in het eerste lid onder *d*, is nieuw. De strekking hiervan is te voorkomen, dat een luchtvaartuig, waarvoor wel een bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven, doch waaraan iets mankeert of waaraan iets op ondeskundige wijze is gewijzigd, zodat het zich niet in luchtwaardige toestand bevindt, toch zou mogen worden gebruikt.

Artikelen 5 en 6. De eerste twee leden van artikel 5 en artikel 6 zijn ontleend aan artikel 14 resp. aan artikel 6, eerste lid, van de bestaande wet; het lijkt wenselijk de bepaling, dat de registers voor burgerlijke luchtvaartuigen openbaar zijn, uit artikel 6 van de Regeling Toezicht Luchtvaart naar de wet over te brengen.

In dit verband zij nog vermeld, dat artikel 13, tweede lid, van de bestaande wet in dit ontwerp niet is overgenomen; met betrekking tot Nederlandse luchtvaartuigen geldt de regeling van artikel 1 onder *e* nieuw terwijl voor wat betreft buitenlandse luchtvaartuigen de Nederlandse wetgever niet bevoegd is het bewijs van hun nationaliteit te regelen.

Artikel 7. In het eerste lid is, anders dan in artikel 16, eerste lid, der bestaande wet, met zoveel woorden uitgedrukt, dat de hier bedoelde bevoegdheid uitsluitend ten aanzien van hier te lande ingeschreven luchtvaartuigen geldt, terwijl in het

tweede lid is vastgelegd, aan welke eisen buitenlandse luchtvaartuigen moeten voldoen.

Voorts regelt het artikel de materie der gelijkstellingen van bewijzen van luchtwaardigheid (artikel 17 der bestaande wet). Thans wordt met zoveel woorden in de wet bepaald, dat van de gelijkstelling een bewijs wordt afgegeven, hetgeen in de practijk reeds geschiedde.

AFDELING 2

Deze afdeling bevat de eisen, waaraan de bemanning van luchtvaartuigen moet voldoen, waarbij zoveel mogelijk is gestreefd naar aansluiting bij afdeling 1. Voor zover de bepalingen in het licht daarvan bezien nog toelichting behoeven, zij het volgende opgemerkt.

Artikel 8. De oude term „bewijs van geschiktheid" is vervangen door de taalkundig juistere uitdrukking „bewijs van bevoegdheid".

In het eerste lid onder *a*, is duidelijk uitgedrukt, dat men in het bezit moet zijn van een bewijs van bevoegdheid, hetwelk geldig is voor de functie, welke men verricht.

Evenals artikel 4, eerste lid onder *d*, is het bepaalde in het eerste lid onder *b*, nieuw. Gedacht is aan gevallen, waarin een lid der bemanning op een gegeven ogenblik door indispositie of andere oorzaken niet in staat is zijn werkzaamheden naar behoren te vervullen.

Het bepaalde in artikel 15, derde lid onder *a*, der bestaande wet is niet overgenomen, daar dit een van de gevallen is, die bij algemene maatregel van bestuur kan worden geregeld.

AFDELING 3

Artikel 10. Hierin is het bepaalde in artikel 16, tweede en derde lid, der bestaande wet, uitgebreid met stichtingen, opgenomen, terwijl thans ook de afgifte van bewijzen van gelijkstelling onder deze regeling valt.

Artikelen 11 en 12. Deze artikelen regelen dezelfde materie als resp. de artikelen 8 en 7 der bestaande wet en zijn gebaseerd op artikel 9 onder *a* en *b* van het Luchtvaartverdrag van Chicago.

In tegenstelling met de artikelen 8 en 7 der bestaande wet, die van „de luchtvaart" — dus in het algemeen — spreken, is thans alleen de burgerlijke luchtvaart vermeld, zodat de verbodsbepalingen uitsluitend voor burgerlijke luchtvaartuigen gelden. De bevoegdheid van de Ministers van Oorlog en van Marine om te verbieden, dat door militaire luchtvaartuigen boven bepaalde gebieden wordt gevlogen, en de verplichting van de gezagvoerders dier luchtvaartuigen zich aan deze verboden te houden, behoeft in deze wet geen regeling.

Artikel 13. Het bepaalde onder *a* komt overeen met artikel 10 der bestaande wet. De bij de artikelen 11 en 12 behorende verbodsbepalingen zijn uit een oogpunt van systematiek onder *b* en *c* van dit artikel opgenomen.

Artikel 14. Het artikel regelt de materie, vervat in artikel 42, eerste lid onder *a*, tweede en derde lid der bestaande wet, doch wijkt hier in zoverre van af, dat in het vervolg het landen op en opstijgen van een terrein niet zijnde een luchtvaartterrein, niet meer uitsluitend in de gevallen, genoemd onder *b* en *c* van artikel 42, tweede lid, der bestaande wet, zal zijn verboden; reeds de enkele landing op en opstijging van zulk een terrein zal, behoudens het bepaalde in het tweede lid, strafbaar zijn. Naar het oordeel van de ondergetekenden kan, zulk een beperking, welke de contrôle op de luchtvaart zal vergemakkelijken, zonder bezwaar worden aanvaard.

Aangezien het landen van bepaalde luchtvaartuigen (b.v. vrije ballons) meestal niet op een luchtvaartterrein zal plaats hebben, ligt het in de bedoeling voor deze categorieën bij algemene maatregel van bestuur, als bedoeld in het tweede lid, een nadere regeling voor te schrijven.

In dit verband zij nog vermeld, dat artikel 53 der bestaande wet in dit ontwerp niet is overgenomen, daar het practisch geen nut bleek te hebben hiervoor een afzonderlijk wetsartikel op te nemen; de desbetreffende materie kan worden geregeld op grond van artikel 14, tweede lid, nieuw.

Artikel 15. Het tweede lid van dit artikel is anders dan artikel 6, derde lid, j° artikel 47*a*, tweede lid, der bestaande wet niet beperkt tot het ten onrechte voeren van een Nederlands militair kenmerk; de nieuwe bepaling is ook van toepassing, indien b.v. aan een Nederlands luchtvaartuig de schijn van een buitenlands luchtvaartuig wordt gegeven of wanneer een niet ingeschreven luchtvaartuig wel inschrijvingskenmerken voert. Voorts wordt in het eerste lid op het voetspoor van de Wegenverkeerswet ook het opzettelijk aanbrengen van een misleidend kenmerk verboden.

Artikel 16. In dit artikel is de materie van artikel 11 der bestaande wet verwerkt.

Aangezien het niet altijd zonder meer duidelijk zal zijn, of iemand al dan niet als bedrijf of nevenbedrijf personen of goederen vervoert, is thans al dergelijk vervoer, dat tegen vergoeding geschiedt, van een vergunning afhankelijk gesteld.

Met vergoeding als enige maatstaf kan echter niet worden volstaan, daar het criterium bedrijf als primair gezien dient te worden, ook al zou — hetgeen overigens wel niet veel voor zal komen — dit niet tegen vergoeding geschieden.

Bovendien is het artikel uitgebreid met „doen vervoeren"; dit is geschied teneinde er voor te waken, dat een vergunninghouder een luchtvaartuig vervracht en de bevrachter op zijn beurt als (onder)-vervrachter zou gaan optreden. Al kan in dit geval, vanuit zuiver privaatrechtelijk standpunt bezien, worden gezegd, dat deze laatste ten aanzien van de vervoerde passagier c.q. afzender der vervoerde goederen als vervoerder moet worden beschouwd, toch is het naar het oordeel van de ondergetekenden aan twijfel onderhevig, of bij de toepassing van dit artikel een dergelijk geval onder „vervoer" zou vallen.

Voorts is gebroken met het oude tweeledige stelsel concessie en vergunning, resp. voor Nederlandse en buitenlandse ondernemingen en wordt thans voor beide de hier naar haar aard meer op haar plaats zijnde vergunning gekozen.

Een tweede lid is toegevoegd teneinde aan geen enkele twijfel onderhevig te doen zijn, dat aan het vervoeren eisen (b.v. met betrekking tot de tarieven) kunnen worden gesteld in het geval bij internationale overeenkomst het vervoeren niet aan een vergunning is gebonden. Uiteraard moeten bij het stellen dier eisen de grenzen worden inachtgenomen, welke terzake bij internationale overeenkomst worden gesteld.

Artikel 17. Dit artikel regelt de materie van artikel 9 der bestaande wet.

HOOFDSTUK IV

AFDELING 1

Artikelen 18 en 19. Deze artikelen bevatten de inhoud van artikel 18 der bestaande wet.

Hoewel zulks in de practijk veelal reeds geschiedde, lijkt het juist ook in de wet zelf te bepalen, dat beslissingen inzake al of niet aanwijzing tot luchtvaartterrein en al of niet oplegging van een z.g. bouwverbod, alsmede die omtrent wijziging en intrekking van een aanwijzing en gehele of gedeeltelijke opheffing van een bouwverbod, met redenen omkleed moeten zijn (zie de artikelen 19, 24, 27, 41, 46 en 47 nieuw).

Artikel 21. Dit artikel regelt de materie van artikel 20 der bestaande wet, met dien verstande, dat het gestelde in het tweede lid onder *b*, nieuw is. Deze bepaling is opgenomen, teneinde alle belanghebbenden zo spoedig en volledig mogelijk op de hoogte te houden van al hetgeen te dezen geschiedt. Men vergelijke in dit verband artikel 31, tweede lid, der bestaande wet.

Artikel 23. Voor de toelichting op artikel 23, tweede lid onder *b*, zij verwezen naar de toelichting op artikel 21, tweede lid onder *b*. Men vergelijke voorts artikel 34 der bestaande wet.

Artikel 24. Dit artikel, dat uit een oogpunt van systematiek vóór en niet na artikel 26 is opgenomen (vergelijk artikelen 22 en 23 der bestaande wet), behelst in wezen hetzelfde als arti-

kel 23, eerste lid, der bestaande wet. Immers, aan wettelijke bepalingen kan ook de Minister niet tornen, terwijl juist bij het geven van deze beslissing zowel het algemeen belang als de geuite bezwaren hun gewicht in de schaal zullen leggen.

Materieel verandert door deze redactie derhalve niets ten opzichte van de vroegere gang van zaken; de nieuwe redactie biedt echter naar het oordeel van de ondergetekenden dit voordeel, dat hier duidelijker dan in artikel 23 der bestaande wet uitkomt, dat de beslissing bij de Minister ligt, terwijl voorts deze redactie neutraal blijft, zulks in tegenstelling met genoemd artikel 23, dat, althans in beginsel, positief is gesteld.

Artikel 25, eerste lid. Het aanwijzen van noodlandingsterreinen (artikel 23, tweede lid, der bestaande wet) wordt thans niet meer nodig geoordeeld.

Artikel 26. Aangezien het in de practijk nooit is voorgekomen, dat een terrein tijdelijk tot luchtvaartterrein werd aangewezen, terwijl bovendien het woord „tijdelijk" een rekbaar begrip is, is het gestelde in artikel 22 onder *b*, der bestaande wet vervallen. Mocht de noodzaak zich voordoen, op korte termijn over een terrein als luchtvaartterrein te kunnen beschikken, dan kan steeds ten aanzien van dat terrein artikel 14, tweede lid onder *b* nieuw, worden toegepast.

Een overeenkomstige motivering geldt ten aanzien van het niet overnemen van artikel 22 onder *c*, der bestaande wet.

De toevoeging van het gestelde onder *b* in artikel 26 nieuw houdt verband met het feit, dat thans de onder het hoofdstuk „Luchtvaartterreinen" voorkomende artikelen op alle luchtvaartuigen van toepassing zijn, terwijl § 5 van de bestaande wet ingevolge artikel 3, tweede lid, slechts toepasselijk is op vliegtuigen en luchtschepen. Met name voor de zweefvliegterreinen, welke thans nog op grond van de Regeling Toezicht Zweefvliegtuigen 1949 door de Minister van Verkeer en Waterstaat worden goedgekeurd, is een zo uitgebreide procedure geenszins noodzakelijk.

Artikel 27. Van de mogelijkheid, gegeven in de tweede zin van artikel 24, tweede lid, der bestaande wet, is nooit gebruik gemaakt. Aangezien verwacht wordt, dat dit ook in de toekomst niet zal geschieden, is deze zin in het ontwerp niet overgenomen.

Wellicht ten overvloede zij nog opgemerkt, dat onder „wijzigen van de aanwijzing" geenszins mag worden verstaan het geven van een geografische uitbreiding aan de aanwijzing, doch slechts wijziging van b.v. de bestemming van het terrein dan wel wijziging of aanvulling van aan de aanwijzing verbonden voorwaarden.

Artikel 28. In artikel 20, achtste en negende lid, van de Luchtvaartwet, zoals deze vóór de wijziging van 1935 luidden, werden de gevallen opgesomd, waarin een aanwijzing kon c.q. moest worden ingetrokken. Deze bepalingen zijn bij de wet van 12 December 1935 (*Stb.* 700) vervallen. De Memorie van Toelichting (gedrukte stukken zitting 1934—1935 — 393, No. 3, pag. 5, 2e alinea) vermeldde te dien aanzien: „Niet meer als in lid 8 en lid 9 van artikel 20 oud, wordt omschreven op welke gronden intrekking van een aanwijzing kan, dan wel moet geschieden. Het verdient aanbeveling de betrokken Minister te dezen vrij te laten".

De ondergetekenden delen deze zienswijze in zoverre niet, dat het naar hun oordeel wel wenselijk is voor bepaalde gevallen een verplichting tot intrekking van de aanwijzing in de wet op te nemen.

Immers — nog daargelaten de vraag, of een exploitant in beginsel niet een recht op intrekking zou hebben — zal het continueren van een aanwijzing tegen de zin van de exploitant, ondanks het bepaalde in het voorgestelde artikel 32, in het algemeen tot allerlei moeilijkheden en wrijvingen aanleiding geven, waarvan het luchtverkeer onvermijdelijk de dupe zou worden. Dit moet tot elke prijs worden voorkomen. Wanneer derhalve een exploitant intrekking van de aanwijzing verzoekt, zal in het algemeen intrekking moeten volgen.

De mogelijkheid bestaat echter, dat de luchtvaart door de intrekking dermate benadeeld zou worden, dat het algemeen belang continuering van de aanwijzing vergt. Alsdan zal de in dergelijke gevallen normale procedure, t.w. die van onteigening, moeten worden gevolgd.

Overigens zal een intrekking niet onmiddellijk na ontvangst van het verzoekschrift kunnen geschieden. In de eerste plaats, omdat de gebruikers van het terrein enige tijd moet worden gelaten teneinde zich aan de komende situatie aan te passen en voorts omdat, indien hierdoor een groter gebruik van andere luchtvaartterreinen verwacht wordt, daarvoor wellicht voorzieningen moeten worden getroffen. Derhalve is bepaald, dat het verzoekschrift gepubliceerd moet worden, zodat belanghebbenden gelegenheid krijgen hun eventuele wensen of bezwaren te dien aanzien kenbaar te maken.

Door een termijn van 6 maanden te stellen, waarbinnen de aanwijzing moet worden ingetrokken, dan wel de onteigeningsprocedure in gang moet zijn gezet, zijn naar het oordeel van de ondergetekenden de belangen van de verschillende betrokkenen voldoende gewaarborgd.

Is met de onteigening binnen deze 6 maanden een aanvang gemaakt, dan moet uiteraard ook gedurende de verdere procedure de aanwijzing van kracht blijven.

Het slot van het vierde lid is opgenomen om te voorkomen, dat de positie van de exploitant van het terrein voor onbepaalde tijd zwevend zou kunnen blijven.

Voorts kan, wanneer de exploitant van het luchtvaartterrein niet tevens de eigenaar is, de mogelijkheid zich voordoen, dat de exploitant op grond van de rechtsverhouding tussen hem en de eigenaar geen recht (meer) heeft over het terrein te beschikken. Het handhaven van de aanwijzing tegen de wil van de rechthebbende op het terrein zou dan mutatis mutandis eveneens de bovengeschetste moeilijkheden doen ontstaan. Door het vijfde lid wordt ook in deze gevallen voorzien.

Artikel 29. Het artikel is ontleend aan artikel 25 der bestaande wet. Het tweede lid is opgenomen teneinde belanghebbenden te kunnen wijzen op de termijn voor het vragen van voorzieningen tegen de in artikel 29 bedoelde beschikkingen.

Artikel 30. In verband met artikel 28 nieuw is dit aan artikel 26, eerste lid, der bestaande wet ontleende artikel gewijzigd; voorts wordt op het voetspoor van artikel 299, derde lid, der gemeentewet (*Stb.* 1851, 85) en van enige belastingwetten voorgesteld, de termijn van 30 dagen te doen ingaan op het ogenblik, waarop de aangetekende brief ter post is bezorgd.

AFDELING 2

Artikel 31. Het is wenselijk gebleken het in de artikelen 27 en 28 van de bestaande wet opgenomen verbod in zoverre te herzien, dat het verbod enerzijds van toepassing is op het oprichten en het hebben van bouwwerken of van andere opstallen alsmede het planten of het hebben van gewassen en anderzijds op het hebben van roerende zaken of het verrichten van graafwerk anders dan in verband met de dagelijkse exploitatie of het dagelijkse onderhoud van het luchtvaartterrein.

Artikel 32. Een dergelijke bepaling, die in de bestaande wet niet voorkomt, kan naar het oordeel van de eerste ondergetekende niet worden gemist, daar het luchtverkeer er in beginsel op moet kunnen rekenen, dat van de aangewezen terreinen kan worden gebruik gemaakt.

Artikel 33. Duidelijker dan in artikel 42, eerste lid onder *b*, der bestaande wet, is in de leden *c* en *a* van dit artikel bepaald, dat een luchtvaartterrein in beginsel slechts als luchtvaartterrein en met inachtneming van de bij de aanwijzing gegeven voorschriften mag worden gebruikt.

Artikel 35. Het artikel is opgenomen, daar reeds lang de behoefte is gevoeld aan de bevoegdheid in bepaalde omstandigheden luchtvaartterreinen tijdelijk te kunnen sluiten. Uiteraard zal van deze bevoegdheid alleen gebruik worden gemaakt, wanneer het om veiligheidsredenen niet langer verantwoord zou zijn luchtverkeer op het terrein te blijven toelaten.

Artikel 36. Het artikel opent allereerst de mogelijkheid om de hand te houden aan artikel 15 van het Luchtvaartverdrag van Chicago, dat ten aanzien van de luchtvaartuigen der verdragstaten discriminatie inzake de toelating tot en het gebruik van luchtvaartterreinen wil tegengaan.

Voorts dient te kunnen worden gewaakt tegen heffingen, welke voor de belangen van de luchtvaart, mede uit een oogpunt van algemeen belang bezien, schadelijk zouden kunnen zijn, terwijl op deze wijze tevens, zo nodig, een zekere eenheid in de tarieven der verschillende terreinen kan worden verkregen.

AFDELING 3

§ 1. Het is noodzakelijk de bouwverboden enigermate te verzwaren in verband met de eisen, welke dienen te worden gesteld aan een veilig verkeer met de in gebruik zijnde en de te verwachten vliegtuigtypen.

Waar in de Memorie van Toelichting tot het wetsontwerp tot wijziging der Luchtvaartwet (gedrukte stukken zitting 1934—1935 — 393, blz. 1, 5e alinea) ten aanzien van de toen voorgestelde uitbreiding der bouwverboden werd gesteld, dat rekening moest worden gehouden met kruissnelheden van 300 km of meer per uur, moet voor het ogenblik worden gesproken van kruissnelheden van 500 km of meer per uur, terwijl voor de nu reeds in gebruik zijnde vliegtuigtypen met straalmotoren — waarvan ook in de burgerlijke luchtvaart een toenemend gebruik wordt verwacht — zal moeten worden gerekend met kruissnelheden van 800 km en meer per uur.

Naast de grotere kruissnelheden hebben de huidige en de te verwachten vliegtuigtypen ook grotere landingssnelheden, waardoor de hoek, waaronder wordt opgestegen en gedaald, ook belangrijk scherper is dan bij de vroeger in gebruik zijnde vliegtuigen. Het is voornamelijk deze factor, welke de zwaardere eisen stelt aan de omgeving van luchtvaartterreinen en derhalve verzwaring van de bouwverboden noodzakelijk maakt.

Op internationaal niveau is — onder auspiciën van de International Civil Aviation Organization (I.C.A.O.) — getracht de eisen ten aanzien van uit- en aanvliegsectoren van luchtvaartterreinen, opengesteld voor internationaal luchtverkeer, op te stellen. Hierin is men evenwel niet geslaagd, omdat geografische en klimatologische omstandigheden het onmogelijk maken voor alle luchtvaartterreinen dezelfde eisen te stellen.

Als resultaat der bedoelde internationale bespreking zijn een aantal aanbevelingen geformuleerd, aangevende het minimum, waaraan elk luchtvaartterrein in ieder geval zal dienen te voldoen en welke zijn gebaseerd op de eigenschappen der huidige conventionele vliegtuigtypen.

Hiermede kan echter voor de in dit wetsontwerp te geven regeling naar het oordeel van de ondergetekenden niet worden volstaan, daar enerzijds de I.C.A.O.-aanbevelingen, zoals reeds vermeld, slechts minima aangeven en anderzijds moet worden rekening gehouden met het feit, dat in de toekomst verder gaande voorzieningen noodzakelijk kunnen zijn.

Teneinde een inzicht te geven in de voorgestelde wijziging wordt als bijlage een tekening overgelegd, waarin is aangegeven het verloop der bouwverboden volgens de bestaande Luchtvaartwet en volgens het onderhavige voorstel. Bovendien worden daarbij aangegeven de aanbevelingen der I.C.A.O., zijnde het minimum, waaraan tenminste zal moeten worden voldaan en gebaseerd op het huidige conventionele vliegtuigtype.

Betekent de thans voorgestelde regeling voor betrokkenen ten aanzien van in de onmiddellijke nabijheid van een luchtvaartterrein gelegen terreinen een verzwaring ten opzichte van de vroegere regeling, hier staat tegenover, dat het in de toekomst niet meer nodig zal zijn rondom het gehele luchtvaartterrein een bouwverbod te leggen; nu de meeste vliegvelden met startbanen zijn of zullen worden uitgerust, zal in het algemeen een bouwverbod uitsluitend ten aanzien van de aan- en uitvliegsectoren voldoende zijn. Wellicht ten overvloede zij nog opgemerkt, dat de wet het leggen van een bouwverbod geenszins verplicht stelt, doch slechts de mogelijkheid hiertoe opent.

Overigens wijkt de voorgestelde regeling niet belangrijk af van die der bestaande wet, terwijl voorts zoveel mogelijk aansluiting is gezocht bij afdeling 1 van dit Hoofdstuk. In verband hiermede kan, naar het oordeel van de ondergetekenden, met de onderstaande toelichting op enkele artikelen van de eerste paragraaf van deze afdeling worden volstaan, terwijl voor het overige moge worden verwezen naar de toelichting op afdeling 1.

Artikel 38. Artikel 28 der bestaande wet geeft voor de hoogte der bouwverboden in beginsel een getrapte lijn. Een dergelijke lijn vertoont sprongen, die, gezien de dalingsprocedure van het vliegtuig, die niet met sprongen, maar geleidelijk geschiedt, in verband met de toe te laten hoogte der gebouwen geen zin heeft. Weliswaar wordt door de toevoeging „of meer" de mogelijkheid gegeven het laagste niveau te verhogen tot een bepaalde dalende lijn is bereikt, doch de onzekerheid of deze verhoging zal worden toegelaten moet als een ongunstige factor voor adspirant-bouwers worden aangemerkt en zal wellicht van invloed zijn op door hen te kiezen vestigingsplaatsen.

Derhalve is thans gezocht naar een oplossing, die enerzijds aan bovengenoemde bezwaren tegemoet komt en anderzijds in de practijk gemakkelijker is te hanteren.

De ondergetekenden menen deze oplossing te hebben gevonden in het in artikel 38 neergelegde stelsel, dat aan belanghebbenden zoveel mogelijk vrijheid laat, terwijl in de practijk tevens gemakkelijk is te zien tot welke hoogte het verbod mag worden gelegd.

Het vierde lid is toegevoegd, daar anders bij geaccidenteerde terreinen niet duidelijk zou zijn, van welk niveau af moet worden gerekend.

Artikel 39. Het telen van niet houtachtige gewassen benevens dieren blijken te kunnen worden uitgezonderd van een verbod, als bedoeld in artikel 38; mitsdien is daartoe aan artikel 39 onder *d*, een voorziening toegevoegd.

Artikelen 47 en 48. In deze artikelen is de inhoud van de drie eerste leden van artikel 41 van de bestaande wet opgenomen. De laatste zin van het tweede lid is nieuw en toegevoegd, teneinde een zo efficiënt mogelijke publicatie van de bouwverboden te verkrijgen.

§ 2. Behoudens enige wijzigingen van ondergeschikt belang voorziet deze paragraaf in dezelfde schadeloosstellingen wegens het opleggen c.q. opheffen van een verbod van belemmeringen als de artikelen 36—40 en 41, vierde lid, van de bestaande wet.

Het wordt niet juist geacht de in artikel 55 bedoelde vordering bij opheffing van een verbod tot belemmeringen op een aan een luchtvaartterrein grenzend terrein ook te laten gelden tegenover hen, die een persoonlijk recht hebben ten aanzien van deze terreinen. Als nl. door opheffing van het verbod de gebruikswaarde van het onroerende goed stijgt, zal dit zijn uitdrukking vinden in de verhoging van de som, welke de gerechtigde voor het gebruik van het onroerend goed moet betalen.

AFDELING 4

Artikel 56. Een gelijke voorziening voor het aanleggen, instandhouden of gebruik van een werk ten behoeve van 's lands verdediging als in de Belemmeringenwet Landsverdediging (*Stb.* 1951, 323 en 325) in het algemeen voorkomt, is voor wat betreft de bepalingen van of krachtens de Luchtvaartwet, wenselijk geoordeeld met betrekking tot burgerlijke luchtvaartterreinen.

Teneinde te voorkomen, dat de bevoegdheden met betrekking tot deze voorziening zowel aan de Belemmeringenwet Landsverdediging als aan de onderhavige wet zouden kunnen worden ontleend, is in artikel 81 een voorbehoud opgenomen over het inwerkingtreden van artikel 56.

HOOFDSTUK V

Artikelen 57—61. In de artikelen 57—61 is de materie opgenomen van artikel 54 van de bestaande wet. Er zijn in deze nieuwe artikelen geen bevoegdheden geschapen, welke niet alreeds in artikel 54 van de bestaande wet zijn opgesloten. Deze bevoegdheden zijn thans echter duidelijker geformuleerd en in de wijze waarop zij zullen worden gehanteerd is wijziging gebracht. De bevoegdheden zullen slechts door de Ministers van Oorlog en van Marine kunnen worden uitgeoefend, indien over deze uitoefening overeenstemming bestaat met de Minister van Verkeer en Waterstaat. Hierdoor is een waarborg geschapen, dat zoveel mogelijk een juiste belangenafweging plaats zal vinden.

De bevoegdheden in vorenaangehaalde artikelen vermeld en de daarin opgenomen verplichting tot overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat, laten, zoals in de aanhef van de artikelen 58 en 59 tot uiting is gebracht, de bevoegdheden, welke de Minister van Oorlog of van Marine dan wel de militaire autoriteiten op grond van andere wetten zouden kunnen hebben onverlet. Zo zal het militair gezag in een in staat van beleg verklaard gebied luchtvaartuigen kunnen vorderen en luchtvaartterreinen kunnen gebruiken zonder dat daarover overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat behoeft te zijn bereikt.

In artikel 58 wordt een bevoegdheid verleend, welke thans in de aanhef van het derde lid van artikel 54 der bestaande wet is geregeld, nl. het beschikken over de luchtvaartterreinen en luchtvaartuigen ten behoeve van de krijgsmacht. Materieel is in deze bevoegdheid geen wijziging gebracht. In artikel 59 wordt een duidelijker formulering gegeven van een aantal bevoegdheden, welke in artikel 54 van de bestaande wet zijn vervat. Artikel 60 is mutatis mutandis gelijk aan het voorschrift van artikel 54, derde lid, om voor de vergoeding van de ontstane schade een regeling vast te stellen bij algemene maatregel van bestuur.

In artikel 61 wordt de bevoegdheid geregeld om personen, die in het bezit zijn van een ingevolge deze wet uitgereikt bewijs van bevoegdheid, alsmede het personeel van bedrijven, welke rechtstreeks betrokken zijn bij de luchtvaart, werkzaamheden op te dragen. Deze materie is thans omschreven in artikel 54, derde lid. Uiteraard brengt het hanteren van een bevoegdheid, als bedoeld in artikel 61, tal van consequenties — o.m. op sociaal gebied — met zich mede. De ondergetekenden zijn evenwel van mening, dat de wet zich niet leent tot een uitputtende regeling hiervan. Het verdient de voorkeur zulks bij algemene maatregel van bestuur te doen geschieden; in verband hiermede is een norm, waarop deze uitvoeringsregelingen zoveel mogelijk moeten worden gebaseerd, in artikel 61, tweede lid, aangegeven.

HOOFDSTUK VI

Artikel 62. Het tweede lid van dit artikel is opgenomen, teneinde in overeenstemming te zijn met de internationale bepalingen op dit gebied.

De ratio is, dat men in het algemeen één persoon verantwoordelijk moet kunnen stellen voor de begane fouten. Uitgaande van dit beginsel komt men dan vanzelf tot de slotsom, dat de gezagvoerder die verantwoordelijke persoon moet zijn. Dit idee is trouwens niet nieuw; zo behelst b.v. artikel 15, tweede lid, der bestaande wet de rechtstreeks tot de gezagvoerder gerichte verbodsbepaling aan boord van een luchtvaartuig dienst te doen zonder voor dat vaartuig afgegeven geldig bewijs van luchtwaardigheid.

Met betrekking tot het vierde lid zij opgemerkt, dat de bestaande Luchtvaartwet (artikel 44, tweede lid, en artikel 45, tweede lid) in vrijwel alle gevallen naast degene, die het strafbare feit pleegt, ook de eigenaar of houder van het betrokken luchtvaartuig strafbaar stelt.

Het schijnt echter beter, dat een dergelijke speciale regeling zo restrictief mogelijk wordt toegepast; derhalve wordt thans voorgesteld deze regeling slechts in bijzondere gevallen, t.w. waar de eigenaar of houder nauwer dan gewoonlijk het geval zal zijn, bij het strafbare feit is betrokken (b.v. bij wijze van culpa in eligendo), van toepassing te verklaren.

Artikel 64. De gevallen, waarin ontzegging van de bevoegdheid een luchtvaartuig te bedienen, kan worden uitgesproken, zijn uitgebreid, terwijl de termijn van 6 maanden op 3 jaar is gebracht (vergelijk artikel 47 der bestaande wet).

Artikel 65. Door deze bepaling wordt — j° het bepaalde in artikel 63 — de mogelijkheid geopend overtreding van het onderhavige verbod zwaarder te straffen dan het zonder meer onbevoegd bedienen van een luchtvaartuig.

Artikelen 66—68. Het behoeft naar het oordeel van de ondergetekenden geen betoog, dat het niet nakomen van een vordering, aanwijzing of opdracht krachtens de artikelen 58, 59 en 61 met een strafsanctie dient te worden bedreigd.

Artikel 71. Volgens artikel 48 van de bestaande wet kunnen uitsluitend ambtenaren met het opsporen van strafbare feiten worden belast. Het lijkt gewenst deze bevoegdheid ook te kunnen verlenen aan niet-ambtenaren, waarbij in de eerste plaats is gedacht aan de havenmeesters der burgerlijke luchtvaartterreinen.

Artikelen 72, 73 en 74. In verband met het streven ter vereenvoudiging van de administratie bepaalde bevoegdheden van de Kroon zoveel mogelijk aan de Ministers te delegeren, is de bevoegdheid van artikel 49 van de bestaande wet in handen van de Minister gelegd. Aangezien het echter wel vanzelf spreekt, dat de Ministers van Oorlog en van Marine de in artikel 49, eerste lid onder *a* en *c*, van de bestaande wet vermelde bevoegdheden bezitten met betrekking tot militaire luchtvaartterreinen resp. luchtvaartuigen, is het overbodig dit in de wet te vermelden. Mede als gevolg hiervan is de materie van artikel 49 van de bestaande wet verdeeld over de artikelen 72, 73 en 74 nieuw.

Nu niet alleen ambtenaren doch ook niet-ambtenaren met het opsporen van strafbare feiten zullen kunnen worden belast, leek het wenselijk ook de in artikel 73, eerste lid onder *b*, bedoelde bevoegdheden aan niet-ambtenaren te verlenen.

Artikel 75. Het artikel is ontleend aan artikel 50 der bestaande wet, doch algemener gesteld.

HOOFDSTUK VII

Artikel 76. In aansluiting op hetgeen omtrent dit artikel reeds in het algemene gedeelte van de toelichting naar voren werd gebracht, zij nog vermeld, dat artikel 76 nieuw voornamelijk op dit punt verschilt van artikel 52 van de bestaande wet, dat het geven van nadere voorschriften thans wordt gezien als een bevoegdheid in plaats van als een verplichting; de reden is, dat de behoefte aan regeling van enige in de opsomming voorkomende onderwerpen zich t.z.t. kan voordoen doch zich thans nog niet voordoet, zie b.v. artikel 76 onder *f* (gebruik van raketten) en onder *i* (catapulteren van vliegtuigen).

Voorts zij onder de aandacht gebracht, dat de in artikel 76, eerste lid onder *g*, en 76, tweede lid onder *c*, vermelde onderwerpen verband houden met de opleiding aan de Rijksluchtvaartschool en de daarvoor verschuldigde vergoedingen.

Artikel 77. Hier is het in de artikelen 45, derde lid, en 51 der bestaande wet bepaalde overgenomen.

Artikel 78. Artikel 3 van het Wetboek van Strafrecht is bij artikel II onder 1, van de wet van 10 Juli 1952, *Stb.* 408, houdende vaststelling van de Wet Oorlogsstrafrecht alsmede van enige daarmede verband houdende wijzigingen in het Wetboek van Strafrecht, het Wetboek van Militair Strafrecht en de Invoeringswet Militair Straf- en Tuchtrecht, gewijzigd in dier voege, dat de Nederlandse strafwet mede van toepassing is op buiten het rijk in Europa aan boord van Nederlandse luchtvaartuigen begane strafbare feiten. In verband hiermede wordt voorgesteld de competentieregeling van artikel 4 van het

Wetboek van Strafvordering uit te breiden tot vorenbedoelde strafbare feiten.

Artikel 80. Het is niet mogelijk in de wet thans reeds vast te leggen, wanneer de op grond van de Luchtvaartwet afgegeven bewijzen van luchtwaardigheid e.d. hun geldigheid zullen moeten verliezen. Zulks eist een uitvoerige regeling, welke beter bij algemene maatregel van bestuur kan worden gegeven.

Voorts wordt in het derde en vierde lid een overgangsbepaling voorgesteld voor beschikkingen tot aanwijzing van luchtvaartterreinen en bouw- en plantverboden, ingevolge de bestaande Luchtvaartwet uitgevaardigd.

De termijn van 3 jaar, welke op het eerste gezicht wellicht wat ruim schijnt, is gekozen in verband met de nieuwe regeling der z.g. bouwverboden, welker uitvoering, nu uiteraard alle bestaande terreinen tegelijk in behandeling moeten worden genomen, enige tijd zal vorderen.

Artikel 81. Bij het bepalen van het tijdstip van inwerkingtreding der nieuwe wet zal rekening moeten worden gehouden met de omstandigheid, dat de uitvoeringsbepalingen met de nieuwe wet in overeenstemming dienen te worden gebracht.

Het in dit artikel bedoelde voorbehoud dient om artikel 56 in werking te doen treden op het tijdstip, waarop de Belemmeringenwet Landsverdediging vervalt, indien deze wet nog in werking is op het tijdstip, waarop het in werking treden van de overige artikelen van de Luchtvaartwet wordt bepaald.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. ALGERA.

De Minister van Oorlog en van Marine,

C. STAF.

De Minister van Justitie,

L. A. DONKER.

De Minister van Financiën,

VAN DE KIEFT.