

Zitting 1980–1981

16 473

Wijziging van de artikelen 1, 3, 9, 11 t/m 13 en 76 van de Luchtvaartwet, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 7 juni 1978 (Stb. 1978, 354) (in werking getreden 1 oktober 1978)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING**I. Algemeen**

De onderhavige wijzigingen van de Luchtvaartwet, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 7 juni 1978, Stb. 354, hebben tot doel een ongelijkwaardig geregeld stelsel van afgifte van bewijzen van bevoegdheid gelijkwaardig te regelen en een vlotte uitvoeringsregeling mogelijk te maken om het luchtruim geheel of gedeeltelijk te sluiten; tevens worden enige begripsbepalingen enigermate gewijzigd en wordt een slotbepaling aangepast.

Ten einde een inconsequentie in de begripsbepalingen van luchtvaart, luchtvaarterreinen en Onze Minister weg te nemen worden deze omschrijvingen gewijzigd. Door een wijziging in artikel 76 onder b wordt een begripsbepaling van luchtverkeer noodzakelijk.

Als gevolg van de enorme technische ontwikkelingen op het gebied van zowel de zweefvliegtuigen als de motorvliegtuigen, alsmede de uitrusting van en de installaties (navigatie- en communicatie) in deze vliegtuigen, zijn de huidige stelsels voor de bewijzen van bevoegdheid als grondwerktuigkundige en als zweefvliegtuigtechnicus niet meer doelmatig geregeld. Vakbekwaam grondpersoneel met de juiste bevoegdheden is essentieel voor het behoud van de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig. Het is daarom noodzakelijk voor de veiligheid in de luchtvaart, dat voor afgifte van bewijzen van bevoegdheid voor deze technici een basis in de wet wordt gelegd, gelijk reeds in artikel 9 bestaat voor de afgifte van bewijzen van bevoegdheid voor stuurhutpersoneel.

De wijziging van artikel 11 geeft een verbreding van de mogelijkheid om boven het Nederlands grondgebied of een gedeelte daarvan het uitoefenen van de civiele luchtvaart te beperken of te verbieden. Het artikel vormt in zijn huidige opzet de nationale uitwerking van de internationale regels ter zake, die zijn opgenomen in artikel 9 van het Verdrag van Chicago. Het opleggen van beperkingen of verboden aan de civiele luchtvaart kan onder vigueur van het huidige artikel 11 slechts plaatsvinden om redenen van militaire noodzaak of openbare veiligheid. De behoefte is evenwel gebleken aan een regeling waarbij het luchtruim niet alleen om redenen van openbare veiligheid geheel of gedeeltelijk kan worden gesloten, maar ook om andere dringende redenen, waarbij de luchtvaart gebeurtenissen of omstandigheden op de grond zou kunnen beïnvloeden. Hierbij moet worden gedacht aan zoek- en reddingsactiviteiten, waarbij overvliegende luchtvaartuigen een ongewenste invloed kunnen hebben. Ook de milieuproblematiek gaat steeds

meer een rol spelen. Dit is onder meer gebleken bij de behandeling van het ontwerp van Wet geluidhinder in de Tweede Kamer, met name in het kader van de voorgestelde regeling met betrekking tot de vaststelling van stiltegebieden. Op een wettelijke mogelijkheid tot beperking van het luchtverkeer boven zulke gebieden werd toen aangedrongen door sprekers van bijna alle fracties. Indien bij de vaststelling van streekplannen z.g. stiltegebieden zullen worden aangewezen, zal ook in betrekking daarmee hantering van artikel 11 mogelijk moeten zijn. Het artikel wordt thans zo geredigeerd, dat het ook in de hierboven geschetste omstandigheden kan worden toegepast.

Als gevolg van technische ontwikkelingen maken toestellen gebruik van het luchtruim, waarvan nog moet worden vastgesteld of ze al dan niet als luchtvaartuig moeten worden aangemerkt en die niet aan nadere regels onderworpen kunnen worden, aangezien artikel 76, eerste lid onder f en h, alleen met name bepaalde toestellen noemt, die al dan niet luchtvaartuig zijn.

In het ontwerp wordt geen limitatieve opsomming meer gegeven, maar wordt een algemene terminologie gebruikt.

II. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 onder a, g, k en l

De Luchtvaartwet stelt regelen omtrent de luchtvaart, hetgeen volgens de huidige definitie het gebruik van luchtvaartuigen inhoudt. Dit is niet helemaal consequent, aangezien in deze wet ook regelen worden gesteld ten aanzien van niet-luchtvaartuigen, die zich ook in het luchtruim kunnen bevinden en een gevaar kunnen zijn voor het luchtverkeer en voor mensen en zaken op het aardoppervlak. Ten einde deze oneffenheid weg te nemen en een basis in deze wet te leggen voor het bij dit ontwerp gestelde in artikel 76, eerste lid onder h, wordt in deze begripsomschrijving gesproken over het gebruik en wordt onderscheid gemaakt tussen luchtvaartuigen en andere toestellen aangewezen bij algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 1 onder b. Het gebruik van luchtvaartuigen wordt daarbij zo ruim mogelijk opgevat, zowel het gebruik in het luchtruim als op de grond én de voorbereiding tot dat gebruik, aangezien de bemoeienissen met luchtvaartuigen reeds beginnen, voordat daarvan gebruik wordt gemaakt. Te denken valt aan het toezicht op de bouw en de afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid. Het gebruik van niet-luchtvaartuigen wordt geregeld voor zover deze zich in het luchtruim bevinden.

De huidige omschrijving van het begrip luchtvaartterreinen is te eng. In het Luchtverkeersreglement wordt dit begrip verschillende malen genoemd, niet alleen in de zin van een deel van Nederland, maar ook als een terrein dat niet in Nederland ligt. Om deze oneffenheid op te heffen wordt een tekst voorgesteld waarin de begripsbepaling wat ruimer is opgevat. Het blijft een aangewezen terrein. Het «ingevolge deze wet» wordt weggelaten, aangezien dit voor een niet in Nederland gelegen terrein niet van toepassing is. Voor een deel van Nederland blijft deze aanwijzing uiteraard op de Luchtvaartwet gebaseerd.

Nu niet meer wordt gesproken over de burgerlijke luchtvaart en over de Ministers van Oorlog en die van Marine, wordt dit onder k vervangen door de burgerluchtvaart en de Minister van Defensie.

Aangezien in artikel 76, eerste lid onder b, luchtvaart gewijzigd wordt in luchtverkeer, wordt hier een definitie van luchtverkeer opgenomen: luchtvaartuigen in de lucht of bezig met opstijgen of landen of taxiën voor het opstijgen en na het landen, zowel op aangewezen luchtvaartterreinen als op terreinen die zijn ingericht voor het opstijgen en landen op grond van een ontheffing ex artikel 14 van de Luchtvaartwet.

Artikel 3

Hier vindt een aanpassing plaats aan de huidige benaming van de desbetreffende Minister.

Artikel 9

Ten einde het stelsel voor de bewijzen van bevoegdheid van het technisch grondpersoneel en dat van het stuurhutpersoneel een gelijkwaardige wettelijke basis te geven, wordt voorgesteld het eerste lid van artikel 9 op dit punt aan te passen, door ook bewijzen van bevoegdheid af te geven ten aanzien van het in luchtwaardige toestand houden van luchtvaartuigen. Evenals bij de afgifte van het bewijs van bevoegdheid voor stuurhutpersoneel, kan regeling hiervan in de Regeling Toezicht Luchtvaart plaatsvinden. De desbetreffende artikelen van de RTL worden daartoe gewijzigd.

Artikel 11

Voor wat betreft de «omstandigheden en gebeurtenissen op het aardoppervlak» als bedoeld in het eerste lid, sub a, onder 2°, kan gedacht worden aan gebeurtenissen op de grond, die de luchtvaart in gevaar brengen (bijvoorbeeld grote branden); zoek- en reddingsactiviteiten, waarbij overvliegende luchtvaartuigen een ongewenste invloed kunnen uitoefenen op de handelingen van de betrokken personen; of aan het niet storen van politieactiviteiten.

Het bepaalde in het voorgestelde artikel 11, tweede lid, sluit aan op de regeling met betrekking tot stiltegebieden (hoofdstuk IX) in de Wet geluidhinder; door de voorgestelde wijziging vindt de regeling met betrekking tot stiltegebieden in de Wet geluidhinder, welke een regeling geeft voor het aardoppervlak, haar noodzakelijke voltooiing voor het luchtruim boven die stiltegebieden. In aansluiting op de wenselijkheid om de Luchtvaartwet bij de effectuering van stiltegebieden als bedoeld in de Wet geluidhinder te betrekken, en gelet op het feit dat de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne als eerstverantwoordelijke voor de uitvoering en handhaving van de Wet geluidhinder zorg draagt, zullen uitvoeringsbesluiten als bedoeld in artikel 11, tweede lid, in overeenstemming met die Minister tot stand gebracht worden.

Het derde lid van het huidige artikel 11 vervalt, omdat in het gestelde onder a en b van het voorgestelde eerste lid de delegatiebevoegdheid algemeen is gesteld. Wat betreft publikatie van het besluit tot delegatie wordt opgemerkt, dat de bevoegdheden van de Minister van Verkeer en Waterstaat ingevolge de Luchtvaartwet aan de directeur-generaal en de plaatsvervangend directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst zijn gedelegeerd krachtens de beschikking van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 25 april 1978, welke in de Staatscourant (nr. 87) is gepubliceerd.

Artikel 12

Dit artikel vervalt, aangezien de reden «in buitengewone omstandigheden» is vervat in artikel 11, eerste lid, onder b, nieuw en de reden «in het belang van de openbare veiligheid» in artikel 11, eerste lid, onder a, nieuw. Ook een tijdelijke beperking of verbod kan worden gebaseerd op de tekst van artikel 11.

Artikel 13

Tengevolge van het wegvallen van artikel 12 vindt aanpassing plaats van artikel 13.

Artikelen 56, 58, 59 en 61

Zie de toelichting op artikel 3.

Artikel 76, eerste lid onder b, e, f, h en i

Het gebruik van het luchtruim door luchtvaartuigen wordt in feite geregeld op grond van Artikel 76 onder b in voorschriften voor het luchtverkeer (Luchtverkeersreglement); het begrip luchtvaart in deze zin is te ruim en wordt vervangen door «luchtverkeer».

Aangezien de beperking of het verbod van de burgerluchtvaart boven stiltegebieden in artikel 11 wordt geregeld, wordt dit hier uitgezonderd.

Ten einde de technische ontwikkelingen te kunnen bijhouden wordt onder h een algemene terminologie voorgesteld, waarbij slechts onderscheid wordt gemaakt tussen toestellen die al dan niet een luchtvaartuig in de zin van deze wet (artikel 1, onder b) zijn. Zodra een nieuw toestel wordt geïntroduceerd, kan in de uitvoeringsregel van het onderhavige artikel het nodige worden vastgesteld en wel voor luchtvaartuigen op grond van het eerste lid onder b en voor toestellen niet zijnde luchtvaartuigen op grond van het eerste lid onder h van artikel 76. Het gestelde onder f kan vervallen.

Aangezien het catapulteren van luchtvaartuigen zo nodig geregeld kan worden op grond van het voorgestelde onder b, kan het gestelde onder i vervallen.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes

De Staatssecretaris van Defensie,
W. F. van Eekelen

De Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne,
L. Ginjaar