
484

Besluit van 20 september 2004 tot wijziging van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart en de Regeling Toezicht Luchtvaart in verband met de deregulering van ongemotoriseerd luchtverkeer

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 16 juli 2004, nr. HDJZ/LUV/2004-1744, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 1.2, tweede lid, 2.2, derde lid, 2.3, tweede en zesde lid en 2.4 van de Wet luchtvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 2 september 2004, nr. W09.04.0376/V);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 16 september 2004, nr. HDJZ/LUV/2004-2229, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

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

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt onderdeel i en de aanduidingen «a.» tot en met «bb.».

2. In de alfabetische rangschikking wordt na MCC ingevoegd:
MCCI: Multi-Crew Co-operation Instructor;.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de tabel in het tweede lid vervalt «x» in de rij «RPL» in de kolom «zweeftoestellen (G)» en in de kolom «vrije ballonnen (FB)».

2. Onder vernummering van het vierde tot en met zesde lid tot vijfde tot en met zevende lid wordt een nieuw vierde lid ingevoegd, luidende:

4. Een voor de categorie vrije ballonnen afgegeven CPL geeft de bevoegdheid tegen vergoeding op te treden als bestuurder van een vrije ballon die luchtwaardig is bevonden, onder de volgende beperkingen:

- a. alleen tijdens VFR-vluchten, en
- b. vaart bij nacht is slechts toegestaan, indien de houder ten minste twee opstijgingen bij nacht met een gemiddelde duur van twee uur elk onder toezicht van een bevoegde houder die reeds de nodige ervaring in nachtvaren bezit, heeft uitgevoerd.

C

Artikel 2a vervalt.

D

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

- a. De onderdelen b en d vervallen.
- b. Onderdeel c wordt geletterd b.

2. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:

- a. Onderdeel e vervalt.
- b. De onderdelen f tot en met i worden geletterd e tot en met h.

c. Onderdeel f komt te luiden:

f. TRI, dat de bevoegdheid geeft om, onder de beperkingen als bedoeld in JAR-FCL 1.310, onderdeel a, JAR-FCL 1.360 en JAR-FCL 1.365, aan houders van een bewijs van bevoegdheid vliegonderricht te geven voor de afgifte van een bijzondere bevoegdverklaring voor een multi-pilot luchtvaartuig, inclusief onderricht benodigd voor MCC;

d. Onderdeel h komt te luiden:

h. IRI, dat de bevoegdheid geeft om, onder de beperkingen als bedoeld in JAR-FCL 1.310, onderdeel a, JAR-FCL 1.390 en JAR-FCL 1.395, aan houders van een bewijs van bevoegdheid vliegonderricht te geven voor de afgifte van een IR;

e. Er wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

i. MCCI, dat de bevoegdheid geeft om onderricht te geven voor het praktijkgedeelte van MCC-opleidingen, wanneer dit niet wordt gecombineerd met onderricht voor een typebevoegdverklaring voor een luchtvaartuig.

3. In het derde lid wordt «de onderdelen a tot en met g en i tot en met k» vervangen door: onderdelen a tot en met f en h en k.

4. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. Onverminderd het tweede lid, onderdelen a en k, kan aan houders van een CPL(FB) de algemene bevoegdverklaring FI(FB) worden afgegeven dat de bevoegdheid geeft onderricht te geven in het besturen van vrije ballonnen voor:

- a. de afgifte van een CPL(FB);

- b. VFR-nachtvliegen;
- c. de afgifte van een FI(FB).

E

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid vervalt «en e».
2. In het vierde lid wordt «en tweede lid, onderdelen f tot en met j» vervangen door: tweede lid, onderdelen e tot en met j, en zesde lid.
3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 5. De geldigheidsduur, bedoeld in het tweede, derde en vierde lid, wordt, indien de bevoegdverklaring niet is afgegeven per de eerste dag van de maand van afgifte, berekend vanaf de eerste dag van de maand, volgend op de maand van afgifte.

F

Artikel 6, derde lid, vervalt.

G

Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding «1.» geplaatst.
2. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:
 - a. Onderdeel g komt te luiden:
 - g. het bedienen van een schermvliegtuig onder door Onze Minister bij ministeriële regeling te stellen voorwaarden;
 - b. Onderdeel k wordt als volgt gewijzigd:
 - 1°. Onderdeel 1 vervalt.
 - 2°. De onderdelen 2, 3 en 4 worden vernummerd tot 1, 2 en 3.
 - c. Onder vervanging van de punt aan het eind van onderdeel k door een puntkomma, worden drie onderdelen toegevoegd, luidende:
 - l. het bedienen van een zweefvliegtuig;
 - m. het bedienen van een vrije ballon, niet tegen vergoeding, die luchtwaardig is bevonden voor maximaal vier inzittenden, tijdens vluchten zonder baat onder de in artikel 2, eerste lid, onder a, ten 1° en 2° bedoelde beperkingen;
 - n. het uitoefenen van de bevoegdheden die behoren bij de bevoegdverklaringen SFI respectievelijk MCCI, indien:
 - 1°. betrokkene heeft voldaan aan de door Onze Minister vast te stellen afgifte-eisen voor de respectieve bevoegdverklaringen, en
 - 2°. aan betrokkene door Onze Minister een autorisatiedocument is afgegeven, waarop overigens de bepalingen die bij of krachtens de Wet luchtvaart gelden met betrekking tot de bevoegdverklaringen SFI respectievelijk MCCI van kracht zijn.
3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Het eerste lid, onderdelen b tot en met m, is van toepassing indien de bestuurder:

a. de leeftijd van 16 jaar heeft bereikt, met dien verstande, dat de bestuurder van een zweeftoestel die een solovlucht uitvoert binnen zichtafstand van het luchtvaartterrein tot een maximum van 5 kilometer rondom het luchtvaartterrein, de leeftijd van 14 jaar heeft bereikt,

b. kan aantonen te beschikken over voldoende bekwaamheid om op een veilige manier deel te nemen aan het luchtverkeer, en

c. kan aantonen dat een verzekering is gesloten tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid jegens derden als gevolg van het gebruik van het luchtvaartuig.

H

Artikel 15a vervalt.

I

Artikel 31 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de eerste volzin wordt de zinsnede «onderdeel i» vervangen door: onderdeel k.

2. In het eerste lid, onderdeel a, wordt achter CPL toegevoegd: (behoudens CPL(FB));

3. Het eerste lid, onderdeel b, komt te luiden:
b.

Klasse 2	jonger dan 30 jaar	30 tot 50 jaar	50 jaar of ouder
CPL(FB)	60*	24	12
PPL	60*	24	12
RPL	60*	24	12
Bestuurder	60*	24	12

* met dien verstande dat een medische verklaring afgegeven voor het dertigste levensjaar van de houder slechts geldt tot zijn tweeëndertigste jaar.

J

Artikel 37 vervalt.

K

Artikel 38, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen k, l, m, n, o, p en q vervallen.

L

De artikelen 39, vijfde lid, en 40 vervallen.

ARTIKEL II

Het besluit Regeling Toezicht Luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 117b vervalt.

ARTIKEL III

1. Een RPL(FB) wordt aangemerkt als een CPL(FB).

2. Degene die voor 1 oktober 2004 een opleiding is aangevangen ter verkrijging van het RPL(FB), is bevoegd deze opleiding binnen de daarvoor geldende termijnen af te ronden met dien verstande dat deze opleiding uiterlijk 1 januari 2006 is afgerond. Aan degene die de opleiding met goed gevolg heeft afgerond en voldoet aan de overige in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart gestelde eisen, wordt een CPL(FB) afgegeven.

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 oktober 2004. Indien het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 30 september 2004, treedt het in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 oktober 2004.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

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

's-Gravenhage, 20 september 2004

Beatrix

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *dertigste* september 2004

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

Onderhavige wijziging van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart is tot stand gekomen naar aanleiding van een aantal gebeurtenissen en feiten. Dit betreft het verlichten van de administratieve lastendruk, de wens van de luchtvaartsector om tot een vorm van zelfregulering te komen, het gegeven dat in het besluit een uiterlijke datum is opgenomen ten aanzien van het afgeven van bepaalde brevetten, en de implementatie van een wijziging van de JAR-FCL. De meest in het oog springende wijzigingen van het besluit betreffen het afschaffen van het zweefvliegbrevet en de introductie van een brevet voor commerciële ballonvaarders. In het navolgende zullen zowel de aanleiding als het resultaat nader worden toegelicht.

In aansluiting op het voornemen van het kabinet om tot een vermindering van de administratieve lastendruk en tot een vereenvoudiging van de regelgeving te komen en rekening houdende met de wensen van de sector, wordt de regelgeving ten aanzien van het ongemotoriseerd luchtverkeer met dit besluit gedereguleerd. De afschaffing van het brevet voor zweefvliegers alleen heeft al een verlichting van de lastendruk voor particulieren van ongeveer 130 000 euro tot gevolg.

In juni 2002 bracht de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) de nota «Knelpunten en Bedreigingen Zelfregulering Recreatieve en Sportluchtvaart» uit. Daarin voerde zij onder andere een pleidooi voor zelfregulering van (een deel van) de recreatieve en sportluchtvaart. In overleg met de KNVvL zijn door het Rijk verschillende gesignaleerde knelpunten aangepakt. Over de voortgang van de afhandeling van deze punten is de voorzitter van de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van 11 december 2002 en bij brief van 19 januari 2004 (Kamerstukken II 2003/04, 29 200 XII, nr. 105).

Aan de wens voor meer verantwoordelijkheid voor de sector wordt inhoud gegeven door zelfregulering voor de niet-gemotoriseerde recreatieve luchtvaart en door de invoering van zelfbeheer voor de gemotoriseerde recreatieve luchtvaart. Beide handelingen kunnen tevens een aanzienlijke bijdrage leveren aan het verminderen van de kosten voor de sector. De overweging die bij de keuze voor deregulering van brevetten voor het ongemotoriseerde luchtverkeer speelt, is dat de schade aan derden die kan worden toegebracht door ongemotoriseerd luchtverkeer in het algemeen vrij klein en sporadisch is. Voor de niet-gemotoriseerde recreatieve luchtvaart zijn geen bewijzen van bevoegdheid verplicht. Hierdoor zijn er ook geen kosten meer verbonden aan examinering. Door de invoering van het zelfbeheer worden de kosten voor opleiding gereduceerd, doordat het in eigen beheer plaatsvindt. Een voorbeeld hiervan is dat de examens door de sector zelf kunnen worden afgenomen in plaats van door de overheid. Het vliegen met een zweefvliegtuig met «hulpmotor» wordt hierbij beschouwd als niet-gemotoriseerd vliegen; het vliegen met een motorzweefvliegtuig (TMG) wordt beschouwd als gemotoriseerd vliegen.

In artikel 2a van het huidige Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart is bepaald dat de minister van Verkeer en Waterstaat tot 1 oktober 2004 bewijzen van bevoegdheid voor recreatief zweefvliegen en recreatief ballonvaren kan afgeven. Na afloop van deze periode zal het RPL(G) en RPL(FB) worden afgeschaft. Er komen geen brevetten voor zweefvliegen met hulpmotor, recreatief ballonvaren met vrije ballonnen en zeil-, scherm- en snorvliegen. De sector kan via zelfregulering voor

eigen examinering, brevettering en medische keuringen voor de ongemotoriseerde luchtvaart zorgdragen. Hiertoe zal een convenant worden gesloten met de sector, waaronder in ieder geval de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart.

In tegenstelling tot het recreatief ballonvaren zal voor het beroepsmatig («tegen baat») met een ballon varen het bezit van een commercieel bewijs van bevoegdheid, een CPL(FB) vereist zijn.

Hoewel de brevetten voor de niet-gemotoriseerde luchtvaart worden afgeschaft, betekent dit niet dat iedereen zonder enige kennis van zaken dergelijke luchtvaartuigen mag bedienen. Zo geldt de eis dat de bestuurder moet kunnen aantonen te beschikken over voldoende bekwaamheid om op een veilige manier te kunnen deelnemen aan het luchtverkeer. Met name van belang is kennis van de luchtverkeersregels, aangezien door een gebrek hieraan schade aan derden zal kunnen worden toegebracht. Het al dan niet lopen van persoonlijk risico is aan ieder persoonlijk en behoeft geen rijksregeling. Tevens kan gedacht worden aan kennis over de techniek van het luchtvaartuig en de meteorologie, het beschikken over enige praktijkervaring en te weten waar het toegestaan is om met een bepaald luchtvaartuig te vliegen.

Een tweede eis die wordt gesteld aan bestuurders van ongemotoriseerde luchtvaartuigen betreft de minimumleeftijd. In de huidige regelgeving zijn voor verschillende activiteiten verschillende minimumleeftijden gesteld, variërend van 16 tot 21 jaar. Wat betreft het ongemotoriseerd vliegen is, ook in het kader van vereenvoudiging van de regelgeving, één minimumleeftijd opgenomen, te weten 16 jaar. Hiervan uitgezonderd zijn solovluchten met zweefstoel in het kader van een opleiding.

Een derde eis die in dit verband wordt gesteld is de verplichting, dat met betrekking tot het desbetreffende luchtvaartuig een verzekering is gesloten tegen wettelijke aansprakelijkheid. De verzekering dient de burgerrechtelijke aansprakelijkheid te dekken zowel voor dood of letsel van de inzittenden of derden als andere schade toegebracht aan de inzittenden of derden.

Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt om op een tweetal punten nog enkele wijzigingen in het besluit aan te brengen. Het betreft in de eerste plaats een aantal wijzigingen, welke nodig zijn voor de implementatie van het door de Joint Aviation Authorities (JAA) vastgestelde amendement 3 op JAR-FCL (Joint Aviation Requirements - Flight Crew Licensing). In deze JAR zijn zeer gedetailleerd de voorschriften met betrekking tot bewijzen van bevoegdheid en de medische verklaring opgenomen. Het amendement 3 bevat een groot aantal wijzigingen op deze JAR-FCL. De meeste daarvan worden geïmplementeerd in diverse ministeriële regelingen, voor een enkele is wijziging van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart nodig. Deze zijn in dit wijzigingsbesluit opgenomen.

Daarnaast is ook in aansluiting op de totstandkoming van de Regeling luchtvaartvertoningen de algemene bevoegdverklaring DA geschrapt.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

Voor het vervallen van de omschrijving van DA wordt verwezen naar de toelichting bij onderdeel D, eerste alinea.

Onderdeel B

De mogelijkheid tot het afgeven van een recreatief brevet voor zweeftoestellen en vrije ballonnen wordt in dit artikel weggenomen. Vanaf 1 oktober 2004 zullen deze brevetten niet meer worden verstrekt of verlengd.

Voor het beroepsmatig tegen baat vliegen met een vrije ballon bestond in principe wel de mogelijkheid om een CPL te verlenen, maar in de praktijk was dit niet aan de orde. Alle commerciële ballonvoerders beschikten over een RPL(FB). Op basis van artikel 38, eerste lid onder o, waren bij dit bewijs van bevoegdheid de bevoegdheden van het CPL inbegrepen. Nu het RPL voor deze categorie wordt afgeschaft, dienen commerciële ballonvoerders te beschikken over een CPL. In verband met de veiligheid zijn de onderdelen als genoemd in het nieuwe vierde lid onder a en b toegevoegd. Deze beperkingen golden eerder voor het RPL.

Onderdeel C

Artikel 2a bepaalde onder meer dat tot uiterlijk 1 oktober 2004 een RPL(G) of RPL(FB) kon worden afgegeven. Aangezien de basis voor het afgeven van dergelijke brevetten is komen te vervallen met de inwerking-treding van onderhavige wijziging, komt ook dit artikel per 1 oktober 2004 te vervallen.

Onderdeel D

Onderdeel b van het eerste lid en onderdeel e van het tweede lid van artikel 3 vervallen, aangezien de kennis-, vaardigheids- en ervaringseisen voor de afgifte en verlenging dan wel hernieuwde afgifte van de DA niet worden uitgewerkt en deze algemene bevoegdverklaring ook niet van overheidswege zal worden afgegeven.

Het vervallen van het eerste lid, onderdeel d van artikel 3 betreft het schrappen van de bevoegdverklaring recreatief vlieg-instructeur voor zweefvliegtuigen. In navolging van het afschaffen van het zweefvliegbrevet, bestaat geen grond meer voor het in stand houden van een dergelijk brevet voor instructeurs.

De overige wijzigingen van dit artikel betreffen de aanpassing aan JAR-FCL. In de eerste plaats gaat het er daarbij om, dat JAR-FCL 2.360 voortaan aangeeft, dat de bevoegdheden van een TRI(H) slechts onder bepaalde voorwaarden mogen worden uitgeoefend. Door middel van opname van een verwijzing naar JAR-FCL 1.360 in artikel 3, tweede lid, onderdeel g, juncto de schakelbepaling van het derde lid van hetzelfde artikel, worden deze voorwaarden nu in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd.

De wijziging van het tweede lid, onderdeel i, van artikel 3 geeft uitvoering aan een wijziging in JAR-FCL 1.390, dat aangeeft, dat de bevoegdheden van een IRI met betrekking tot het geven van instructie voor de bevoegdverklaring IR-ME pas mogen worden uitgeoefend als aan de bepalingen van JAR-FCL 1.380 (a) is voldaan.

De wijziging van het tweede lid, onderdeel k, introduceert de op het nieuwe JAR-FCL 1.416 gebaseerde bevoegdverklaring Multi Crew Co-operation Instructor (MCCI). De bepaling met betrekking tot de bevoegdverklaring Night Qualification «verhuist» in dit kader naar het nieuwe onderdeel l van hetzelfde lid.

Het derde lid van artikel 3 is aangepast om het nieuwe onderdeel l van het tweede lid hier ook onder te kunnen laten vallen.

Onderdeel E

De wijziging van het derde lid betreft het vervallen van een verwijzing naar een van de ingetrokken artikelen.

De wijziging van het vierde lid strekt ertoe de geldigheidsduur van drie jaar ook voor de nieuwe bevoegdverklaring MCCI, bedoeld in artikel 3, tweede lid, onderdeel k, van toepassing te laten zijn. Het nieuwe vijfde lid is de Nederlandse uitwerking van het nieuwe JAR-FCL 1/2/4.025 (b).

Onderdeel F

De minimumleeftijd voor het besturen van de ballonnen is gelijk gebleven, te weten 16 jaar. Ten aanzien van het geven van instructie geldt dezelfde minimumleeftijd. Overigens is ten aanzien van het besturen van een zweefvliegtuig de reeds bestaande uitzondering overgenomen. Vanaf 14 jaar mag een ieder binnen zichtafstand van een luchtvaartterrein tot een maximum van 5 kilometer een zweefvliegtuig besturen. Veelal zijn dit vluchten die in het kader van een opleiding worden uitgevoerd.

Aangezien de ondergrens van 16 jaar niet alleen voor het besturen van genoemde luchtvaartuigen geldt, maar ook wordt ingevoerd voor de overige luchtvaartuigen waar geen brevet voor is vereist, is de minimumleeftijd opgenomen in artikel 11 van het besluit. Alleen het bedienen van modelvliegtuigen is hiervan uitgezonderd.

Onderdeel G

In artikel 11 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart wordt opgesomd in welke gevallen artikel 2.1, eerste en tweede lid, van de Wet luchtvaart ten aanzien van het verbod tot het bedienen van een luchtvaartuig zonder een bewijs van bevoegdheid niet van toepassing is. In lijn met de keuze tot zelfregulering is de plicht tot het beschikken over een bewijs van bevoegdheid voor het bedienen van een zweefvliegtuig niet meer van toepassing. Hiertoe is de categorie zweefvliegtuigen opgenomen in artikel 11 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid.

De vrijstelling van het verbod tot het bedienen van een zogenaamd snorvliegtuig valt onder de vrijstelling voor schermvliegtuigen. Onder schermvliegtuigen vallen blijkens de definitie ook snorvliegtuigen, die zijn te kenmerken als schermvliegtuigen met een hulpmotor.

Als algemene eis, die is vastgelegd in het nieuwe lid 2 en van toepassing is op alle luchtvaartuigen waar geen brevet voor is vereist, geldt dat de bestuurders moeten beschikken over voldoende bekwaamheid om op een veilige manier te kunnen deelnemen aan het luchtverkeer. Ook hier zijn enkel modelvliegtuigen uitgezonderd.

Met betrekking tot het nieuwe onderdeel n kan het volgende worden opgemerkt. Volgens JAR-FCL 1/2.410 en 1.417 kunnen de SFI- en MCCI-bevoegdheden onder bepaalde omstandigheden worden uitgeoefend door personen die niet meer in het bezit zijn van een bewijs van bevoegdheid. In plaats van over bevoegdverklaringen wordt onder JAR-FCL in deze gesproken over autorisaties.

De Wet luchtvaart kent in principe niet de mogelijkheid tot het afgeven van de bovenomschreven autorisaties aan personen die niet in het bezit zijn van een bewijs van bevoegdheid. Om toch de bepalingen van JAR-FCL te kunnen volgen is een nieuw onderdeel m aan artikel 11 toegevoegd, dat neerkomt op het volgende.

Als betrokkene heeft voldaan aan de afgifte-eisen voor een bevoegdverklaring SFI-respectievelijk MCCI, mag hij de bij de bevoegdverklaringen behorende bevoegdheden uitoefenen zonder in het bezit te zijn van een

bewijs van bevoegdheid. Voorwaarde hierbij is wel dat hiervoor door de minister een zogeheten autorisatiedocument is afgegeven. Op dit autorisatiedocument zijn alle bepalingen van toepassing die ook gelden voor de bevoegdverklaringen SFI en MCCI. Dit betekent bijvoorbeeld dat het autorisatiedocument verlengd moet worden, dat voor de verlenging de «standaard» verlengingseisen gelden, alsmede dat het autorisatiedocument geschorst of ingetrokken kan worden.

Onderdeel H

In overeenstemming met het vervallen van het bewijs van bevoegdheid voor het bedienen van zweefvliegtuigen, is ook een examencommissie overbodig geworden. De bepalingen omtrent een dergelijke commissie vervallen eveneens.

Onderdeel I

Bij de wijziging van 31 oktober 2001 is artikel 11 doorgeletterd, maar is deze verwijzing vergeten. Deze omissie wordt hiermee hersteld.

Voor de CPL(FB) is wat betreft de klasse medische verklaring aangesloten bij die welke gold voor de RPL(FB). Aan de houders van dat bewijs van bevoegdheid werd het uitvoeren van commerciële vluchten toegestaan. In ICAO annex 1 (Personnel Licensing) wordt ook de medische verklaring klasse 2 gehanteerd voor vrije ballonnen.

De wijziging van dit artikel strekt voorts tot implementatie van een wijziging in JAR-FCL 3.105 (a)(2). Deze wijziging komt in feite neer op het schrappen van de kolom «65 jaar of ouder» en betekent, dat de geldigheidsduur voor de medische verklaring klasse 2 nu ook voor alle PPL-houders van 50 jaar of ouder 12 maanden bedraagt. Voorheen was de geldigheidsduur voor PPL-houders van 65 jaar of ouder slechts 6 maanden.

Onderdeel K

De genoemde onderdelen van artikel 38, eerste lid, komen te vervallen aangezien ze of zijn uitgewerkt, dan wel overbodig geworden in het kader van de zelfregulering ten aanzien van het zweefvliegbrevet.

Artikel II

Door afschaffing van het verplichte bewijs van bevoegdheid voor het bedienen van een zweefvliegtuig, komt ook de functie van zweefvlieg-instructeur te vervallen. De verplichting als genoemd in artikel 117b van de RTL, is in het verlengde daarvan overbodig geworden en kan komen te vervallen.

Artikel III

In dit artikel wordt het overgangsrecht geregeld. Tot 1 oktober 2004 werden brevetten RPL(FB) uitgegeven, die tevens de bevoegdheden van een CPL(FB) omvatten. Na 1 oktober 2004 worden dergelijke brevetten niet meer uitgegeven of verlengd. Ten aanzien van commerciële vluchten dient men echter wel over een brevet te beschikken. In dit artikel worden op het moment van inwerkingtreding van dit besluit de al verstrekte brevetten RPL(FB), om een soepele overgang te verzekeren, van rechtswege omgezet in een CPL(FB). Nieuwe toetreders tot de markt van commerciële ballonvaarten worden wél geacht een brevet CPL(FB) te halen. Overigens zal de theorie voor CPL(FB) worden gescheiden van de theorie voor CPL(A) om te voorkomen dat degenen die zonder een

examen te hebben afgelegd voor de theorie CPL(FB) zonder problemen kunnen doorgaan voor een CPL(A).

Artikel IV

Het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart noemt een aantal keren 1 oktober 2004 als uiterste datum voor bepaalde handelingen, zoals het uitgeven van een RPL(G) en RPL(FB). Voor deze handelingen moeten na deze datum andere voorzieningen worden getroffen, hetgeen gebeurt met de inwerkingtreding van onderhavig besluit met ingang van 1 oktober 2004.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus