

## 371

### Besluit van 13 juli 2006, houdende regels voor de uitvoering van vluchten met luchtvaartuigen (Besluit vluchttuitvoering)

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 4 mei 2006, nr. HDJZ/LUV-2006-623, Hoofddirectie Juridische Zaken, gedaan in overeenstemming met de Staatssecretaris van Defensie en de Minister van Justitie;

Gelet op de artikelen 1.2, tweede lid, 4.1, tweede en derde lid, 4.2, eerste en vijfde lid, en 4.6, eerste lid, van de Wet luchtvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 22 juni 2006, nr. W09.06.0152/V);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, uitgebracht in overeenstemming met de Staatssecretaris van Defensie en de Minister van Justitie van 6 juli 2006, nr. HDJZ/LUV-2006-1004, Hoofddirectie Juridische Zaken; uitgebracht in overeenstemming met de Staatssecretaris van Defensie en de Minister van Justitie;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### Artikel 1

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

*helikopter*: gemotoriseerd luchtvaartuig met rotorbladen, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn rotorbladen;

*JAR-OPS 1*: sectie 1 van het technisch voorschrift, vastgesteld door de Joint Aviation Authorities, betreffende uitvoering van een vlucht door een vliegtuig;

*JAR-OPS 3*: sectie 1 van het technisch voorschrift, vastgesteld door de Joint Aviation Authorities, betreffende uitvoering van een vlucht door een helikopter;

*luchtschip*: luchtvaartuig, lichter dan lucht, dat is voorzien van een voortstuwingsinrichting en een besturingsinrichting;

*luchtwerk*: een vlucht met een vliegtuig of helikopter waarbij dit of deze gebruikt wordt voor speciale diensten zoals bijvoorbeeld landbouw, fotografie, film, onderzoek, observatie en patrouille, reddingsoperaties of reclame;

*rondvlucht*: een vlucht waarbij het luchtvaartuig start en landt op dezelfde luchthaven binnen een tijdsbestek van ten hoogste één uur;

*vliegtuig*: gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn vleugels;

*vrije ballon*: luchtvaartuig, lichter dan lucht, niet voorzien van een voortstuwingsinstallatie en ingericht om ten minste één persoon te vervoeren;

*wet*: Wet luchtvaart.

2. De bij of krachtens dit besluit vastgestelde bepalingen zijn van toepassing op burgerluchtvaartuigen.

## **Artikel 2**

1. Voorzover bij internationale overeenkomst of besluit van een volkenrechtelijke organisatie niet anders is bepaald, wordt voor de afgifte of wijziging van een AOC voldaan aan de eisen gesteld in JAR-OPS 1 dan wel JAR-OPS 3.

2. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat maakt de tekst van JAR-OPS 1 en JAR-OPS 3 bekend middels een mededeling in de Staatscourant waarin is aangegeven waar JAR-OPS 1 en JAR-OPS 3 ter inzage zijn gelegd. Van een wijziging in de tekst van JAR-OPS 1 en JAR-OPS 3 wordt eveneens mededeling gedaan in de Staatscourant.

3. Bij ministeriële regeling kunnen ten aanzien van de gegevens, die bij een aanvraag om afgifte of wijziging dan wel het instandhouden van een AOC dienen te worden verstrekt, regels worden gesteld.

4. Een AOC wordt afgegeven voor onbepaalde tijd.

## **Artikel 3**

1. De eisen voor afgifte of wijziging van een AOC, bedoeld in artikel 2, eerste lid, gelden niet voor vluchtuitvoering door een luchtvaartmaatschappij met vliegtuigen als bedoeld in artikel 1.470, onderdeel b, van JAR-OPS 1 of helikopters als bedoeld in artikel 3.005, onderdeel f, van JAR-OPS 3.

2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld voor de afgifte of wijziging van een AOC aan een luchtvaartmaatschappij als bedoeld in het eerste lid.

## **Artikel 4**

1. De uitvoering van een vlucht, krachtens een AOC afgegeven op grond van artikel 2, eerste lid, voldoet aan JAR-OPS 1 of JAR-OPS 3.

2. De uitvoering van een vlucht, krachtens een AOC afgegeven op grond van artikel 3, eerste lid, voldoet aan de krachtens artikel 3, tweede lid, gestelde eisen.

3. Onverminderd het eerste lid, kunnen bij ministeriële regeling regels worden gesteld met betrekking tot de uitvoering van een vlucht als bedoeld in het eerste en tweede lid in verband met de veiligheid van de vluchtuitvoering en de beveiliging van de burgerluchtvaart.

## **Artikel 5**

Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot de vergoedingen, die verschuldigd zijn voor de kosten van de behandeling van een aanvraag om afgifte van een AOC, een wijziging dan wel het instandhouden daarvan.

## **Artikel 6**

1. De uitvoering van een vlucht tegen vergoeding met een vrije ballon of luchtschip, rondvlucht met een vliegtuig tegen vergoeding en luchtwerk tegen vergoeding is vrijgesteld van de verplichting om een AOC te hebben.

2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de uitvoering van een vlucht als bedoeld in het eerste lid.

3. Een vlucht als bedoeld in het eerste lid wordt uitgevoerd met inachtneming van de ministeriële regeling, bedoeld in het tweede lid.

## **Artikel 7**

1. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de uitvoering van een vlucht niet door een luchtvaartmaatschappij dan wel niet tegen vergoeding.

2. Een vlucht als bedoeld in het eerste lid wordt uitgevoerd met inachtneming van de ministeriële regeling, bedoeld in het eerste lid.

## **Artikel 8**

Handelen in strijd met de artikelen 4, eerste en tweede lid, 6, derde lid, en 7, tweede lid, is een strafbaar feit.

## **Artikel 9**

1. Hoofdstuk V van de Regeling Toezicht Luchtvaart vervalt, met uitzondering van artikel 96, vierde lid.

2. Artikel 166, eerste lid, van de Regeling Toezicht Luchtvaart komt te luiden:

1. Overtreding van de artikelen 96, vierde lid, 123, eerste lid, 124, aanhef en onder a, 125, eerste lid, 126, 127, 128, 129, eerste tot en met vierde lid, 130, eerste en tweede lid, 131, 133, eerste en tweede lid, 136 tot en met 143, is een strafbaar feit als bedoeld in artikel 62, derde lid, van de Luchtvaartwet.

3. Artikel 166, derde lid, van de Regeling Toezicht Luchtvaart komt te luiden:

3. Overtreding van een aanwijzing, regel of voorschrift gegeven krachtens de artikelen 123, tweede lid, 124 aanhef en onder b, 125, tweede lid, 126, 129, vijfde lid, 130, derde lid, 132, eerste lid, 132a, 133, derde lid, 139, derde lid, is, voor zover die overtreding uitdrukkelijk als strafbaar feit is aangemerkt, een strafbaar feit als bedoeld in artikel 62, derde lid, van de Luchtvaartwet.

## **Artikel 10**

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

## **Artikel 11**

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit vluchtuitleiding.

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 wordt geplaatst.

Tavarnelle, 13 juli 2006

Beatrix

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

Uitgegeven de *tweeëntwintigste* augustus 2006

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

## Algemeen

Met de wet van 29 april 1999, houdende wijziging van de Wet luchtverkeer (luchtvaartuigen en vluchtuitvoering) (Stb. 235) zijn in hoofdstuk 4 van de Wet luchtvaart (de wet) regels ten aanzien van vluchtuitvoering opgenomen. In hoofdstuk 4 van de wet wordt in de artikelen 4.1, tweede en derde lid, 4.2, eerste, tweede en vijfde lid, en 4.6, eerste lid, de grondslag gelegd voor de onderhavige algemene maatregel van bestuur. Inwerkingtreding van hoofdstuk 4 van de wet is afhankelijk van het onderhavige besluit en de daarop gebaseerde ministeriële regeling.

In de wet is geen definitie gegeven van vluchtuitvoering, omdat kennelijk wordt verondersteld dat duidelijk is wat hiermee wordt bedoeld. Wel is er een definitie van het begrip «vlucht» in artikel 1 van de wet en vluchtuitvoering slaat in ieder geval op het uitvoeren van een vlucht met een luchtvaartuig (starten, vliegen en landen met het luchtvaartuig). Maar er komt meer bij kijken alvorens een vlucht met een luchtvaartuig veilig kan worden uitgevoerd. Zo dient voor vluchtuitvoering met een luchtvaartuig onder meer te worden voldaan aan de eisen voor luchtvaartuigen (onderhoud aan het luchtvaartuig en uitgevoerd door deskundig onderhoudspersoneel), onderzoek naar de weersomstandigheden op en de geschiktheid van de luchthaven van vertrek en aankomst, de belading van het luchtvaartuig, voldoende brandstof voor het uitvoeren van de vlucht plus voor een uitwijkhaven en de uitrusting aan boord. Met vluchtuitvoering wordt dan ook bedoeld het proces van voorbereiding, uitvoering en afronding van een vlucht waarbij de veiligheid in alle fasen het leidende beginsel is.

Vluchtuitvoering was geregeld op grond van artikel 8a van de Luchtvaartwet in hoofdstuk V van de Regeling Toezicht Luchtvaart (R.T.L.). Op basis van de R.T.L. waren in 18 ministeriële regelingen de eisen ten aanzien van vluchtuitvoering verder uitgewerkt.

In het kader van de sturingsvisie VenW Beter Geregeld (Kamerstukken II, 2003/04, 29 515, nr. 4) wordt bovengenoemd regelgevingcomplex voor vluchtuitvoering sterk vereenvoudigd en beter inzichtelijk gemaakt. Alle regels voor vluchtuitvoering zijn te vinden in dit besluit en één daarop gebaseerde ministeriële regeling, wat gezamenlijk bijdraagt aan de transparantie en de toegankelijkheid van de toepasselijke regelgeving. In totaal vervallen daardoor 18 ministeriële regelingen. Indachtig punt 2 van het advies van de Raad van State ten aanzien van het wetsvoorstel houdende wijziging van de Wet luchtverkeer (luchtvaartuigen en vluchtuitvoering) (Tweede Kamer, vergaderjaar 1998–1999, 26 336, A) wordt hierna inzichtelijk gemaakt hoe de verdeling van de regelgeving inzake vluchtuitvoering over wet, algemene maatregel van bestuur en ministeriële regeling is geregeld en hoe de deregulering is gerealiseerd, waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het behalen van de doelstelling van het herzieningsproject luchtvaartwetgeving voor het onderwerp vluchtuitvoering.

Artikel 4.1 van de wet bepaalt dat het verboden is vluchten tegen vergoeding uit te voeren zonder een document dat door Onze Minister is afgegeven aan een onderneming of groep van ondernemingen waarin wordt verklaard dat de betrokken luchtvaartexploitant beschikt over beroepsbekwaamheid en organisatie om luchtvaartuigen veilig te exploiteren voor de in dat document gespecificeerde luchtvaartactiviteiten (AOC, Air Operator's Certificate). De AOC wordt slechts afgegeven aan een luchtvaartmaatschappij. De regelgeving voor vluchtuitvoering door een luchtvaartmaatschappij, is neergelegd in de voorschriften van de Joint Aviation Authorities (JAA), die Joint Aviation Requirements (JAR's) heten. De regels inzake vluchtuitvoering zijn te vinden in de Operations

(OPS) sectie van deze JAR's. In JAR-OPS 1 worden regels gegeven voor vluchtuitvoering met vliegtuigen. In JAR-OPS 3 worden regels gegeven voor vluchtuitvoering met helikopters.

Basis voor de JAR-OPS zijn de regels die worden gegeven in door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vastgestelde Annex 6 krachtens het op 7 december 1944 te Chicago gesloten Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109) met betrekking tot de vluchtuitvoering met vliegtuigen en helikopters. In Annex 6 bij dit verdrag worden internationale standaarden en aanbevolen praktijken («international standards and recommended practices») gegeven die door de lidstaten geïmplementeerd dienen te worden. In het kader van de JAA zijn door de aangesloten lidstaten in de JAR-OPS regels opgesteld voor vluchten tegen vergoeding uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij, ter uitvoering van Annex 6 bij het voornoemd verdrag. Ook deze JAR-OPS geven regels die lidstaten dienen te implementeren.

De JAR-OPS geven een alomvattend stelsel van regels inzake vluchtuitvoering door luchtvaartmaatschappijen. Aan de orde zijn onder meer: voorbereiding en uitvoering van een vlucht, onderhoudsmanagement van het luchtvaartuig, opleiding van de bemanning en technische en operationele afhandeling op de grond, die ingebed zijn in een kwaliteitssysteem waarbij een kwaliteitsmanager wordt aangesteld die toeziet op de naleving van het vorenstaande. De JAR-OPS bestaan uit een sectie 1 waarin regels omtrent vluchtuitvoering worden gegeven en een sectie 2 waarin aanbevelingen ten aanzien van de nakoming van de regels uit sectie 1 worden gedaan. Aan regels uit sectie 1 dient te worden voldaan, terwijl de aanbevelingen uit sectie 2 opgevolgd kunnen worden dan wel zelf kunnen worden ingevuld voorop gesteld dat eenzelfde niveau van veiligheid van de vluchtuitvoering gegarandeerd is. Aangezien de JAR-OPS zijn ingebed in de JAA waarbij alle lidstaten van de Europese Unie zijn aangesloten, is er een uniform geldend stelsel van regels. Uit een benchmark in België, Engeland, Frankrijk, Spanje, Zweden en Zwitserland is gebleken dat deze landen sectie 1 van JAR-OPS een op een hebben geregeld en toepassen.

In de Regeling vergunning tot vluchtuitvoering was als eis voor het krijgen van een vergunning tot vluchtuitvoering opgenomen dat voldaan diende te worden aan JAR-OPS 1 dan wel JAR-OPS 3. In de bijlage bij deze regeling was uiteengezet welke delen van de JAR-OPS golden. Hierin werden ook delen van de Regeling Toezicht Luchtvaart niet van toepassing verklaard. Daarnaast waren in een aantal ministeriële regelingen onderwerpen geregeld. Waar in dit besluit voor de houders van een AOC wordt bepaald dat aan de JAR-OPS dient te worden voldaan, is, gelet op het vorenstaande, niet een nieuwe verplichting voor de houders van een AOC in het leven geroepen.

In voorbereiding is een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart. In dit voorstel wordt in grote mate aangesloten bij voorschriften van JAR-OPS 1. Wanneer dit traject is afgerond dan treedt de EU-OPS in de plaats van JAR-OPS 1 voor de lidstaten van de EU.

Binnen de Europese Unie is nog een andere ontwikkeling van belang in verband met de verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de

veiligheid van de luchtvaart (PbEG L 240). Vluchtuitvoering is een van de onderwerpen die vallen onder de reikwijdte van deze verordening, ten aanzien waarvan thans geen nadere regels zijn gegeven.

De regels voor luchtvaartuigen zijn middels een tweetal uitvoeringsverordeningen al onder de werkingssfeer van voornoemde verordening gebracht. Daarbij zijn JAR's ten aanzien van luchtwaardigheid opgenomen als onderdeel van de verordeningen. Denkbaar is dat op termijn dezelfde werkwijze wordt toegepast op vluchtuitvoering, waardoor JAR-OPS 1 en 3 worden opgenomen in een uitvoeringsverordening.

Er is echter geen duidelijkheid over definitieve afronding van deze processen. Bovendien wordt in het verband van de Europese Unie nog niet gewerkt aan een EU equivalent van JAR-OPS 3. Daarom wordt in het onderhavige besluit niet gewacht op de verordening waarmee JAR-OPS 1 binnen het rechtsgebied van de EU worden gebracht.

De tekst van JAR-OPS 1 en 3 is in het Nederlands vertaald en ligt ter inzage bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Hoofddirectie Juridische Zaken waarvan mededeling in de Staatscourant wordt gedaan. Een wijziging in de tekst van JAR-OPS 1 dan wel JAR-OPS 3 wordt vertaald en ter inzage gelegd waarvan eveneens mededeling in de Staatscourant wordt gedaan. Tevens is het voornemen de vertaalde tekst van JAR-OPS 1 en 3 via het internet ter inzage beschikbaar te stellen. Hiermee wordt voldaan aan punt 4 van het advies van de Raad van State ten aanzien van het wetsvoorstel houdende wijziging van de Wet luchtverkeer (luchtvaartuigen en vluchtuitvoering) (Tweede Kamer, vergaderjaar 1998–1999, 26 336, A). Alleen sectie 1 van JAR-OPS 1 en 3 wordt verplicht gesteld voor de houder van een AOC en wordt om die reden vertaald. Sectie 2 van JAR-OPS 1 en 3 is niet verplicht en wordt om die reden niet vertaald.

Artikel 4.1 van de wet houdt in dat voor uitvoering van een vlucht tegen vergoeding een AOC vereist is. Een AOC wordt alleen aan een luchtvaartmaatschappij afgegeven. Hiermee is duidelijk dat luchtvaartmaatschappijen die passagiers tegen vergoeding vervoeren over een AOC dienen te beschikken waarbij aan JAR-OPS dient te worden voldaan. In de praktijk blijkt dat kleine luchtvaartmaatschappijen moeite hebben met het voldoen aan JAR-OPS. De kleinschaligheid van de operaties van dergelijke bedrijven met lichte luchtvaartuigen, die een beperkt aantal passagiers kunnen vervoeren, is moeilijk te verenigen met het voldoen aan alle delen van JAR-OPS. Daarom wordt binnen de AOC een ontheffing van delen van JAR-OPS mogelijk gemaakt voor dergelijke kleine luchtvaartmaatschappijen. In een ministeriële regeling wordt bepaald welke delen van de JAR-OPS niet van toepassing zijn.

De eis van artikel 4.1 zou ook betekenen dat het uitvoeren van een vlucht met een vrije ballon of luchtschip tegen vergoeding, luchtwerk tegen vergoeding en rondvlucht met een vliegtuig tegen vergoeding zou vallen onder de plicht tot het hebben van een AOC. Deze vormen van vluchtuitvoering zijn tegen het licht gehouden van de kabinetsreactie op het advies van de Taskforce Vereenvoudiging Vergunningen, bij brief van 9 september 2005 van de Staatssecretaris van Economische Zaken aangeboden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 29 515, nr. 93). In de kabinetsreactie staat voorop dat wanneer de bescherming van publieke belangen kan worden gerealiseerd zonder voorafgaande individuele toetsing er geen reden is voor het hanteren van een vergunning.

Voor vluchtuitvoering met een vrije ballon of luchtschip voorzien JAR-OPS of anderszins aanvaarde internationale (rechts-)regels, niet in regels. Gelet hierop en in het licht van het kabinetsstreven tot dereguleren

lering en vermindering van administratieve lasten, wordt hier met toepassing van artikel 1.2, tweede lid, van de wet, een vlucht met een vrije ballon of luchtschip tegen vergoeding vrijgesteld van de verplichting om een AOC te hebben. In overleg met de ballonvaartsector wordt de bestaande vergunning afgeschaft. Waar de veiligheid van het luchtverkeer gewaarborgd is, omdat aan de Regeling vluchtuitvoering ballonnen voldaan dient te worden, is er geen meerwaarde voor een individuele toets middels een vergunning of AOC. Bovendien is de aard en kleinschaligheid van de vluchtuitvoering met vrije ballonnen geen rechtvaardiging voor het verbinden van een vergunning aan een dergelijke activiteit. De Regeling vluchtuitvoering ballonnen wordt opgenomen in de ministeriële regeling op grond van dit besluit.

In plaats van de vergunningplicht dient eenmalig voor de uitvoering van de eerste ballonvlucht, Onze Minister in kennis te worden gesteld van de voorgenomen activiteit. Dit is nodig om als overheid nog enigszins op de hoogte te zijn van luchtvaartactiviteiten in het Nederlandse luchtruim, met name in het kader van nalevingstoezicht. Nadrukkelijk wordt vermeld dat de kennisgeving geen voorwaarde is voor het uitvoeren van dergelijke vluchten. Voor vervoer tegen vergoeding met een luchtschip zijn thans geen regels. In dit besluit wordt alvast de grondslag gelegd om te zijner tijd regels hierover op te nemen in de ministeriële regeling.

Luchtwerk valt buiten het regiem van JAR-OPS en hiervoor heeft in het kader van de regelgeving voor vluchtuitvoering nooit een vergunningplicht gegolden, zodat die situatie wordt gecontinueerd. Voor de algemene regels die voor luchtwerk gelden, zij verwezen naar de volgende alinea.

Voor rondvlucht met een vliegtuig geldt tot heden geen vergunningplicht. Hiervoor geldt een ministeriële regeling, de Regelen voorbereiding en uitvoering rondvluchten. Gelet op de kleinschaligheid van de operaties is er hier geen meerwaarde voor een vergunning en voldoen de algemene regels van de ministeriële regeling. Voor rondvlucht met een helikopter is thans een vergunning vereist. Op grond van de Regeling helikopter-rondvluchten moet aan JAR-OPS 3 worden voldaan voor het verkrijgen van de vergunning. Deze situatie blijft gehandhaafd.

Voor vluchtuitvoering die niet door een luchtvaartmaatschappij dan wel niet tegen vergoeding wordt uitgevoerd, kunnen ingevolge artikel 4.6, eerste lid, van de wet regels worden gesteld. De Regelen uitrusting bij vluchten, niet zijnde verkeersvluchten gaf hiervoor regels en deze regeling wordt opgenomen in de ministeriële regeling op grond van dit besluit. Deze regeling was alleen van toepassing op vliegtuigen, maar dient ingevolge annex 6 ook betrekking te hebben op helikopters. De regeling gebaseerd op dit besluit zal dan ook gelden voor vliegtuigen en helikopters. Een drietal categorieën vluchtuitvoering dient aan deze regels te voldoen. Ten eerste, een houder van een vliegtuig of helikopter die privé een vlucht uitvoert. Ten tweede, een onderneming die een vliegtuig of helikopter in eigendom of huur heeft en dit of deze gebruikt, niet tegen vergoeding, voor het vervoer van personen of vracht ten behoeve van de activiteiten van de onderneming (ook aangeduid als vervoer ten behoeve van eigen bedrijf). Ten derde, een vlucht met een vliegtuig of helikopter waarbij dit of deze gebruikt wordt voor speciale diensten zoals landbouw, fotografie, onderzoek, observatie en patrouille, reddingsoperaties, reclame etc (ook aangeduid als luchtwerk). Meestal worden dergelijke vluchten tegen vergoeding uitgevoerd, zodat daarvoor ingevolge artikel 4.1 van de wet een AOC vereist zou zijn. Aangezien er voor luchtwerk geen vergunningplicht was, is het onredelijk om hiervoor een AOC te eisen, zodat hiervoor – zoals hierboven uiteengezet – een vrijstelling van de plicht om een AOC te hebben is opgenomen.



In een schema worden de oude regels op basis van de Luchtvaartwet neergezet naast de nieuwe regels op grond van de Wet luchtvaart.

**Schema oude regels Luchtvaartwet (Lvw) en nieuwe regels Wet luchtvaart Vluchtuitvoering (WI)**

Soort vluchtuitvoering	Oude regels Lvw vergunning of algemene regels	Wijziging of status quo	Nieuwe regels WI vergunning of algemene regels
Luchtvaartmaatschappij	Vergunning tot vluchtuitvoering; voldoen aan JAR-OPS 1 of 3	Status quo  voor kleine luchtvaartmaatschappijen	AOC, voldoen aan JAR-OPS 1 of 3.  Ontheffing in AOC voor kleine luchtvaartmaatschappij van bepaalde delen van JAR-OPS
Rondvlucht	Vliegtuig, algemene regels	Status quo	Vrijstelling AOC, algemene regels en kennisgeving
	Helikopter, vergunning en voldoen aan JAR-OPS 3	Status quo	AOC, voldoen aan JAR-OPS
Ballonvlucht	Vergunning	Wijzigt	Algemene regels, kennisgeving i.p.v. vergunning
Luchtwerk	Algemene regels	Status quo	Vrijstelling AOC, algemene regels en kennisgeving
Vervoer eigen bedrijf	Algemene regels	Status quo	Algemene regels
Privé vluchten	Algemene regels	Status quo	Algemene regels
Vluchten met andere luchtvaartuigen dan vliegtuigen en helikopters	Geen regels in het kader van vluchtuitvoering	Status quo	Geen regels in het kader van vluchtuitvoering

Op grond van de artikelen 2, 3 en 4 van het onderhavige besluit dient de houder van een AOC te voldoen aan JAR-OPS 1 dan wel JAR-OPS 3. Dit heeft tot gevolg dat twaalf ministeriële regelingen die golden bij de uitvoering van een vlucht krachtens een vergunning tot vluchtuitvoering, kunnen vervallen. De regelingen die zullen vervallen zijn:

- Regeling vergunning tot vluchtuitvoering
- Regeling voorbereiding en uitvoering verkeersvluchten, uitgezonderd rondvluchten
  - Regelen aanwijzing als gezagvoerder voor verkeersvluchten, niet zijnde rondvluchten
  - Regeling houdende vaststelling eisen brandbeveiliging passagiersruimtes vleugelvliegtuigen
  - Regeling houdende eisen brandbestendigheid stoelbekleding in vleugelvliegtuigen
  - Regeling houdende eisen noodverlichting langs gangpaden in vleugelvliegtuigen
  - Regeling houdende nood- en veiligheidsuitrusting aan boord van vleugelvliegtuigen bij het uitvoeren van verkeersvluchten
  - Regelen samenstelling en bevoegdheden stuurhutpersoneel
  - Regeling oefening kajuitpersoneel
  - Regeling inzake melden van gebreken, defecten en beschadigingen van vliegtuigen waarmee verkeersvluchten, niet zijnde rondvluchten worden uitgevoerd
  - Regeling eenheidsmassa's van de gebruiksmassaberekening van luchtvaartuigen
  - Regeling helikopterrondvluchten

In artikel 6, derde lid, van dit besluit wordt de grondslag gegeven voor een ministeriële regeling waarin regels worden opgenomen ten aanzien van een vlucht met een vrije ballon of luchtschip tegen vergoeding, en rondvlucht met een vliegtuig tegen vergoeding waardoor twee regelingen kunnen vervallen:

- Regeling vluchtuitvoering ballonnen
- Regelen voorbereiding en uitvoering rondvluchten

In artikel 7, eerste lid, van dit besluit wordt de grondslag gelegd voor een ministeriële regeling waarin regels kunnen worden gesteld ten aanzien van overige vormen van vluchtuitvoering, waardoor één regeling kan vervallen:

- Regelen uitrusting bij vluchten, niet zijnde verkeersvluchten

De inhoud van een tweetal bestaande regelingen wordt overgenomen in de regeling op basis van dit besluit waardoor twee regelingen kunnen vervallen:

- Regelen voor het houden van een journaal
- Regelen voor installaties en uitrusting zweefvliegtuigen tijdens wolkenvluchten

Voorts kan één regeling worden ingetrokken omdat de Algemene wet bestuursrecht voorziet in het onderwerp, waardoor deze regeling kan vervallen:

- Regeling inzake personen aan boord luchtvaartuig tijdens vlucht voor uitoefening overheidstoezicht-1988

In totaal zullen dus 18 ministeriële regelingen vervallen. Ten aanzien van vluchtuitvoering is er naast dit besluit één ministeriële regeling waarin onder meer de Regeling vluchtuitvoering ballonnen, de Regelen uitrusting bij vluchten, niet zijnde verkeersvluchten, de Regelen voorbereiding en uitvoering rondvluchten, de Regelen voor het houden van een journaal, de Regelen voor installaties en uitrusting zweefvliegtuigen tijdens wolkenvluchten en artikel 1, onder C, van de Regeling eenheidsmassa's van de gebruiksmassaberekening van luchtvaartuigen worden opgenomen.

Ten aanzien van de gevolgen van het onderhavige besluit voor de uitvoering, wordt het volgende opgemerkt. Gekozen is voor de afgifte van een AOC voor onbepaalde tijd. Tot nu toe werd de vergunning tot vluchtuitvoering voor bepaalde tijd (twee jaar) afgegeven. In JAR-OPS wordt niets geregeld over de geldigheidsduur van een AOC. Slechts in de handleiding behorend bij JAR-OPS wordt gewag gemaakt van een AOC voor een periode van twee jaar. Ieder lidstaat aangesloten bij de JAA kan hier zelf invulling aan geven. Afgifte voor onbepaalde tijd heeft voor de sector een aanzienlijke lastenbesparing tot gevolg. Immers, men hoeft niet elke twee jaar de administratieve procedure te doorlopen van een verlengingsaanvraag, hetgeen tijd en geld kost. Voor de toezichthouder heeft dit als voordeel, dat er een evenwichtig inspectieprogramma kan worden opgesteld op basis van risicoanalyse zonder de druk dat elke twee jaar binnen een bepaalde termijn een beslissing moet worden genomen met betrekking tot de verlenging van een AOC. Het sluit aan op het beleid dat toezicht/inspecties dienen plaats te vinden op basis van risicoanalyse in plaats van op basis van administratieve regels.

Het afgeven van een AOC voor onbepaalde tijd laat onverlet de mogelijkheid voor de toezichthouder om binnen een of twee jaar inspecties/audits uit te voeren en waar nodig aanwijzingen te geven (al dan niet met toepassing van bestuursdwang) dan wel interventies op andere wijze te doen plaatsvinden. Het koppelen van een geldigheidsstermijn aan de AOC heeft uit veiligheidsoogpunt daarom geen meerwaarde. Een AOC voor onbepaalde tijd, doet ook recht aan het

kabinetsbeleid, dat de sector in principe zelf verantwoordelijk is voor de instandhouding van de vergunning.

Een en ander vraagt wel om een aangepaste toezicht- en inspectie-systeem gebaseerd op een goed toezicht- en handhavingprogramma. Het door de Inspecteur-Generaal Verkeer en Waterstaat vast te stellen toezichtarrangement dient hiervoor de basis te bieden.

Aangezien voor ballonvluchten en rondvluchten geen vergunning meer nodig is, zal hiervoor een daarop toegesneden toezichtprogramma worden ontwikkeld.

Wat betreft de administratieve lasten van het onderhavige besluit, is de implementatie van JAR-OPS op één lijn te stellen met de implementatie van EU-regels. Hiervoor is gewezen op het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart. Thans is er een verplichting in het verband van de JAA om de regels van JAR-OPS te implementeren. Wanneer voornoemd voorstel voor een EU verordening ten aanzien van JAR-OPS wordt aangenomen en in werking treedt, hebben deze regels directe werking.

Doordat in artikel 2, lid 4 van het Besluit de AOC voor onbepaalde tijd wordt afgegeven en in artikel 6, lid 1, ballonbedrijven en rondvluchtbedrijven zijn vrijgesteld van het hebben van een AOC vindt een reductie van de administratieve lasten plaats. In onderstaande berekening wordt per doelgroep de administratieve lastenvermindering, uitgedrukt in euro's, aangegeven.

Artikel	Doelgroep	Gevolg	Administratieve lasten			Frequentie van afgifte	Aantal bedrijven	Bedrag
			Uur/vast tarief	Tijd (uren)	Eindtarief			
2, lid 4	AOC-plichtige Luchtvaartmaatschappijen (A)+(H)	AOC-afgifte voor onbepaalde tijd <sup>(1)</sup>	30	8	240	1	36	8 640
6, lid 1	Ballonvaartbedrijven	Afschaffing AOC-plicht <sup>(2)</sup>	30	1	30	1	112	3 360
6, lid 1	Rondvluchtbedrijven (A) Rondvluchtbedrijven (H)	Vrijstelling AOC-plicht	30	40	1 200	1	29	34 800
		AOC-afgifte voor onbepaalde tijd	30	8	240	1	2	480
<b>Totaal</b>								<b>€ 47 280</b>

(1) De informatieverplichtingen in het kader van een AOC voor een luchtvaartmaatschappij met vliegtuigen (A) of met helikopters (H) betreffen meer dan louter meer administratieve handelingen bij het invullen van het aanvraagformulier. Op basis van de vanuit de sector verkregen gegevens worden de administratieve lasten voor een luchtvaartmaatschappij geschat op 1 fte dag (8 uur). Genoemd worden de volgende noodzakelijk geachte handelingen:

*Aanvraagformulier:* bij het invullen en ondertekenen zijn meerdere personen betrokken.

*Betaling:* verwerking en betaling van de factuur.

*Overleg:* vaak vind er nog (tussentijds) overleg plaats tussen de luchtvaartmaatschappij en de IVW.

*Verspreiding:* na ontvangst dient de AOC binnen het bedrijf (in binnen en buitenland) te worden verspreid (elektronisch: inscannen en via e-mail).

De AOC dient ook voor het verstrijken van de termijn aan boord van de hele vloot te zijn (kopiëren en verspreiding).

Nu de AOC voor onbepaalde tijd wordt afgegeven hoeven deze handelingen helemaal niet uitgevoerd te worden zodat daarmee een besparing van € 8640,- wordt gerealiseerd.

(2) Bij het instandhoudingproces van de AOC zijn er, afgezien van het invullen van het aanvraagformulier, geen informatieverplichtingen voor de ballonvaartbedrijven. De prognose is dat het aantal ballonvaartbedrijven de komende jaren constant zal blijven. De meldplicht voor iedere ballonvlucht zal in de regeling onder het Besluit vervallen. Bij de nulmeting was hiervoor een bedrag van € 2.325.671,- begroot.

Tot slot zij gewezen op de hiervoor uiteengezette aanzienlijke deregulering en vereenvoudiging van regelgeving voor vluchtuitvoering, waardoor het voor de sector inzichtelijker is aan welke eisen voldaan dient te worden. Die eisen golden immers al, maar waren verspreid over wet, algemene maatregel van bestuur, 18 ministeriële regelingen en de

JAR-OPS. In verband met de transitie van de regelgeving voor vluchtuitvoering van de Luchtvaartwet naar de Wet luchtvaart, zal een nieuwe nulmeting worden opgesteld alvorens de nieuwe regels in werking treden. Daarbij worden de administratieve lasten voortvloeiend uit hoofdstuk 4 van de Wet luchtvaart, dit besluit en de ministeriële regeling op basis van dit besluit berekend. In verband met het vervallen van de meldplicht voor iedere ballonvlucht, kan alvast worden gemeld dat in de sfeer van de ministeriële regeling in ieder geval een reductie van de administratieve lasten van € 2.325.671,- zal plaatsvinden.

## **Artikelsgewijs**

### *Artikel 1*

Het tweede lid bepaalt dat alleen burgerluchtvaartuigen voldoen aan dit besluit en de daarop gebaseerde regeling. Nadrukkelijk zij gewezen op artikel 4.7 van de wet waarin is bepaald dat de artikelen 4.1 tot en met 4.6 niet van toepassing zijn op de vluchtuitvoering ten behoeve van douane- en politiedoeleinden. De toelichting bij dit artikel vermeldt: «Vluchtuitvoering door luchtvaartuigen ten behoeve van douane- en politiedoeleinden vallen niet onder de verplichting tot het hebben van een AOC. Het spreekt voor zich dat die vormen van vluchtuitvoering niet onder het begrip vervoer tegen vergoeding kunnen worden gebracht.» Waar echter een vlucht tegen vergoeding wordt uitgevoerd met een burgerluchtvaartuig dat in gebruik is bij de douane of politie en niet dient voor douane- of politiedoeleinden, is een AOC verplicht.

Zoals in artikel 10.5 van de Wet luchtvaart is bepaald, is hoofdstuk 4 van de wet en daarmee de daarop gebaseerde regelgeving niet van toepassing op de vluchtuitvoering met militaire luchtvaartuigen en alsmede op de vluchtuitvoering ten behoeve van militaire doeleinden.

### *Artikel 2*

Het eerste lid is een uitwerking van artikel 4.1, eerste lid, van de wet en strekt ertoe JAR-OPS 1 (vliegtuigen) en JAR-OPS 3 (helikopters), die eerst via de Luchtvaartwet, de Regeling Toezicht Luchtvaart en de Regeling vergunning tot vluchtuitvoering in Nederland waren geïmplementeerd, thans in het formele kader van de Wet luchtvaart te verankeren. Feitelijk betreft het hier een bestendiging van de bestaande praktijk. Immers, ook op basis van de Regeling vergunning tot vluchtuitvoering moest ten aanzien van de afgifte en instandhouding van een AOC worden voldaan aan de in JAR-OPS 1 of 3 gestelde eisen. Ook de administratieve procedure voor afgifte of wijziging van een AOC gaat op de oude voet door.

De zinsnede «voorzover bij internationale overeenkomst of besluit van een volkenrechtelijke organisatie niet anders is bepaald», is opgenomen in het licht van de hierboven gemelde Europese rechtsontwikkelingen op het gebied van de bedrijfsveiligheid van het commerciële luchtvervoer.

In het derde lid wordt invulling gegeven aan artikel 4.2, vijfde lid, onderdeel a, van de wet. In JAR-OPS 1 en 3 is niets bepaald omtrent de wijze en de vorm waarin stukken dienen te worden aangeleverd. Daarom wordt in het tweede lid de grondslag gelegd voor een ministeriële regeling op grond waarvan hieromtrent nadere regels kunnen worden gesteld.

Op grond van artikel 4.2, eerste lid, van de wet wordt bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld voor welke termijn een AOC kan worden afgegeven. In het vierde lid is bepaald dat een AOC voor onbepaalde tijd wordt afgegeven. De huidige AOC's zullen worden omgezet in een AOC voor onbepaalde tijd.

### *Artikel 3*

Artikel 1.470, onderdeel b, van JAR-OPS 1 betreft vliegtuigen die niet zwaarder wegen dan 5700 kg en maximaal 9 passagiers kunnen vervoeren. Voor dit soort vliegtuigen zijn in appendix 1 behorend bij artikel 1.005, onderdeel a, van JAR-OPS vrijstellingen van diverse eisen van JAR-OPS 1 opgenomen. Artikel 3.005, onderdeel f, van JAR-OPS 3 ziet op helikopters die niet zwaarder wegen dan 3175 kg en maximaal 9 passagiers kunnen vervoeren. In appendix 1 behorend bij artikel 3.005, onderdeel f, van JAR-OPS 3 zijn vrijstellingen van diverse eisen van JAR-OPS 3 opgenomen. In de praktijk blijkt dat luchtvaartmaatschappijen met dergelijke vliegtuigen en/of helikopters naast deze vrijstellingen andere eisen van JAR-OPS 1 en 3 als knellend ervaren. De delen van JAR-OPS 1 en 3 die in de ministeriële regeling daarom niet van toepassing zullen zijn betreffen zaken zoals het vliegen boven 10.000 ft, het vervoeren van gevaarlijke goederen of wapens en munitie, alleen vluchten waarbij op zicht wordt gevlogen en dergelijke meer waarbij overigens aan de veiligheid van de vluchtuitvoering niet wordt getornd.

### *Artikel 4*

Het eerste lid betekent dat een houder van een AOC nadat hij op de door JAR-OPS 1 dan wel JAR-OPS 3 voorgeschreven wijze zijn aanvraag om afgifte van een AOC heeft ingediend en voldoet aan de eisen, vervolgens ook blijvend voldoet aan de voorwaarden wanneer vluchten worden uitgevoerd. Dit is de instandhouding van een AOC. Dat geldt uiteraard ook voor de vluchten die plaatsvinden op basis van het tweede lid.

In het derde lid wordt de mogelijkheid gegeven regels te stellen ten aanzien van de uitvoering van een vlucht krachtens een AOC. In verband met onvoorziene ontwikkelingen of toekomstig beleid zou wellicht de behoefte kunnen bestaan om regels te stellen, zeker daar waar JAR-OPS een bepaald onderwerp niet regelt. Zo is denkbaar dat vanuit het oogpunt van de beveiliging van de burgerluchtvaart, waarvoor de Ministers van Justitie en Verkeer en Waterstaat een verantwoordelijkheid hebben, de wens of noodzaak bestaat om regels in de sfeer van de zogeheten inflight security ofwel veiligheid aan boord van een luchtvaartuig, vast te stellen. Ingevolge het tweede lid kunnen dergelijke regels worden vastgesteld, na afstemming met de Minister van Justitie.

### *Artikel 5*

In dit artikel is uitvoering gegeven aan artikel 4.2. vijfde lid, onderdeel b, van de wet. Deze bepaling is de nieuwe grondslag voor de Regeling tarieven luchtvaart 2005 ter vervanging van de artikelen 159, eerste lid, en 160, tweede lid, van de Regeling Toezicht Luchtvaart.

### *Artikel 6*

De vrijstelling van de AOC plicht neemt niet weg dat op enige wijze duidelijk moet zijn voor de overheid wie welke activiteiten in de luchtvaart onderneemt. Daarom zal in de ministeriële regeling worden opgenomen dat een bedrijf dat het voornemen heeft een bepaalde luchtvaartactiviteit te gaan ondernemen de minister van Verkeer en Waterstaat hiervan in kennis stelt. Voor ballonvluchten zal de Regeling vluchtuitvoering ballonnen in de regeling op grond van dit besluit worden opgenomen. Voor rondvluchten met vliegtuigen zal de Regelen voorbereiding en uitvoering rondvluchten in voornoemde regeling worden opgenomen. Voor luchtwerk zullen de Regelen uitrusting bij vluchten, niet zijnde verkeersvluchten in voornoemde regeling worden opgenomen. Thans is

nog geen regelgeving ten aanzien van de uitvoering van een vlucht tegen vergoeding met een luchtschip. Met het opnemen van het begrip luchtschip in deze bepaling is alvast de grondslag gegeven voor eventueel vast te stellen regels in een ministeriële regeling.

#### *Artikel 7*

Dit artikel legt in het tweede lid de grondslag voor een ministeriële regeling waarin de Regelen uitrusting bij vluchten, niet zijnde verkeersvluchten zal worden opgenomen. Deze regels gelden voor privé-vluchten en vervoer ten behoeve van eigen bedrijf.

#### *Artikel 8*

In artikel II van de wet van 29 april 1999, houdende wijziging van de Wet luchtverkeer (luchtvaartuigen en vluchttuitvoering) is bepaald dat overtreding van artikel 4.1, eerste en derde lid, van de wet en overtreding van voorschriften krachtens hoofdstuk 4 van de wet gegeven, die zijn aangeduid als strafbare feiten, een economisch delict zijn in de zin van artikel 1, onder 4°, van de Wet op de economische delicten. Dit besluit bevat een aantal voorschriften die een uitwerking vormen van hoofdstuk 4. Gelet op het feit dat overtreding van deze voorschriften slechts met behulp van de Wet op de economische delicten kan worden aangepakt, indien zij zijn aangeduid als strafbaar feit, voorziet artikel 8 daarin. Dit artikel bepaalt dat handelen in strijd met de artikelen 4, eerste en tweede lid, 6, tweede en vierde lid, en 7, tweede lid, een strafbaar feit is. Dit strafbare feit wordt blijkens artikel 6, eerste lid, onder 4°, van de Wet op de economische delicten bedreigd met hechtenis van ten hoogste zes maanden, taakstraf of geldboete van de vierde categorie (16750 euro). Onder de Luchtvaartwet werden deze strafbare feiten met een iets lichtere strafmaat bedreigd, te weten hechtenis van ten hoogste zes maanden of geldboete van de derde categorie (6700 euro). Voorts kunnen ingevolge de artikelen 7 en 8 van de Wet op de economische delicten een bijkomende straf respectievelijk een maatregel worden opgelegd. Uiteindelijk is het aan de rechter om in relatie tot de ernst van de overtreding en de omstandigheden waaronder de overtreding is begaan, een passende straf op te leggen.

#### *Artikel 9*

Nu in het onderhavige besluit een nieuw stelsel met regels ten aanzien van vluchttuitvoering wordt gegeven, kan ingevolge het eerste lid Hoofdstuk V van de Regeling Toezicht Luchtvaart komen te vervallen. Alleen artikel 96, vierde lid, wordt hiervan uitgezonderd. In deze bepaling is de verplichting opgenomen voor de passagier om de tijdens de vlucht door of namens de gezagvoerder gegeven aanwijzingen te volgen. Aangezien de artikelen 4.1 en 4.2 zich richten tot de houder van een AOC, die een luchtvaartmaatschappij is, valt een verplichting voor de passagier buiten de delegatiegrondslag. Om die reden is het nodig dat artikel 96, vierde lid, van de R.T.L. blijft bestaan.

Verder dient overtreding van bepalingen uit hoofdstuk V van de R.T.L. die in artikel 166, eerste en derde lid, van de R.T.L. als strafbaar feit worden aangemerkt, te vervallen. Voor de duidelijkheid worden het eerste en derde lid van artikel 166 van de R.T.L. opnieuw vastgesteld. Ten overvloede worden de artikelen V en VII van de wet van 29 april 1999, houdende wijziging van de Wet luchtverkeer (luchtvaartuigen en vluchttuitvoering) (Stb. 235), die bepalingen van overgangsrecht bevatten, onder de aandacht gebracht.

#### *Artikel 10*

Middels deze bepaling kunnen onderdelen van de regelgeving reeds in werking worden gesteld, terwijl andere onderdelen nog niet in werking treden. Deze situatie kan zich voordoen bij een onvoorziene omstandigheid waardoor een bepaald onderdeel van de ministeriële regeling op basis van dit besluit niet op tijd klaar is.

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