

26

Besluit van 1 februari 2024 tot wijziging van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart in verband met het vervallen van nationale regels voor vrije ballonnen en voor CSR op CPL-brevetten, het vervallen van de AML-bevoegdheid en enkele technische wijzigingen, van het Besluit luchtvaartuigen 2008 in verband met een gewijzigde begripsbepaling voor MLA, van het Besluit luchtverkeer 2014 in verband met een verduidelijking en van het Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee in verband met een correctie

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

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 10 oktober 2023, nr. IenW/BSK-2023/263145, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, gedaan in overeenstemming met de Staatssecretaris van Defensie;

Gelet op de artikelen 1.5, 2.2, derde lid, 2.3, tweede en zesde lid, 3.13, eerste en tweede lid, 3.23, 5.5, eerste lid, en 5.10, derde lid, van de Wet luchtvaart;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 1 november 2023, nr. W17.23.00309/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 30 januari 2024, nr. IenW/BSK-2023/386812, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, uitgebracht in overeenstemming met de Staatssecretaris van Defensie;

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. De begripsbepalingen «AML», «CPL», «CSR», «LAPL», «verordening (EG) nr. 2042/2003» en «vrije ballon» vervallen.

2. In de alfabetische rangschikking van begripsbepalingen wordt een begripsbepaling ingevoegd, luidende:

verordening (EU) nr. 1321/2014: Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PbEU 2014, L 362);

3. De begripsbepaling «Onze Minister» komt te luiden:

Onze Minister: Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

B

Artikel 1b, onderdeel b, komt te luiden:

b. verordening (EU) nr. 1321/2014,

C

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder verlettering van onderdeel d tot b vervallen in het eerste lid de onderdelen b en c.

2. Onder verlettering van onderdeel d tot b vervallen in het tweede lid de onderdelen b en c.

3. Het derde en vierde lid vervallen onder vernummering van het vijfde tot en met zevende lid tot derde tot en met vijfde lid.

D

Artikel 2a vervalt.

E

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede en vijfde lid vervallen onder vernummering van het derde en vierde lid tot tweede en derde lid en onder vernummering van het zesde en zevende lid tot vierde en vijfde lid.

2. In het vierde lid (nieuw) vervalt onderdeel f, onder verlettering van onderdeel g tot onderdeel f.

3. In het vijfde lid (nieuw) wordt «zesde lid» vervangen door «vierde lid».

F

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid, vervalt «, de FI(FB)».

2. Het derde lid vervalt, onder vernummering van het vierde lid tot derde lid.

G

In artikel 6, eerste lid, vervallen de onderdelen b en c onder verlettering van onderdeel d tot b.

H

In artikel 8, tweede lid, onderdeel a, wordt «onder d;» vervangen door «onderdeel b;».

I

In artikel 11, eerste lid, onderdeel m, wordt «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» vervangen door «met één of twee plaatsen die is ontworpen voor een maximumvolume van ten hoogste 1.200 kubieke m».

J

Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid vervalt onder verlettering van het vierde tot en met zesde lid tot derde tot en met vijfde lid.

2. Het vijfde lid (nieuw) komt te luiden:

5. Voor het verkrijgen van de algemene bevoegdverklaring LPE kan aan de eisen als bedoeld in het eerste lid tevens worden voldaan door het met goed gevolg afronden van een opleiding aan een door Onze Minister daartoe erkende opleidingsinstelling dan wel aan een door de bevoegde autoriteit van een door Onze Minister bij regeling aangewezen staat daartoe erkende opleidingsinstelling.

K

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «theorie-en praktijkexamen» vervangen door «theorie- en praktijkexamen».

2. Het derde lid vervalt onder vernummering van het vierde lid tot derde lid.

ARTIKEL II

Het Besluit luchtvaartuigen 2008 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de begripsbepalingen «*EASA-beperkt-BvL*» en «*EASA-standaard-BvL*» wordt «bijlage I bij verordening (EG) nr. 216/2008» telkens vervangen door «bijlage II en bijlage III bij de basisverordening».

2. De begripsbepaling «*MLA*» komt te luiden:

MLA: (Micro Light Aeroplane) land-, amfibie- of watervliegtuig met niet meer dan twee zitplaatsen, een overtreksnelheid die niet hoger is dan 45 knopen gecalibreerde luchtsnelheid en een maximum startmassa van niet

meer dan:

600 kg voor een landvliegtuig, inclusief een eventueel op het frame gemonteerd Total Recovery Parachute System;

650 kg voor een amfibie- of watervliegtuig, inclusief een eventueel op het frame gemonteerd Total Recovery Parachute System, mits een micro light die als watervliegtuig en als landvliegtuig gebruikt kan worden binnen beide daarvoor geldende massalimieten valt;

3. In de begripsbepaling «*speciaal-BvL*» wordt «verordening (EG) nr. 216/2008» vervangen door «de basisverordening».

B

Artikel 5 komt te luiden:

Artikel 5

Onze Minister kan op aanvraag een aanvullend type-certificaat afgeven voor een luchtvaartuig dat volledig wordt ingezet voor niet-militaire staatsactiviteiten of diensten of een luchtvaartuig als bedoeld in de onderdelen a, b en d van Bijlage I bij de basisverordening.

C

In artikel 8, eerste lid, aanhef, en tweede lid, aanhef, wordt «bijlage II» telkens vervangen door «bijlage I».

D

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel b, wordt als volgt gewijzigd:

a. De aanduidingen 1 tot en met 6 worden vervangen door 1° tot en met 6°.

b. In subonderdeel 6° (nieuw) wordt «c tot en met g» vervangen door «1° tot en met 5°».

2. In het tweede lid wordt «onderdeel e» vervangen door «onderdeel b, onder 3°».

3. In het derde lid wordt « onder c tot en met f» vervangen door «onderdeel b, onder 1° tot en met 4°».

E

In artikel 23, eerste lid, wordt «type-certicaat» vervangen door «type-certificaat».

ARTIKEL III

In artikel 14 van het Besluit luchtverkeer 2014 wordt «is het vliegen in formatie van gecontroleerde vluchten toegestaan indien vooraf een regeling is getroffen» vervangen door «zijn formatievluchten wanneer het gecontroleerde vluchten betreft, toegestaan indien vooraf een te volgen procedure is overeengekomen».

ARTIKEL IV

In het Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee wordt na artikel 1 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

Dit besluit berust op artikel 5.10, derde lid, van de Wet luchtvaart.

ARTIKEL V

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

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

's-Gravenhage, 1 februari 2024

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

Uitgegeven de *negentiende* februari 2024

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

Inleiding

Dit besluit betreft alleen de burgerluchtvaart en strekt tot wijziging van:

1. het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart;
2. het Besluit luchtvaartuigen 2008;
3. het Besluit luchtverkeer 2014; en
4. het Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee.

Het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart wordt gewijzigd in verband met het vervallen van nationale regels voor vrije ballonnen en voor CSR op CPL-brevetten, het vervallen van de AML-bevoegdheid en in verband met enkele technische wijzigingen.

Deze wijzigingen vloeien vrijwel volledig voort uit een verschuiving van wáár een en ander geregeld wordt, namelijk in Europese verordeningen in plaats van in nationale regelgeving, waardoor bepalingen in nationale regelgeving geschrapt dienen te worden. In navolging van de wijzigingen in dit besluit zal ook lagere regelgeving aangepast moeten worden. Dit geschiedt separaat.

Hieronder worden deze wijzigingen in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart toegelicht. Een meer technische toelichting per artikel is indien van toepassing te vinden in de artikelsgewijze toelichting.

Het Besluit luchtvaartuigen 2008 wordt aangepast in verband met het ophogen van de gewichtsgrens voor microlight aeroplanes (hierna: MLA's).

EU-verordening 2018/1139 inzake luchtvaartveiligheid biedt lidstaten de mogelijkheid om MLA's met een maximaal startgewicht tussen 450 en 600 kg (650 kg voor watervliegtuigen) onder nationale regelgeving te brengen (opt-out).

Het onderhavige ontwerpbesluit legt deze hogere gewichtsgrens vast. Een hoger startgewicht geeft meer mogelijkheden om veiligheid verhogende apparatuur in te bouwen. Hiermee wordt het tevens mogelijk een elektrische versie, die met relatief zware batterijen vliegt, aantrekkelijker te maken als alternatief. Dit past bij de voortrekkersrol die Nederland wil innemen voor elektrisch vliegen. De praktijk liet zien dat het voldoen aan de Europese regelgeving voor dit type vliegtuigen als niet proportioneel werd ervaren door MLA-fabrikanten en de kosten van de toestellen aanzienlijk stegen door het langdurige en kostbare certificeringsproces. Daarnaast worden enkele technische verbeteringen aangebracht.

Deze wijzigingen worden in de artikelsgewijze toelichting nader uitgelegd.

Ten slotte worden het Besluit luchtverkeer 2014 en het Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee gewijzigd in verband met een verduidelijking respectievelijk een correctie. Deze wijzigingen komen eveneens in de artikelsgewijze toelichting aan de orde.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt enkele verwijzingen en verschrijvingen aan te passen.

Inhoud wijzigingen Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart

Vrije ballonnen

Op 8 april 2021 liep de mogelijkheid af om nationale regels te stellen voor bewijzen van bevoegdheid voor het varen met vrije ballonnen.¹ Vanaf die datum zijn alle bewijzen van bevoegdheid voor ballonvaren Europees geregeld door verordening (EU) 2018/395.² In artikel 3ter, onderdeel 3, is bepaald dat vanaf die dag nationale bewijzen van bevoegdheid moeten zijn omgezet in Europese bewijzen van bevoegdheid. Omdat sindsdien de Europese regelgeving geldt, dienen alle nationale bepalingen met betrekking tot vrije ballonnen (*free balloons*: FB) te vervallen.

Bevoegdverklaring CSR op CPL-brevetten

Nationale bevoegdverklaringen hadden, wanneer deze binnen het toepassingsbereik van verordening (EU) 1178/2011³ vielen, omgezet moeten zijn in Europese bevoegdverklaringen. Verordening (EU) 1178/2011 biedt niet de mogelijkheid om nationale bevoegdverklaringen op Europese bewijzen van bevoegdheid bij te schrijven.

Wat betreft de bevoegdverklaring CSR (*crop spray rating*) is er voor de bemande luchtvaart op EU-niveau voor gekozen om in plaats van een Europese bevoegdverklaring in het leven te roepen, deze activiteit te regelen op het gebied van de vluchttuitvoering in verordening (EU) 965/2012⁴ als gespecialiseerde vluchttuitvoering waarvoor verklaard moet zijn aan de gestelde eisen te voldoen.⁵ Omdat de nationale bepalingen met betrekking tot CSR voor de bemande luchtvaart dus niet meer van toepassing zijn, dienen deze geschrapt te worden.

AML-bevoegdheid

Sinds 1 oktober 2019 vallen onderhoudswerkzaamheden waarvoor een nationale AML (Aircraft Maintenance Licence) werd afgegeven, onder de Europese luchtwaardigheidsregels. Sinds die datum introduceert verordening (EU) nr. 2018/1142⁶ de Part-66 AML ook voor ballon- en zweefvliegtuigen. Voor onderhoud aan deze categorie luchtvaartuigen zijn de eisen van bijlage III (Deel 66) van verordening (EU) nr. 1321/2014

¹ Uitvoeringsverordening (EU) 2020/357 van de Commissie van 4 maart 2020 tot wijziging van Verordening (EU) 2018/395 wat betreft bewijzen van bevoegdheid als ballonvaarder (PbEU 2020, L 67).

² Verordening (EU) 2018/395 van de Commissie van 13 maart 2018 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor vluchttuitvoeringen met ballonnen en voor bewijzen van bevoegdheid voor de bemanning van ballonnen overeenkomstig Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2018, L 71).

³ Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2011, L 311).

⁴ Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchttuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2012, L 296).

⁵ Verordening (EU) nr. 379/2014 van de Commissie van 7 april 2014 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchttuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2014, L 123).

⁶ Verordening (EU) 2018/1142 van de Commissie van 14 augustus 2018 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1321/2014 wat betreft de invoering van bepaalde categorieën bewijzen van bevoegdheid voor onderhoud van luchtvaartuigen, de wijziging van de aanvaardingsprocedure van componenten van externe leveranciers en de wijziging van de rechten van opleidings- en onderhoudsorganisaties (PbEU 2018, L 207).

voortaan van toepassing. Hiermee is de nationale AML komen te vervallen en wordt de regelgeving ter zake van deze laatste nationale onderhoudsvergunning overeenkomstig geschrapt.

Overige wijzigingen

Naast bovengenoemde wijzigingen bevat onderhavig besluit nog enkele andere wijzigingen in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, waaronder een actualisatie van een Europese verordening, het schrappen van een artikel in verband met het aflopen van de periode waarin lidstaten er voor konden kiezen de bepalingen van verordening (EU) 1178/2011 ten aanzien van BPL-, SPL-, en LAPL-brevetten en enkele bevoegdverklaringen niet toe te passen, en een herformulering van het laatste lid van artikel 14 in verband met een niet langer kloppende verwijzing.

Toezicht en handhaving

De onderhavige wijzigingen zijn voor een Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) aan de ILT voorgelegd. De ILT acht het voorstel uitvoerbaar en handhaafbaar en het heeft geen gevolgen voor de inzet van de inspectie.

Administratieve lasten en nalevingskosten

De onderhavige wijzigingen brengen geen nieuwe administratieve lasten en nalevingskosten met zich mee.

De aanpassing van de maximumstartmassa naar een hoger gewicht is voor de ILT enkel een administratieve handeling waarvoor geen vergoeding wordt gevraagd. De verwachting is dat tientallen bestaande MLA-luchtvaartuigen in aanmerking komen om gebruik te maken van het hogere toegestane startgewicht.

De certificeringskosten zijn voor deze MLA's ongeveer 30% lager dan wanneer deze nog onder de EASA⁷-certificeringseisen zouden vallen. Afhankelijk van het type toestel gaat het daarbij om een verschil van € 25.000–50.000. Er zijn momenteel ongeveer 415 MLA's in Nederland. De schatting is dat ongeveer 100 hiervan hun toestellen willen laten certificeren onder de nieuwe situatie. De totale besparing komt daarmee uit op $100 \times € 37.500$ (het gemiddelde) = € 3.750.000. Wanneer deze omzetting binnen drie jaar plaatsvindt, betekent dat over die drie jaar jaarlijks een besparing van € 1.250.000. Daarnaast worden er jaarlijks ook nieuwe MLA's aangeschaft; de gemiddelde besparing van € 37.500 per toestel komt hier nog bovenop.

Het ontwerpbesluit is voor een toets voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk. Naar aanleiding van het advies is de toelichting op enkele punten aangepast.

Waar ATR onder andere naar vraagt zijn de gevolgen van de inwerking-treding van elk van de betreffende verordeningen. Derhalve is verduidelijkt dat het vervallen van de bepalingen met betrekking tot vrije ballonnen, CSR en AML het schrappen van door het van kracht worden van Europese regelgeving overbodig geworden bepalingen betreft.

Verder is naar aanleiding van het advies aangegeven op welke wijze de ontwerpregeling een verlichting van de nalevingskosten met zich brengt. Tevens is verduidelijkt wat naar verwachting de omvang van de beoogde besparingen in de praktijk zal zijn.

⁷ Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

Internetconsultatie

Het ontwerpbesluit is aangeboden voor internetconsultatie. De reacties op de internetconsultatie waren overwegend positief en hebben niet geleid tot inhoudelijke wijzigingen.

MKB-toets

Er is geen MKB-toets uitgevoerd voor dit besluit, omdat de onderhavige wijzigingen voornamelijk voortvloeien uit gewijzigde Europese regelgeving, met als gevolg dat bepalingen in het nationale recht geschrapt dienen te worden. Een MKB-toets zal dan ook niet tot aanpassing van het voorstel in betekenende mate leiden.

Inwerkingtreding

Het besluit treedt zo spoedig mogelijk in werking. Hiermee wordt afgeweken van de vaste verandermomenten. Dat is niet bezwaarlijk omdat de wijzigingen voornamelijk zien op het schrappen van regelgeving in verband met nieuwe Europese regelgeving en enkele technische reparaties (AR 4.17, vijfde lid, onderdelen c en d), en omdat hiermee aanmerkelijke ongewenste private nadelen voorkomen worden (AR 4.17, vijfde lid, onderdeel a): een spoedige toepassing van de opt-outmogelijkheid en daarmee uitbreiding van het nationale regelgeving voor zwaardere MLA's is gewenst voor het gebruik van deze categorie luchtvaartuigen (artikel II). De Europese regelgeving die op dit moment van toepassing is, is onnodig zwaar.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I (Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart)

Onderdelen A en B

Verordening (EG) nr. 2042/2003 is sinds 5 januari 2015 niet meer van kracht en is vervangen door verordening (EU) nr. 1321/2014. In de alfabetische rangorde van begripsbepalingen in artikel 1 en in artikel 1b vervalt daarom de begripsbepaling voor verordening (EG) nr. 2042/2003 en wordt *verordening (EU) nr. 1321/2014* nieuw ingevoegd. De begripsbepaling *LAPL* vervalt omdat deze reeds in verordening (EU) 1178/2011 is gedefinieerd.

Onderdeel C

Het CPL-brevet (*commercial pilot licence*) is een Europees brevet. De bevoegdverklaring FB (free balloons: vrije ballonnen) was een nationale bevoegdverklaring die op een CPL-brevet kon worden afgegeven. Zoals hiervoor aangegeven is per 8 april 2021 de mogelijkheid om nationale regels te stellen voor vrije ballonnen vervallen. Daarmee kunnen ook de bepalingen ten aanzien van CPL-brevetten, die alleen bestonden in relatie tot vrije ballonnen, vervallen.

Onderdeel D

In artikel 2a werd gebruik gemaakt van de mogelijkheid om bepalingen van verordening (EU) 1178/2011 met betrekking tot BPL-, SPL-, en LAPL-brevetten, alsook enkele bevoegdverklaringen niet toe te passen.

Deze mogelijkheid is per 8 april 2020 met verordening (EU) 2015/445⁸ vervallen.

Onderdeel I

In artikel 11, eerste lid, is opgenomen wanneer de verplichting uit de Wet luchtvaart te beschikken over een bewijs van bevoegdheid niet van toepassing is. Het betreft hier het besturen van verschillende soorten kleine luchtvaartuigen die niet onder het bereik van de Europese regels vallen maar nog een nationale bevoegdheid zijn. Welke dat zijn, is bepaald in Bijlage I bij de zgn. Basisverordening⁹. V.w.b. ballonnen is dit in onderdeel 1, subonderdeel h van Bijlage I vermeld. De omschrijving van deze categorie ballonnen die het betreft wordt nu in lijn gebracht met Bijlage I bij de Basisverordening.

Onderdeel J

Door het vervallen van het derde lid diende het vijfde lid (nieuw) over de bevoegdverklaring LPE, dat naar dit derde lid verwees, opnieuw geformuleerd te worden.

Artikel II (Besluit luchtvaartuigen 2008)

Onderdeel A

Wat voorheen ten aanzien van het EASA-standaard-BvL en het EASA-beperkt-BvL bij de voorganger¹⁰ van de huidige basisverordening¹¹ in een bijlage I was opgenomen, staat nu in bijlage II en bijlage III. In de huidige basisverordening zijn luchtwaardigheid en milieu gesplitst. Een beperkt bewijs van luchtwaardigheid (BvL) kan worden afgegeven zowel vanwege luchtwaardigheidseisen als vanwege milieueisen. Daarom wordt nu naar bijlage II en bijlage III verwezen in plaats van enkel bijlage I.

MLA's (*Micro Light Aeroplanes*) met een maximum startmassa van minder dan 450 kg betreft een categorie luchtvaartuigen die buiten het toepassingsbereik van de basisverordening vallen en daartoe zijn opgenomen in bijlage I van de Basisverordening.

Ten aanzien van deze luchtvaartuigen mogen de lidstaten zelf regels vaststellen. De huidige (Nederlandse) nationale regelgeving ziet op MLA's met een maximum startgewicht tot 450 kg. Door technische ontwikkeling van dit type vliegtuig worden er in de praktijk, in Nederland maar ook in

⁸ Verordening (EU) 2015/445 van de Commissie van 17 maart 2015 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011 voor wat technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen (PbEU 2015, L 74).

⁹ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PbEU 2018, L 212).

¹⁰ Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PbEU 2008, L 79)

¹¹ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PbEU 2018, L 212).

andere lidstaten, echter MLA's gebruikt met een startgewicht dat hoger is dan bovengenoemde grenswaarden. De huidige geldende basisverordening biedt lidstaten sinds 4 juli 2018 (datum van inwerkingtreding van de basisverordening) de mogelijkheid om activiteiten in verband met ontwerp, productie, onderhoud en vluchtuitvoering vrij te stellen van deze verordening wat betreft een aantal in de verordening genoemde luchtvaartuigcategorieën (de zogenoemde *opt-out*). Hiermee krijgen lidstaten de ruimte om deze luchtvaartuigcategorieën nationaal te reguleren. Een van die categorieën betreft MLA's met een maximaal startgewicht tussen 450 en 600 kg. Nederland maakt evenals een aantal andere Europese landen (waaronder Duitsland en Tsjechië) gebruik van deze mogelijkheid. Dit betekent dat de regelgeving ten aanzien van MLA's aangepast moet worden. Naast de aanpassing van het Besluit luchtvaartuigen 2008 zal ook de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen betreffende de geluidseisen voor deze zwaardere MLA's, separaat, gewijzigd worden. In het besluit wordt in verband hiermee in de begripsomschrijving van MLA's enkel de gewichtsgrens aangepast. Daarnaast is een kleine redactionele verandering in de omschrijving aangebracht.

Onderdelen B en C

Omdat de type-certificatie van (lichte) onbemande luchtvaartuigen sedert 2018 (met de inwerkingtreding van de basisverordening) Europees gereguleerd is, is het eerste lid van artikel 5 niet langer van toepassing en vervalt dan ook. In verband hiermee is dit artikel opnieuw vastgesteld. Daarbij is tevens het nummer van de bijlage bij de basisverordening geactualiseerd. Dit geldt eveneens voor de aanpassing van artikel 8.

Onderdeel D

De aanpassing van artikel 10 betreft het corrigeren van een onjuistheid in de verwijzingen naar onderdelen in het eerste lid. Daartoe zijn de onderdelen 1 tot en met 6 in het eerste lid op andere wijze aangeduid en zijn daarmee in het artikel ook de aanduidingen van de verwijzingen naar een of meer van deze onderdelen aangepast.

Onderdeel E

De aanpassing van artikel 23 betreft de correctie van een verschrijving in het eerste lid.

Artikel III (Besluit luchtverkeer 2014)

Artikel 14 van het Besluit luchtverkeer 2014 wordt op twee punten gewijzigd. Door in plaats van over «vliegen» te spreken over «vluchten», wordt hiermee ook het starten en landen in formatie gedekt: in de Wet luchtvaart is «vlucht» gedefinieerd als «de verplaatsing van het luchtvaartuig gedurende het tijdsverloop dat het in beweging komt met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand is gekomen na de landing». Met andere woorden, het proces van opstijgen en landen is onderdeel van de vlucht. Daarnaast wordt «regeling» vervangen door «te volgen afgesproken procedure» omdat dat beter de lading dekt van wat hier bedoeld wordt. In een dergelijke procedure kunnen bijvoorbeeld afspraken worden gemaakt over het gebruik van een formatieroepnaam voor onderlinge communicatie en communicatie met de luchtverkeersleiding.

Artikel IV (Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee)

In de aanhef van het Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee wordt als grondslag de Wet luchtverkeer genoemd. Dit moet de Wet luchtvaart zijn.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers