

## Regeling vluchtuitvoering

*Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat, houdende regels ter uitvoering van het Besluit vluchtuitvoering (Regeling vluchtuitvoering)*

9 juli 2008/Nr. CEND/HDJZ/2008-979  
sector LUV  
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
Gelet op:

Bijlage 6 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart;  
De artikelen 2.10, eerste lid, en 4.8 van de Wet luchtvaart;

De artikelen 5, 6, tweede lid, en 7, eerste lid, van het Besluit vluchtuitvoering;  
Artikel 159, eerste lid, van de Regeling Toezicht Luchtvaart;

Besluit:

### § 1. Algemeen

#### Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder verdrag: het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).

### § 2. Luchtwerk tegen vergoeding en een vlucht niet tegen vergoeding

#### Artikel 2

Deze paragraaf is van toepassing op luchtwerk tegen vergoeding en op een vlucht niet tegen vergoeding.

#### Artikel 3

1. Een vlucht met een vliegtuig of een helikopter wordt uitgevoerd met inachtneming van de volgende onderdelen van bijlage 6 bij het verdrag:
  - a. in geval van een vliegtuig: de voorschriften van deel II en aanbeveling 3.5 van deel II;
  - b. in geval van een helikopter: de voorschriften van deel III, sectie III, en aanbeveling 1.1.5 van die sectie.
2. Deel II en sectie III van deel III van bijlage 6 bij het verdrag zijn opgenomen in de bijlage bij deze regeling.
3. Een vlucht met een vliegtuig of een helikopter wordt slechts uitgevoerd indien voor iedere persoon van zes jaar of ouder een zit- of ligplaats aanwezig is.

#### Artikel 4

1. De gezagvoerder van een vliegtuig of helikopter zorgt ervoor dat tijdens of dadelijk na afloop van de vlucht een journaal wordt gehouden.

2. Het journaal vermeldt ten minste:

- a. de datum, de plaats en het tijdstip van aanvang en einde van de vlucht;
- b. de duur van de vlucht;
- c. de aard van de vlucht;
- d. de naam en taak van elk lid van het boordpersoneel;
- e. technische storingen, opgelopen schade en verrichte herstellingen die tijdens de vlucht zijn voorgekomen, respectievelijk zijn uitgevoerd;
- f. ongevallen, bijzondere voorvallen en overschrijding van de gestelde gebruiksgrenzen die zich hebben voorgedaan.

#### Artikel 5

De door de gezagvoerder mee te voeren documenten, bedoeld in artikel 4.8 van de wet, zijn:

- a. het bewijs van inschrijving, bedoeld in artikel 3.5 van de wet;
- b. het bewijs van luchtwaardigheid, bedoeld in artikel 3.8 van de wet, behoudens in gevallen als bedoeld in artikel 3.21 van de wet;
- c. het vlieghandboek;
- d. het bewijs van bevoegdheid of bewijs van gelijkstelling, bedoeld in artikel 2.1 van de wet;
- e. het journaal, bedoeld in artikel 4;
- f. indien van toepassing: het geluidscertificaat of de geluidsverklaring, bedoeld in artikel 3.19a van de wet;
- g. indien het luchtvaartuig is uitgerust met vast ingebouwde radioapparatuur: het bewijs aanwijzing radiostation, bedoeld in artikel 29 van het verdrag;
- h. bij een internationale vlucht:
  - 1°. een exemplaar van het laatste voor het betrokken luchtvaartuig opgestelde certificaat, bedoeld in artikel 9 van de Regeling onderhoud luchtvaartuigen;
  - 2°. indien het luchtvaartuig lading vervoert: een manifest en een gespecificeerde verklaring omtrent de lading als bedoeld in artikel 29 van het verdrag;
  - 3°. indien het luchtvaartuig gevaarlijke stoffen vervoert: de NOTOC, bedoeld in de Regeling meldings- en informatieplicht vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht.

#### Artikel 6

Een vlucht met een vliegtuig waarvan de maximale startmassa meer dan 5700 kg bedraagt, wordt slechts uitgevoerd indien het cockpitpersoneel bestaat uit ten minste een eerste en een tweede bestuurder.

### § 3. Vluchten met een vrije ballon tegen vergoeding

#### Artikel 7

Een vlucht met een vrije ballon tegen vergoeding wordt uitgevoerd met inachtneming van een vaarhandboek, dat de aanwijzingen en informatie bevat die de bij de vluchtuitvoering betrokken personen nodig hebben om hun taken te kunnen uitvoeren. Het vaarhandboek bevat ten minste:

- a. de instructies die de verantwoordelijkheid van de bij de vluchtuitvoering betrokken personen in hoofdlijnen aan geven;
- b. de samenstelling van het boordpersoneel, waarbij tevens de opvolging in de gezagvoering is geregeld;
- c. de taken van de leden van het boordpersoneel bij een noodtoestand tijdens een vlucht en de te volgen procedure;
- d. de weerminima voor elke soort vlucht, waaraan de voorspelde en de feitelijke weersomstandigheden moeten voldoen, alvorens een vlucht te mogen aanvangen;
- e. de wijze waarop de gegevens van de weersomstandigheden, bedoeld onder d, worden vergaard;
- f. een opsomming van de mee te voeren uitrusting;
- g. instructies voor het bepalen van de mee te voeren hoeveelheid brandstof;
- h. de wijze waarop de bekwaamheid van de leden van het boordpersoneel wordt vastgesteld;
- i. de beschrijving van een controlesysteem dat voor de start, tijdens de vlucht, bij de landing en in noodgevallen wordt gebruikt om te waarborgen dat de aanwijzingen van het vaarhandboek en van de fabrikant van de ballon worden opgevolgd.

#### Artikel 8

1. De gezagvoerder zorgt ervoor dat tijdens of dadelijk na afloop van een vlucht met een vrije ballon tegen vergoeding een journaal wordt gehouden.
2. Het journaal vermeldt:
  - a. de in artikel 4, tweede lid, bedoelde gegevens;
  - b. de meteorologische invloeden die de navigatie hebben bemoeilijkt.
3. Het journaal wordt ten minste drie maanden bewaard.

#### Artikel 9

Artikel 5 is van overeenkomstige toepassing op een vlucht met een vrije ballon tegen vergoeding.

## § 4. Slotbepalingen

### Artikel 10

In artikel 1 van de Regeling logboeken wordt 'een vergunning tot vluchtuitvoering als bedoeld in artikel 104 van de Regeling Toezicht Luchtvaart' vervangen door: een AOC.

### Artikel 11

De Regeling tarieven luchtvaart 2008 wordt gewijzigd als volgt:

#### A

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

#### Artikel 1a

Deze regeling berust op de artikelen 6.55, zesde lid, 6.58, zesde lid, 8.12, vijfde lid, en 11.2a, derde lid, van de Wet luchtvaart, de artikelen 159, eerste lid, en 160, tweede lid, van de Regeling Toezicht Luchtvaart, de artikelen 8, derde lid, 13, tweede lid, 20, derde lid, en 30, derde lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, artikel 46, tweede en derde lid, van het Besluit luchtvaartuigen en artikel 5 van het Besluit vluchtuitvoering.

#### B

In artikel 16, vijfde en zesde lid, wordt 'een vergunning als bedoeld in artikel 104 van de Regeling Toezicht Luchtvaart' telkens vervangen door: een AOC.

### Artikel 12

De volgende regelingen worden ingetrokken:

- a. Regeling boorddocumenten luchtvaart;
- b. Tarievenregeling.

### Artikel 13

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop het Besluit vluchtuitvoering in werking treedt.

### Artikel 14

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling vluchtuitvoering.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst met uitzondering van de bijlage, die ter inzake wordt gelegd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat, C.M.P.S. Eurlings.*

## Toelichting

### Algemeen

Deze Ministeriële regeling vormt het sluitstuk van de regelgeving inzake vluchtuitvoering met luchtvaartuigen. 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 regels ten aanzien van

vluchtuitvoering opgenomen. Dit is een uitwerking, op hoofdlijnen, van bijlage 6 (annex 6, Operation of aircraft) bij het Verdrag van Chicago, voor zover het betreft de vluchtuitvoeringsbepalingen die in die bijlage zijn opgenomen. Voor internationale vluchten tegen vergoeding door luchtvaartmaatschappijen is bijlage 6 bij het verdrag door de Joint Aviation Authorities (JAA), een samenwerkingsverband waar onder meer alle lidstaten van de Europese Unie deel van uitmaken, geconcretiseerd in zogenoemde JAR-OPS: Joint Aviation Requirements inzake Operations. Het Besluit vluchtuitvoering (Stb. 2006, 371), een algemene maatregel van bestuur gebaseerd op hoofdstuk 4 Wet luchtvaart, geeft nadere regels omtrent vluchtuitvoering en implementeert JAR-OPS 1 (internationaal commercieel vervoer met vliegtuigen) en JAR-OPS 3 (internationaal commercieel vervoer met helikopters), althans de verplichte sectie van beide documenten (sectie 1), in de Nederlandse regelgeving. De voorschriften van JAR-OPS 1 worden binnen de Europese Unie met ingang van 16 juli 2008 opgevolgd door bijlage III bij EG-verordening 3922/91.

Deze regeling implementeert bijlage 6 bij het verdrag wat betreft de categorie 'general aviation': de uitvoering van internationale vluchten anders dan tegen vergoeding of anders dan door een luchtvaartmaatschappij. Het gaat dan om privévluchten met vliegtuigen en helikopters en om vervoer van personen of goederen ten behoeve van het eigen bedrijf. Bijlage 6 bevat geen regels voor 'luchtwerk': een vlucht met een vliegtuig of helikopter ten behoeve van speciale diensten zoals bijvoorbeeld landbouw, fotografie, film, onderzoek, observatie en patrouille, reddingsoperaties of reclame. De onderhavige regeling verklaart de ICAO-regels over 'general aviation' ook van toepassing op luchtwerk.

Daarnaast voorziet deze regeling in bepalingen over de uitvoering van vluchten waarvoor ICAO en de Europese Unie geen regels stellen, te weten vluchten met een vrije ballon tegen vergoeding. Verder geldt deze regeling ook voor binnenlandse vluchten.

De verplichtingen van deze regeling komen naast die van (onder meer) hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart, zoals de verantwoordelijkheid van de gezagvoerder voor vluchtuitvoering met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Wet luchtvaart (artikel 5.7) en de plicht van de gezagvoerder om voor aanvang van iedere vlucht kennis te nemen van de gegevens en inlichtingen die voor de uitvoering van de vlucht van belang zijn (artikel 5.8).

In de nota van toelichting bij het Besluit vluchtuitvoering is aangekondigd dat in één Ministeriële regeling de nadere regels voor de vluchtuitvoering zullen worden opgenomen.

Tegelijk met de inwerkingtreding van deze regeling:

- a. treden enkele bepalingen in werking van de wet van 29 april 1999, houdende wijziging van de Wet luchtverkeer (luchtvaartuigen en vluchtuitvoering) (Stb. 235); daardoor treden de artikelen 4.1 tot en met 4.7 van de Wet luchtvaart in werking, wordt artikel 1 van de Wet op de economische delicten gewijzigd en vervalt onder meer artikel 8a Luchtvaartwet,
- b. worden twee regelingen ingetrokken: de Regeling boorddocumenten luchtvaart (wordt vervangen door de artikelen 5 en 9 van de Regeling vluchtuitvoering) en de Tarievenregeling (een niet meer toegepaste regeling), en
- c. treedt het Besluit vluchtuitvoering in werking; daardoor vervallen de artikelen 94 tot en met 117a van de Regeling Toezicht Luchtvaart (met uitzondering van artikel 96, vierde lid) en de daarop gebaseerde Ministeriële regelingen:
  1. Regelen aanwijzing als gezagvoerder voor verkeersvluchten, niet zijnde rondvluchten;
  2. Regelen uitrusting bij vluchten, niet zijnde verkeersvluchten;
  3. Regelen voor het houden van een journaal;
  4. Regelen voorbereiding en uitvoering rondvluchten;
  5. Regeling eenheidsmassa's van de gebruiksmassaberekening van luchtvaartuigen;
  6. Regeling helikopterrondvluchten;
  7. Regeling inzake melden van gebreken, defecten en beschadigingen van vliegtuigen waarmee verkeersvluchten, niet zijnde rondvluchten worden uitgevoerd;
  8. Regeling oefening kajuitpersoneel;
  9. Regeling vergunning tot vluchtuitvoering;
  10. Regeling vluchtuitvoering ballonnen;
  11. Regeling voorbereiding en uitvoering verkeersvluchten, uitgezonderd rondvluchten;
  12. Regeling voorwaarden voor het vervoer van dieren in luchtvaartuigen.

In veel van deze Ministeriële regelingen waren bepalingen verwoord uit bijlage 6 bij het verdrag. Als gevolg daarvan moesten de regelingen telkens worden aangepast aan wijzigingen van de bijlage. In de praktijk bleek Nederland daarin achter te lopen. De luchtvaartsector, doelgroep van deze regelgeving, is de Engelse taal machtig, het is voor bepaalde personen binnen de luchtvaartsector zelfs een vereiste op grond van bijlage 1 bij het verdrag. Derhalve is besloten om te volstaan met een (statische) wijziging naar bijlage 6. De tekst van deel II (zoals dat deel luidt na de 26e wijziging)

en van sectie III van deel III (zoals die sectie luidt na de 12e wijziging) van bijlage 6 ligt ter inzage bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Saturnusstraat 50 in Hoofddorp en bij de Hoofddirectie Juridische Zaken, Koningskade 4 in Den Haag. De bijlage is tegen betaling ook verkrijgbaar via [www.icao.int](http://www.icao.int). De keuze voor een statische verwijzing betekent dat toekomstige wijzigingen van bijlage 6 pas verbindend worden na wijziging van (artikel 1, onder b, en de bijlage bij) de onderhavige regeling en na terinzagelegging van de nieuwe tekst van bijlage 6 of van de wijzigingen ervan.

#### *Administratieve lasten*

In deze regeling worden hoofdzakelijk bestaande, internationaal geldende materiële eisen – veelal technische – voor het uitvoeren van een vlucht geregeld die ook al op grond van de huidige regelingen golden. Hierbij is als uitgangspunt gekozen dat alleen datgene is geregeld dat op grond van deze internationale eisen geregeld moet worden, dus zonder ‘nationale kop’. Wel geldt de regeling, net als de voorheen geldende regelingen, ook voor binnenlandse vluchten. Ook gelden soms, net als voorheen, afwijkende verplichtingen, bijvoorbeeld de verplichting om van elke vlucht een journaal te houden. De onderhavige regeling verklaart de ICAO-regels over ‘general aviation’ ook van toepassing op luchtwerk, wat tot een toename leidt van administratieve lasten voor bedrijven als gevolg van het moeten aanvragen van een ‘RVSM-approval’: een toestemming voor het vliegen met een ‘reduced vertical separation minimum’.

Per saldo leidt deze regeling echter tot een afname van de administratieve lasten (informatieverplichtingen, AL) van bedrijven:

– de afschaffing van de verplichting om na elke ballonvaart een registratieformulier toe te sturen (10 minuten) en de vermindering van het aantal te registreren gegevens (5 minuten) leiden tot een tijdswinst van 15 minuten per ballonvaart; tegen een uurtarief van € 37 levert dat een besparing op van € 9,25 per ballonvaart; uitgaande van 50 bedrijven met gemiddeld 720 vaarten per jaar, resulteert dat in een AL-vermindering van  $(50 \times 720 \times € 9,25 =) € 333.000$  per jaar;

– introductie van het verplichte RVSM-approval (bijlage 6 bij het verdrag, deel II, voorschrift 7.2.4 en 7.2.5) voor 10 luchtwerkbedrijven (alleen vastevleugelvliegtuigen): eenmalige lasten van 24 uur per bedrijf (het doen van een aanvraag en het ontwikkelen van de daarvoor vereiste trainingsbrochure), dus  $10 \text{ bedrijven} \times 24 \text{ uur} \times € 45 = € 10.800$ .

Bovenstaande wijzigingen leiden dus tot een afname van € 333.000 per jaar en tot een eenmalige toename van € 10.800. De regeling veroorzaakt geen administratieve lasten voor burgers.

#### *Totstandkoming van deze regeling*

Eerdere versies van deze regeling zijn voor commentaar gezonden naar het Platform Nederlandse Luchtvaart, de Aircraft Owners and Pilots Association Netherlands, de afdeling Ballonsport van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart en de vereniging Professionele Ballonvaarders Nederland. De regeling is op diverse punten aangepast naar aanleiding van het ontvangen commentaar.

#### *Artikelsgewijs*

##### *Aanhef (wettelijke grondslag voor deze regeling)*

Bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago is in de aanhef vermeld vanwege de (wets-technische) wijziging van de Regeling tarieven luchtvaart 2008 (zie artikel 11 van deze regeling) en vanwege de implementatie in § 2 van deze regeling van deel II en van sectie II van deel III van die bijlage (‘general aviation’, dat wil zeggen vluchten niet tegen vergoeding; bijlage 6 stelt geen voorschriften voor luchtwerk).

Artikel 2.10 van de wet is vermeld vanwege de wijziging van de Regeling logboeken (zie artikel 10).

Artikel 4.8 van de wet is vermeld vanwege de artikelen 5 en 9 en de intrekking van de Regeling boorddocumenten luchtvaart.

Artikel 159, eerste lid, van de Regeling Toezicht Luchtvaart (een algemene maatregel van bestuur) is opgenomen vanwege de intrekking van de Tarievenregeling (zie artikel 12).

##### *Artikel 1 (verkorte aanduidingen)*

Behalve de hier opgenomen verkorte aanduidingen gelden ook de begripsomschrijvingen van artikel 1.1 Wet luchtvaart (gezagvoerder, lid van het boordpersoneel, lid van het cockpitpersoneel, luchtvaartuig, vlucht) en artikel 1 Besluit vluchtuitvoering (helikopter, luchtwerk, vliegtuig, vrije ballon en ‘wet’).

##### *Artikel 2 (reikwijdte § 2)*

De term ‘luchtwerk’ is in artikel 1 Besluit vluchtuitvoering omschreven als ‘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’.

Niet alle bepalingen van § 2 gelden voor alle luchtvaartuigen. Daar waar een bepaling slechts regels stelt voor vliegtuigen of helikopters (zoals de artikelen 3 en 4), gelden die regels bijvoorbeeld

niet voor zweefvliegtuigen (maar wel voor motorzweefvliegtuigen met een niet-intrekbare motor en een niet-intrekbare propeller (Touring Motor Gliders, TMG’s)), en niet voor vrije ballonnen en luchtschepen.

##### *Artikel 3, eerste lid (verwijzing naar bijlage 6 bij het verdrag)*

De term ‘vliegtuig’ is omschreven in artikel 1 Besluit vluchtuitvoering als: gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn vleugels. De term ‘helikopter’ is daar omschreven als: gemotoriseerd luchtvaartuig met rotorbladen, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aërodynamische reactiekrachten op zijn rotorbladen.

Voor vliegtuigen gelden alle voorschriften van deel II, inclusief appendix 1 en 2 en attachment 1 en 2, alsmede aanbeveling 3.5 van dat deel, voor helikopters gelden alle voorschriften van sectie III van deel III, alsmede aanbeveling 1.1.5 van die sectie, in beide gevallen echter alleen voor zover het gaat om luchtwerk tegen vergoeding en om een vlucht niet tegen vergoeding (zie artikel 2).

##### *Artikel 3, tweede lid (bijlage 6 bij het verdrag als bijlage bij deze regeling)*

Deel II en sectie III van deel III van bijlage 6 bij het verdrag, waar het eerste lid naar verwijst, zijn opgenomen in de bijlage bij deze regeling, maar die bijlage is vanwege haar omvang niet gepubliceerd in de Staatscourant maar ter inzage gelegd in Hoofddorp en Den Haag. Zie het algemeen deel van deze toelichting.

##### *Artikel 3, derde lid (eigen zit- of ligplaats vanaf 6 jaar)*

Ingevolge bijlage 6 bij het verdrag kan Nederland zelf bepalen vanaf welke leeftijd een passagier recht heeft op een eigen zitplaats in een luchtvaartuig. In artikel 16 van de ‘Regelen uitrusting bij vluchten, niet zijnde verkeersvluchten’ was bepaald dat deze verplichting gold voor personen ouder dan 2 jaar en dat tot de leeftijd van 7 jaar ontheffing van dit voorschrift kon worden verleend. Eenvoudshalve is in deze regeling als algemene bepaling opgenomen dat voor passagiers ouder dan 6 jaar een eigen zit- of ligplaats ter beschikking wordt gesteld. Het staat een gezagvoerder uiteraard vrij om ook onder die leeftijd een eigen zit- of ligplaats ter beschikking te stellen.

#### *Artikel 4 (journaal)*

Dit artikel geldt ook voor TMG's (zie de toelichting bij artikel 2), maar niet voor zweefvliegtuigen met hulpmotor, zie de definitie van 'vliegtuig' in de toelichting bij artikel 3, eerste lid.

#### *Artikel 5 (boorddocumenten)*

Dit artikel en artikel 9 komen in de plaats van de Regeling boorddocumenten luchtvaart.

De term 'vlieghandboek' (onderdeel c) doelt op het door de fabrikant van het luchtvaartuig opgestelde 'flight manual' (voorheen 'aircraft operating manual'), waar de gezagvoerder zich aan moet houden ingevolge onderdeel 4.4.1, onder f, van deel II van bijlage 6 bij het verdrag (vliegtuigen), respectievelijk onderdeel 2.4, onder f, van deel III, sectie III, van bijlage 6 (helikopters).

Het 'bewijs aanwijzing radiostation' (onderdeel g van artikel 5) is de in artikel 29 van het verdrag voorgeschreven 'aircraft radio station license'. Het bewijs aanwijzing radiostation wordt verstrekt door de Minister van Verkeer en Waterstaat indien het luchtvaartuig beschikt over een geldig bewijs van inschrijving en een geldig bewijs van luchtwaardigheid en door de Minister van Economische Zaken op grond van de Telecommunicatiewet een 'vergunning gebruik frequentieruimte' is verleend aan degene op wiens naam het luchtvaartuig is ingeschreven.

Overtreding van artikel 5 is strafbaar gesteld in artikel 11.9 van de wet (handelen in strijd met artikel 4.8 van de wet: 'De gezagvoerder van een burgerluchtvaartuig is verplicht de bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat genoemde documenten mee te voeren').

#### *Artikel 6 (minimaal twee bestuurders bij zware vliegtuigen)*

Dit artikel komt in de plaats van artikel 116a van de Regeling Toezicht Luchtvaart.

#### *Artikelen 7, 8 en 9 (vluchten tegen vergoeding met een vrije ballon)*

Het begrip 'vrije ballon' is in artikel 1 van het Besluit vluchtuitvoering omschreven als: luchtvaartuig, lichter dan lucht, niet voorzien van een voortstuwingsinstallatie en ingericht om ten minste één persoon te vervoeren.

Artikel 7 (vaarhandboek) komt in de plaats van de artikelen 10 en 11 van de Regeling vluchtuitvoering ballonnen. Ten opzichte van de oude regeling is onder meer het vereiste van goedkeuring door de Minister geschrapt. Aan artikel 7 kan bijvoorbeeld worden voldaan door het vaarhandboek te hanteren zoals dat is ontwikkeld door de afdeling Ballonsport van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en de vereniging Professionele Ballonvaarders Nederland (PBN).

Artikel 8 (journaal) volgt in versoberde vorm (minder gegevens, kortere bewaartermijn) artikel 17 van de Regeling vluchtuitvoering ballonnen op (vaartregistratieformulier).

Artikel 9: de in artikel 5 opgesomde documenten mogen worden meegevoerd door de grondploeg die de ballon begeleidt. Het is voldoende als de gezagvoerder de documenten kan tonen vlak voor de start van de vlucht en vlak na de landing. De reden dat in artikel 9 is gekozen voor de formulering 'van overeenkomstige toepassing' is onder meer dat artikel 5, onder e, voor het journaal verwijst naar artikel 4; voor ballonnen moet dat uiteraard worden gelezen als: het journaal, bedoeld in artikel 8.

#### *Artikelen 10 en 11 (wijziging Regeling logboeken en Regeling tarieven luchtvaart 2008)*

Artikel 10 en artikel 11, onderdeel B, bevatten wetstechnische aanpassingen aan het vervallen van hoofdstuk V van

de Regeling Toezicht Luchtvaart en de daarmee samenhangende vervanging van de aanduiding 'vergunning tot vluchtuitvoering' door 'AOC'. Deze afkorting is in artikel 1.1 Wet luchtvaart omschreven als: 'door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat aan een onderneming of groep van ondernemingen afgegeven document waarin wordt verklaard dat de betrokken luchtvaartexploitant beschikt over beroepsbekwaamheid en organisatie om luchtvaartuigen veilig te exploiteren voor de in dat bewijs gespecificeerde luchtvaartactiviteiten (Air Operator's Certificate)'. De verplichting om een AOC te hebben is geregeld in EG-verordening 3922/91 (voor vluchten met vliegtuigen tegen vergoeding) en artikel 4.1 van de wet (voor overige vluchten tegen vergoeding).

Artikel 11, onderdeel A, voegt artikel 5 van het Besluit vluchtuitvoering (tarieven voor AOC's) toe aan de wettelijke grondslag van de Regeling tarieven luchtvaart 2008.

#### *Artikel 12 (intrekking Ministeriële regelingen)*

De inhoud van de Regeling boorddocumenten luchtvaart is overgeheveld naar de artikelen 5 en 9 van de onderhavige regeling. De 'Tarievenregeling' wordt niet meer toegepast.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat, C.M.P.S. Eurlings.*