



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 1 juni 2015, nr. IENM/BSK-2015/103066, tot wijziging van de Regeling tarieven luchtvaart 2008 in verband met de invoering van tarieven voor de aanvraag tot hernieuwde afgifte van Amerikaanse bewijzen van bevoegdheid en voor de goedkeuring van Fatigue Risk Management en enkele wetstechnische correcties

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 1.7, tweede lid, van de Wet luchtvaart, de artikelen 13, tweede lid, en 36a van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, artikel 22, tweede lid, van het Besluit luchtvaartuigen 2008, en artikel 5 van het Besluit vluchtuitvoering;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling tarieven luchtvaart 2008 wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 6 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 6a

Ter uitvoering van de internationale afspraken tussen de Federal Aviation Administration en de EASA bedoeld in artikel 36a van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, is voor de behandeling van een aanvraag voor afgifte van een verklaring strekkende tot de verificatie van de geldigheid van het bewijs van bevoegdheid van de aanvrager en de bevestiging dat de aanvrager de houder is van dat bewijs van bevoegdheid ten behoeve van de hernieuwde afgifte van een Federal Aviation Administration pilot certificate een vast tarief verschuldigd van € 58.

B

Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. De in het eerste lid opgenomen tabel 1 wordt vervangen door onderstaande tabel:

Tabel 1

Omschrijving	Eerste afgifte	Herafgifte
Registratie opleidingsinstelling (basistarief)	€ 275	€ 275
Opleidingsmodule RFI	€ 1.376	
Opleidingsmodule RFI-refresher seminar	€ 825	
Opleidingsmodule RPL	€ 825	
Registratie opleidingsinstelling RT-only	€ 275	
Module radiotelefonie met standaard handboek	€ 152	
Module radiotelefonie zonder standaard handboek	€ 550	

2. De in het tweede lid opgenomen tabel 2 wordt vervangen door onderstaande tabel:

Tabel 2

Omschrijving (alle categorieën luchtvaartuigen)	Initiële afgifte
ATO complex basistarief	€ 4.329
ATO niet-complex basistarief	€ 3.608
Conversie ATO niet-complex naar ATO complex en v.v.	€ 2.025
Goedkeuring gebruik simulator, per aanvraag per simulator	€ 270
Opleidingsmodule MPL	€ 5.504



Omschrijving (alle categorieën luchtvaartuigen)	Initiële afgifte
Opleidingsmodule integrated ATP, integrated ATP/IR, integrated CPL, integrated CPL/IR, per module	€ 2.751
Opleidingsmodule praktijk IR	€ 1.376
Opleidingsmodule praktijk EIR	€ 1.101
Variant op opleidingsmodule IR, EIR	€ 415
Opleidingsmodule FI	€ 1.376
Opleidingsmodule FI-refresher seminar	€ 825
Overige opleidingsmodule instructeurs	€ 942
Opleidingsmodule praktijk CPL	€ 1.101
Opleidingsmodule theorie CPL, IR, EIR/CB-IR, ATP, per module	€ 962
Opleidingsmodule theorie LAPL, PPL, BPL, SPL, per module	€ 825
Opleidingsmodule class/type rating Multi pilot aircraft, per module	€ 963
Variant op opleidingsmodule type rating Multi pilot aircraft	€ 415
Opleidingsmodule class/type rating Single pilot aircraft, per module	€ 688
Variant op opleidingsmodule class/type rating Single pilot aircraft	€ 415
Opleidingsmodule MCC theorie en praktijk	€ 688
Opleidingsmodule ratings – night, aerobatic, towing, mountain- per module	€ 825
Opleidingsmodule praktijk LAPL, PPL, SPL, BPL, per module	€ 825
Opleidingslocatie, per locatie binnen Nederland (inclusief wijzigingen handboeken)	€ 1.238
Opleidingslocatie in het buitenland, per locatie binnen de EU (inclusief wijzigingen handboeken)	€ 11.675
Opleidingslocatie in het buitenland, per locatie buiten de EU (inclusief wijzigingen handboeken)	€ 23.350
Taalbeoordelingsinstantie	€ 4.541
Bepaalde taalbeoordelingsinstantie (voor herbeoordeling LPE level 4)	€ 1.651
Uitbreiding beperkte taalbeoordelingsinstantie naar volledige taalbeoordelingsinstantie	€ 2.890
Indelingsprotocol Examinatoren (IPEX)	€ 275
Overige aanvragen per besluit	€ 415
Opleidingsmodule Cabin Crew Initial Training (delivery of attestation)	€ 1.856
Praktische instructie examinatoren	€ 688

C

Artikel 13, vijfde lid, vervalt.

D

De in artikel 17, eerste lid, opgenomen tabel 1 wordt vervangen door onderstaande tabel:

Tabel 1

Producten eerste afgifte AOC	SP/SE vliegtuigen en SP/SE helikopters: AtoA, VFR day only	SP/SE vliegtuigen en SP/SE helikopters: AtoB, VFR day only ¹	ME vliegtuigen (class A of C, AtoB, < 19 pax, inclusief zelfde vliegtuigtype, alleen geschikt voor vracht) en ME helikopters ¹	ME vliegtuigen (class A of C, AtoB, > 19 pax, inclusief zelfde vliegtuigtype, alleen geschikt voor vracht ¹)
Basistarief ²	€ 3.164 ³	€ 3.852 ⁴	€ 24.077	€ 25.040
Plus:				
Pax (A1)	€ 550	€ 550	€ 550	€ 550
Cargo (A2)		€ 413	€ 550	€ 825
Emergency Medical Service per type (A3)		€ 825	€ 1.651	€ 1.651
Helicopter Emergency Medical Service per type (A3)			€ 1.837	
VFR night per class/type (D2)		€ 275	€ 275	
IFR per class/type		€ 550	€ 550	
Bijschrijving:				
– Extra class/type ⁵	€ 825	€ 825	€ 4.127	€ 8.255
– Extra luchtvaartuig registratie van aangevraagde class/type	€ 69	€ 69	€ 138	€ 138
– Area of operation (per area) ⁶		€ 550	€ 550	€ 550
– Area of operation worldwide in 1 aanvraag ⁶		€ 2.751	€ 2.751	€ 2.751



Producten eerste afgifte AOC	SP/SE vliegtuigen en SP/SE helikopters: AtoA, VFR day only	SP/SE vliegtuigen en SP/SE helikopters: AtoB, VFR day only ¹	ME vliegtuigen (class A of C, AtoB, < 19 pax, inclusief zelfde vliegtuigtype, alleen geschikt voor vracht) en ME helikopters ¹	ME vliegtuigen (class A of C, AtoB, >19 pax, inclusief zelfde vliegtuigtype, alleen geschikt voor vracht ¹
Special approval: ⁶			€ 1.224	€ 1.224
– Per Low visibility procedure per type per approval:				
◦ CAT II (E1)				
◦ CAT III A or B or C (E2 t/m E4)				
◦ Take off below specified minima (E5)				
◦ Lower than CAT I				
◦ Other than Standard CAT II				
◦ Approaches utilising EVS				
– MNPS (E6) per type			€ 1.651	€ 1.651
– RNP (E10) per type			€ 1.651	€ 1.651
– RNAV ⁷ (E8) per type			€ 1.224	€ 1.224
– ETOPS (E7) per type			€ 1.837	€ 1.837
– RVSM (E9) per type			€ 612	€ 612
– Gevaarlijke stoffen (E11)			€ 1.111	€ 1.111
– Helicopter offshore operations per type (E12)			€ 1.837	
– Helicopter Hoist operations per type (E13)			€ 1.223	
– Helicopter night vision imaging system operation (NVIS)			€ 1.837	
– Cabin crew initial training authorisation per type (delivering of attestation) (E14)			€ 1.898	€ 1.898
Overige acceptaties en goedkeuringen ('acceptances and approvals'):				
– Approval & Acceptance process or process for changes not requiring prior approval		€ 550	€ 1.101	€ 1.101
– Fatigue Risk Management systeem			€ 4.640	€ 4.640
– Electronic Flight Bag per type			€ 2.201	€ 2.201
– Steep approach per type/runway			€ 1.651	€ 1.651
User approval per synthetisch trainings-toestel			€ 437	€ 437
Alternative training and qualification programme per type			€ 4.127	€ 4.127
– Other self-supporting operational control than home base: ⁸				
◦ binnen Nederland		€ 1.101	€ 1.101	€ 1.101
◦ binnen Europa		€ 2.201	€ 2.201	€ 2.201
◦ buiten Europa		€ 3.302	€ 3.302	€ 3.302
Ontheffing / afwijking per besluit < 2 maanden ⁹	€ 306	€ 306	€ 306	€ 306
Ontheffing / afwijking per besluit > 2 maanden ⁹	€ 1.460	€ 1.460	€ 1.460	€ 1.460
Goedkeuring wet lease-out ¹⁰			€ 413	€ 413

¹ Voor een AtoB operatie is de vliegmaatschappij ook in het bezit van een CAMO als bedoeld in artikel 18 en een exploitatievergunning als bedoeld in artikel 19.

² Voor de 'eerste afgifte AOC' is inbegrepen: beoordeling en goedkeuring van de managementorganisatie en veiligheids- en kwaliteitsorganisatie; beoordeling en goedkeuring van het Operations Manual (OM) (Part A, B, C en D); bijschrijving van 1 vliegtuig/helikopter (class/type) inclusief bijbehorende trainingsprogramma's en 1 registratie luchtvaartuig; beoordeling en goedkeuring van kwalificatie van management- en overige staffleden; 1 area of operation (voor 'AtoA/VFR only' geldt: AMS FIR only). Special approvals en Overige approvals & acceptances, als benoemd in bovenstaande tabel, zijn niet inbegrepen.

³ Het tarief geldt bij gebruik van het ILT specimen handboek. Indien geen gebruik wordt gemaakt van het ILT specimen handboek dan geldt een tarief van € 8.074.

⁴ Het tarief geldt bij gebruik van het ILT specimen handboek. Indien geen gebruik wordt gemaakt van het ILT specimen handboek dan geldt een tarief van € 8.746.

⁵ Inclusief: bijschrijven van 1 registratie luchtvaartuig en de beoordeling en goedkeuring van relevante paragrafen in het Operations Manual en trainingsprogramma. Onder 'class' wordt verstaan een luchtvaartuig per manufacturer/model/series.

⁶ Het gaat hier om de beoordeling en goedkeuring van relevante paragrafen in het OM en waar van toepassing het trainingsprogramma (mede indien van toepassing een praktijkcheck). Waar gesproken wordt over Area of Operation, wordt bedoeld de regio's waar de aanvrager voornemens is te gaan vliegen.

⁷ Onder RNAV wordt verstaan PRNAV of BRNAV.

⁸ Onder 'self-supporting operational control' wordt verstaan een station waar vanaf de volledige vluchtvoorbereiding en begeleiding plaatsvindt.

⁹ Voor verzoeken tot ontheffing en/of afwijking wordt het proces gevolgd zoals vastgelegd in artikel 8, tweede en derde lid, van verordening (EG) nr. 3922/91.

¹⁰ Het tarief is van toepassing op afwijkende wet-lease out operaties zoals beschreven in de AIC-B inzake het leasebeleid.

E

Artikel 24, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:



1. De onderdelen a tot en met f worden geletterd c tot en met h.
2. Er worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:
 - a. part 21, subpart P, van verordening (EU) nr. 748/2012 om de luchtvaart uit te oefenen met een luchtvaartuig, dat niet luchtwaardig is (*Permit to Fly*), is een vast tarief verschuldigd van € 264, tenzij de behandeling van de aanvraag meer dan twee uur in beslag neemt. Voor elk volgend uur zal dan een uurprijs van € 138 gerekend worden additioneel aan het vaste tarief;
 - b. part 21, subpart P, van verordening (EU) nr. 748/2012 voor het vaststellen van de voorwaarden voor het uitvoeren van de vlucht met een niet luchtwaardig luchtvaartuig (*Approval Flight Conditions*) om de luchtvaart uit te oefenen, is een vast tarief verschuldigd van € 864, tenzij de behandeling van de aanvraag meer dan vijf uur in beslag neemt. Voor elk volgend uur zal dan een uurprijs van € 138 gerekend worden additioneel aan het vaste tarief;

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld*



TOELICHTING

Algemeen

Met onderhavige regeling wordt in de Regeling tarieven luchtvaart 2008 wijzigingen aangebracht in verband met de invoering van tarieven voor twee nieuwe producten: een verklaring van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ten behoeve van de tijdelijke procedure van de hernieuwde afgifte van Amerikaanse bewijzen van bevoegdheid (Federal Aviation Administration pilot certificate) in verband met de henummering van de Europese bewijzen van bevoegdheid en de goedkeuring van het Fatigue Risk Management systeem. Deze producten worden toegelicht in het artikelsgewijs onderdeel van deze toelichting. Daarnaast worden enkele rectificaties aangebracht.

Administratieve lasten, bedrijfseffecten en nalevingskosten

Deze regeling bevat geen informatieverplichtingen aan de overheid en brengt overigens geen ingrijpende veranderingen in de rechten en plichten van burgers en bedrijven noch ingrijpende gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk. Deze regeling leidt zeer beperkt tot extra administratieve lasten voor burger en bedrijfsleven (zie toelichting van artikel I, onderdeel A) en brengt geen nalevingskosten met zich.

Internetconsultatie

Aangezien de regeling noodzakelijke spoedeisende reparatiemaatregelen betreft, is afgezien van internetconsultatie.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

In artikel 6a is een nieuw product opgenomen ter uitvoering van internationale afspraken tussen de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) en de European Aviation Safety Agency (EASA) met betrekking tot de hernieuwde afgifte van Amerikaanse bewijzen van bevoegdheid (FAA-brevetten) ten behoeve van Europese vliegers.¹

De FAA heeft brevetten afgegeven op basis van Europese bewijzen van bevoegdheid (brevetten). Als gevolg van de Verordening (EU) nr. 1178/2011² worden de Europese brevetten vernummerd, waardoor de verwijzing in het FAA-brevet niet meer klopt. De FAA-brevetten die een foutieve verwijzing bevatten zijn volgens Amerikaanse wetgeving ongeldig en moeten daarom opnieuw worden afgegeven.

Om de hernieuwde afgifte van een FAA-brevet aan te vragen, moeten piloten normaal gesproken naar de Verenigde Staten afreizen en zich tot een FAA Flight Standards District Office wenden. De EASA heeft afspraken met de FAA gemaakt om de piloten die getroffen worden door de henummering van hun Europees brevet in staat te stellen om deze aanvraag bij de nationale luchtvaartautoriteit van de EASA-lidstaat die het brevet heeft afgegeven in te dienen. Deze regeling geldt tot en met 8 oktober 2018. In Nederland is de ILT de nationale luchtvaartautoriteit. Conform deze afspraken zal de ILT de piloten identificeren, de geldigheid van hun Europese vliegbrevetten verifiëren en een verklaring afgeven ten behoeve van de aanvraag tot hernieuwde afgifte van het FAA-brevet.

Voor de berekening van de hoogte van het tarief voor dit product wordt uitgegaan van een half uur werk à € 58 (op basis van een uurtarief van € 116).

¹ Deze afspraken zijn weergegeven in de brief van de FAA aan de Europese Commissie, te vinden met bijlage op: <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/faa-eases-process-reissuing-faa-pilot-certificates-european-pilots>.

² 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 (Pb L 311 van 25 november 2011), voor het laatst gewijzigd door Verordening (EU) nr. 245/2014 van de Commissie van 13 maart 2014 (Pb L 74 van 14 maart 2014).



Onderdeel B

1

Zes producten die abusievelijk in de tabel van artikel 11, tweede lid, waren opgenomen zijn verplaatst naar de tabel van het eerste lid. Daarmee is deze technische fout hersteld.

2

Op basis van Verordening (EU) nr. 1178/2011 en het ICAO document 9835 heeft ILT geconcludeerd dat een beperkte taalbeoordelingsinstantie alleen een Language Proficiency Endorsement (LPE) level 4 kan beoordelen. De omschrijving van de beperkte afgifte LPE is aangepast conform deze beperking. De andere LPE niveaus mogen alleen worden afgegeven door volledige taalbeoordelingsinstanties. Dit is bekend gemaakt en uitgelegd door publicatie van het informatieblad 'Beperkte Language Assessment Body' van 17 december 2014.³ De verwachting is dat verschillende beperkte taalbeoordelingsinstanties een uitbreiding zullen aanvragen naar een volledig taalbeoordelingsinstantie. Hiervoor was abusievelijk nog geen tarief opgenomen in de Regeling tarieven luchtvaart 2008. Met deze wijziging is voor deze uitbreiding een tarief opgenomen.

Voor de vaststelling van het tarief is het verschil tussen de initiële beoordeling van een volledig taalbeoordelingsinstantie en een beperkt taalbeoordelingsinstantie aangehouden.

3

De praktijktraining van examinatoren wordt door ILT uitbesteed aan Approved Training Organisations (ATO's). ATO's die een instructeuropleiding verzorgen kunnen een aanvraag indienen om de opleidingsmodule voor de praktijktraining van de betreffende examinatoren te mogen verzorgen. Voor de beoordeling van deze opleidingsmodule was abusievelijk nog geen tarief opgenomen. Deze ommissie wordt met deze toevoeging hersteld.

De hoogte van dit tarief is gelijk aan dat van het tarief voor de beoordeling van 'Opleidingsmodule class/type rating Single pilot aircraft, per module'. De reden daarvan is dat de beoordeling van de opleidingsmodule voor de praktijktraining voor examinatoren evenveel tijd als de beoordeling van genoemde module vereist.

Onderdeel C

Tot en met 2014 was het tarief voor de afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid voor luchtvaartuigen ≤ 2.000 kg in het derde lid van artikel 13 veel hoger dan het tarief in het vijfde lid. Met de laatste wijziging van het de Regeling tarieven luchtvaart 2008 (Stcrt. 2014, 35122), is het tarief van het derde lid aanzienlijk verlaagd. Het tarief van het vijfde lid is nu abusievelijk hoger dan het tarief in het derde lid geworden. Deze fout wordt nu gerepareerd door het vijfde lid te laten vervallen. Het tarief van het derde lid is voortaan van toepassing op alle soorten luchtvaartuigen omdat in de praktijk het soort luchtvaartuig geen invloed heeft op de onderliggende processen, beoordeling en arbeidsuren die de ILT aan dit product besteedt.

Voor de volledigheid wordt hier opgemerkt dat in de laatste wijziging van de Regeling tarieven luchtvaart 2008 (Stcrt. 2014, 35122) de volgende zin abusievelijk is opgenomen in de tweede alinea van de toelichting op de wijziging artikel 13: 'Het bewijs van luchtwaardigheid kan door de ILT worden afgegeven met een door een CAMO afgegeven ARC'. De correcte formulering van dat deel van de toelichting luidt: 'Het bewijs van luchtwaardigheid kan door de ILT worden afgegeven met een door een CAMO opgesteld acceptatiekeuringsrapport'.

Onderdeel D

In Verordening (EU) 83/2014 (PbEU L 28) wordt de mogelijkheid geboden om Fatigue Risk management systeem in te voeren als integraal onderdeel van het veiligheid management systeem (hierna: SMS). De invoering van Fatigue Risk management systeem vereist vooraf goedkeuring van de Competent Authority (ILT), aangezien dit een onderdeel van de safety policy vormt.

Het goedkeuringsproces is een arbeidsintensief proces dat berust op onder andere het beoordelen van

³ http://www.ilent.nl/Images/Informatieblad%20Beperkte%20language%20assessment%20body.17-12-2014_tcm334-362246.pdf. Dit informatieblad is tevens als bijlage bij een brief aan alle betreffende instanties gestuurd en alle examinatoren betrokken bij de beoordeling van de taalvaardigheid hebben een informatiebericht gekregen.



wetenschappelijke onderbouwingen en het beoordelen van het huidige SMS op het gebied van 'fatigue management'. Dit rechtvaardigt het geschatte aantal arbeidsuren (40) dat als basis dient voor het berekenen van het tarief voor dit product.

Onderdeel E

De nieuwe onderdelen a en b zijn toegevoegd om een omissie te herstellen. In onderdeel a is de *permit to fly* en in onderdeel b is de *approval flight conditions* voor EASA luchtvaartuigen geïntroduceerd. De Regeling tarieven luchtvaart 2008 bevat tarieven voor soortgelijke producten voor luchtvaartuigen die onder de Wet luchtvaart vallen, maar niet voor EASA luchtvaartuigen. Dit betekent dat de ILT alleen een tarief in rekening kon brengen voor deze producten voor luchtvaartuigen die onder de Wet luchtvaart vallen maar niet voor EASA luchtvaartuigen, die veelal commercieel worden geëxploiteerd. Deze ongelijkheid is met deze wijziging verholpen.

Artikel II

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Bekendmaking geschiedt uiterlijk twee maanden voor inwerkingtreding. In deze wijzigingsregeling wordt afgeweken van deze termijn van twee maanden en van de inwerkingtredingdata. Dit vanwege het feit dat het doorschuiven van de inwerkingtreding naar het volgende vaste verandermoment (1 juli 2015) zal leiden tot grote nadelige (financiële) gevolgen voor de ILT. Ook de sector zou nadelige financiële gevolgen ondervinden met uitstel want voor de aanvraag van een hernieuwde afgifte van de FAA-brevetten zou naar een ander land moeten worden afgeweken. Teneinde de nadelige financiële gevolgen zo veel mogelijk te beperken, moet deze regeling snel in werking treden.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld*