

Besluit van

tot wijziging van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit luchtvaartuigen 2008, het Besluit vluchtuitvoering en het Besluit burgerluchthavens (regels voor op afstand bestuurde luchtvaartuigen)

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op de artikelen 1.2, tweede lid, 2.2, derde lid, 2.3, eerste, tweede en zesde lid, 2.4, tweede lid, 3.13, tweede lid, 4.1, tweede en derde lid, 4.2, eerste en vijfde lid, 8a.50, eerste lid, en 8a.51, eerste lid van de Wet luchtvaart;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

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

A

In de alfabetische rangschikking van artikel 1 worden de volgende begripsomschrijvingen ingevoegd:

EVLOS: bevoegdverklaring om een RPA te bedienen binnen een vergrote zichtafstand (extended visual line of sight);

modelluchtvaartuig: luchtvaartuig, niet in staat een mens te dragen, en uitsluitend gebruikt voor luchtvaartvertoning, recreatie of sport;

RPA: op afstand bestuurd luchtvaartuig (remotely piloted aircraft), onbemand, niet zijnde een modelluchtvaartuig;

RPA-L: bewijs van bevoegdheid voor bestuurder van een RPA (remote pilot license);

RPAS: RPA, het daarbij horend grondstation, het vereiste besturingssysteem en andere in het type ontwerp gespecificeerde componenten.

RPA waarnemer: door de luchtvaartexploitant aangewezen geoefend en bekwaam persoon die door visuele waarneming van het RPA de bestuurder bij staat in de veilige uitvoering van de vlucht;

VLOS: bevoegdverklaring om een RPAS te bedienen binnen zichtafstand (visual line of sight);.

B

In de alfabetische rangschikking van artikel 1 wordt de volgende begripsomschrijving ingevoegd:

BVLOS: bevoegdverklaring om een RPA te bedienen buiten zichtafstand (beyond visual line of sight).

C

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eerste lid wordt, onder vervanging van de punt door een puntkomma aan het eind van onderdeel c, een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. RPA-L, dat, voorzien van één of meer algemene bevoegdverklaringen voor het type operatie en één of meer bijzondere bevoegdverklaringen voor werkzaamheden en klasse, de bevoegdheid geeft op te treden als bestuurder van een RPA waarvan de totale massa niet meer dan 150 kg bedraagt en dat gecertificeerd is of luchtwaardig is bevonden.

2. Aan het tweede lid wordt, onder vervanging van de punt door een puntkomma aan het eind van onderdeel c, een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. RPA-L: vliegtuigen (A) en helikopters (H).

3. Onder vernummering van het vijfde en zesde lid tot zesde en zevende lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:

5. Een RPA-L wordt slechts afgegeven, indien ten minste één algemene bevoegdverklaring voor het type operatie, één bijzondere bevoegdverklaring voor werkzaamheden en één bijzondere bevoegdverklaring voor klasse daarop is weergegeven.

D

Aan artikel 3 wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. Aan houders van een RPA-L kan, onder de krachtens artikel 2.2 van de wet genoemde bijzondere bevoegdverklaringen, al dan niet onder beperkingen naar soort vlucht of ervaring, één of meer van de volgende algemene bevoegdverklaringen worden afgegeven:

a. VLOS, dat de bevoegdheid geeft op te treden als bestuurder van een RPA waarvan de totale massa niet meer dan 150 kg bedraagt tijdens operaties binnen zichtafstand van de bestuurder onder de volgende beperkingen:

1°. alleen tijdens VFR-vluchten;

2°. alleen tijdens de daglichtperiode, bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement.

b. EVLOS, dat de bevoegdheid geeft op te treden als bestuurder van een RPA waarvan de totale massa niet meer dan 150 kg bedraagt tijdens operaties binnen zichtafstand van de bestuurder of een RPA waarnemer, onder de volgende beperkingen:

1°. alleen tijdens VFR-vluchten;

2°. alleen tijdens de daglichtperiode, bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement.

c. RT, dat de bevoegdheid geeft om radiocontact met de luchtverkeersdienst, als bedoeld in artikel 1 van het Luchtverkeersreglement, of met bestuurders van andere luchtvaartuigen te onderhouden;

d. FI, dat de bevoegdheid geeft om vliegonderricht te geven voor de afgifte van een RP L;

e. CSR, dat de bevoegdheid geeft om een RPAS te bedienen waarmee stoffen ter bescherming of bevordering van het milieu of de land-, tuin-, of bosbouw vanuit de lucht wordt verspreid;

f. LPE als bedoeld in JAR-FCL 1 en 2 met de bevoegdheden en voorwaarden, bedoeld in JAR-FCL 1.010 en JAR-FCL 2.010 en Bijlage I bij het verdrag.

E

Onder verlettering van de onderdelen c tot en met f van artikel 3 tot d tot en met g wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

c. BVLOS, dat de bevoegdheid geeft op te treden als bestuurder van een RPA waarvan de totale massa niet meer dan 150 kg bedraagt tijdens operaties buiten zichtafstand van de bestuurder of een RPA waarnemer.

F

Aan artikel 6, eerste lid, wordt, onder vervanging van de punt door een puntkomma aan het eind van onderdeel c, een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. RPA L: 18 jaar.

G

Artikel 8, eerste lid, onderdeel b komt te luiden:

b. in het bezit is van een geldige medische verklaring klasse II of, voor zover het betreft het bewijs van bevoegdheid, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder i, een geldige medische verklaring klasse III.

H

In artikel 14 wordt, onder vernummering van het vierde en vijfde lid tot vijfde en zesde lid, een lid ingevoegd, luidende:

4. In afwijking van het eerste lid, wordt voor de RPA-L en voor de daarbij behorende bevoegdverklaringen aan de eisen, bedoeld in het eerste lid 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.

I

In artikel 31 wordt, onder vernummering van het vierde lid tot vijfde lid, een lid ingevoegd, luidende:

4. In afwijking van het eerste lid bedraagt de geldigheidsduur van een medische verklaring ten behoeve van de afgifte van het bewijs van bevoegdheid, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder d, 24 maanden bij een leeftijd van jonger dan 40 jaar en 12 maanden bij een leeftijd van 40 jaar of ouder.

Artikel II

Het Besluit luchtvaartuigen 2008 wordt als volgt gewijzigd:

A

In de alfabetische rangschikking van artikel 1 worden de volgende begripsomschrijvingen ingevoegd:

modelluchtvaartuig: luchtvaartuig, niet in staat een mens te dragen, en uitsluitend gebruikt voor luchtvaartvertoning, recreatie of sport;

RPA: op afstand bestuurd luchtvaartuig (remotely piloted aircraft), onbemand, niet zijnde een modelluchtvaartuig;

RPAS: RPA, het daarbij horend grondstation, het vereiste besturingssysteem en andere in het type ontwerp gespecificeerde componenten;.

B

In artikel 2, tweede lid, onderdeel a, wordt "modelvliegtuigen" vervangen door: modelluchtvaartuigen.

C

Het opschrift van hoofdstuk 3 komt te luiden:
Hoofdstuk 3. Type-certificaten en aanvullende type-certificaten

D

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst van het artikel wordt de aanduiding "2" geplaatst.
2. Er wordt een lid ingevoegd, luidende:
 1. Onze Minister kan op aanvraag een type-certificaat afgeven voor een luchtvaartuig als bedoeld in onderdeel i van bijlage II bij de basisverordening.
3. In het tweede lid (nieuw) wordt "onderdeel a, b en d" vervangen door: onderdelen a, b, d en i.

Artikel III

Het Besluit vluchtuitvoering wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In de alfabetische rangschikking worden de volgende begripsbepalingen ingevoegd:
modelluchtvaartuig: luchtvaartuig, niet in staat een mens te dragen, en uitsluitend gebruikt voor luchtvaartvertoning, recreatie of sport;
ROC: aan een onderneming afgegeven AOC waarin wordt verklaard dat de betrokken luchtvaartexploitant beschikt over beroepsbekwaamheid en organisatie om een onbemande RPA en het daarbij horend grondstation, het vereiste besturingssysteem en andere in het type-ontwerp gespecificeerde onderdelen veilig te exploiteren (Remotely piloted aircraft system operator certificate);
RPA: op afstand bestuurd luchtvaartuig (remotely piloted aircraft), onbemand, niet zijnde een modelluchtvaartuig;
RPAS: RPA, het daarbij horend grondstation, het vereiste besturingssysteem en andere in het type ontwerp gespecificeerde componenten;

B

Er wordt na artikel 1 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

Artikel 4.1, tweede lid, laatste zin, van de Wet luchtvaart is niet van toepassing op een ROC.

C

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het tweede tot en met vierde lid tot derde tot en met vijfde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:
 2. Onze Minister van Infrastructuur en Milieu geeft op aanvraag een ROC af indien wordt voldaan aan de bij ministeriële regeling te stellen eisen.
2. In het eerste en derde lid (nieuw) wordt "Onze Minister van Verkeer en Waterstaat" vervangen door: Onze Minister van Infrastructuur en Milieu.

D

In artikel 4, eerste en tweede lid, wordt "artikel 2, eerste lid" vervangen door: artikel 2.

E

In artikel 6, eerste lid, onderdeel b, wordt "luchtwerk" vervangen door: luchtwerk anders dan met een RPA.

Artikel IV

Het Besluit burgerluchthavens wordt als volgt gewijzigd:

A

In de alfabetische rangschikking van artikel 1, eerste lid, worden de volgende begripsomschrijvingen ingevoegd:

modelluchtvaartuig: luchtvaartuig, niet in staat een mens te dragen, en uitsluitend gebruikt voor luchtvaartvertoning, recreatie of sport;

RPA: op afstand bestuurbaar luchtvaartuig (remotely piloted aircraft), onbemand, niet zijnde een modelluchtvaartuig.

B

In artikel 20, onderdeel a, wordt "modelvliegtuigen" vervangen door: modelluchtvaartuigen.

C

Artikel 21, onderdeel e, komt te luiden:

e. RPA's tot 150 kg;.

Artikel V

Dit besluit treedt in werking met ingang van (*pm*), met uitzondering van artikel I, onderdelen B en E, die in werking treden met ingang van (*pm*).

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

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Nota van toelichting

Algemeen

§ 1. Inleiding

Het onderhavige besluit strekt tot wijziging van vier besluiten op het gebied van de luchtvaart, te weten het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit luchtvaartuigen 2008, het Besluit vluchtuitvoering en het Besluit burgerluchthavens. De wijziging van deze besluiten beoogt een kader te bieden voor de uitvoering van de Wet luchtvaart met het oog op de veiligheid van personen en zaken te stellen regels met betrekking tot op afstand bestuurd luchtvaartuigen tot 150 kg. Hiermee wordt tevens uitvoering gegeven aan een recente wijziging van Annex 2 bij het Verdrag van Chicago¹. In paragraaf 2, onderdeel a, zal nader worden ingegaan op deze wijziging.

Voorts strekt het onderhavige besluit tot vervanging van het in de regelgeving gebruikte begrip "onbemande luchtvaartuigen" door "op afstand bestuurd luchtvaartuigen", in aansluiting op de in internationale regelgeving gebruikte terminologie, en tot verduidelijking van de afbakening tussen "modelluchtvaartuigen" die uitsluitend worden gebruikt voor recreatieve doeleinden enerzijds en "op afstand bestuurd luchtvaartuigen" die worden gebruikt voor andere doeleinden anderzijds. In paragraaf 3, onderdeel a, zal hier nader op worden ingegaan.

§ 2. Aanleiding en achtergrond

a. Wijziging Annex II van het ICAO-verdrag (amendement 43)

Bij het op 7 maart 2012 door de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) aangenomen amendement 43, is Annex 2 bij het Verdrag van Chicago gewijzigd. Dit amendement is op 15 november 2012 in werking getreden. Met het amendement is in Annex 2 een nieuw voorschrift 3.1.9 opgenomen, dat bepaalt dat een op afstand bestuurd luchtvaartuig moet opereren in overeenstemming met de voorwaarden die zijn opgenomen in met het amendement aan Annex 2 toegevoegde appendix 4. Op grond van appendix 4 moet voor de besturing van een op afstand bestuurd luchtvaartuig (RPA, *remotely piloted aircraft*) aan de volgende eisen zijn voldaan:

1. Het systeem dat het op afstand bestuurd luchtvaartuig, de bijbehorende grondstations, de vereiste command en control link en elk ander in het typeontwerp gespecificeerd onderdeel omvat (RPAS, *remotely piloted aircraft system*), moet zijn goedgekeurd. Ten behoeve van het op afstand bestuurd luchtvaartuig moet een bewijs van luchtwaardigheid zijn afgegeven en ook de bijbehorende in het typecertificaat gespecificeerde onderdelen moeten gecertificeerd en onderhouden zijn.
2. De onderneming die vluchten met een RPAS exploiteert (*RPAS operator*) moet beschikken over een certificaat (ROC, *RPAS operator certificate*).
3. Personen die door de *operator* zijn belast met de uitvoering van de vlucht met een op afstand bestuurd luchtvaartuig, moeten beschikken over een geldig bewijs van bevoegdheid.

Voornoemde documenten zijn verplicht voor elke internationale vlucht met een RPA. Dit betekent dat bestuurders van zowel in Nederland geregistreerde RPA's waarmee (tevens) over buitenlands

¹ Het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).

grondgebied wordt gevlogen als in het buitenland geregistreerde RPA's waarmee boven Nederland wordt gevlogen moeten beschikken over een bewijs van bevoegdheid, dat ten behoeve van deze RPA's een bewijs van luchtwaardigheid moet zijn afgegeven en dat de operator van deze vluchten moet beschikken over een *RPAS operator certificate (ROC)*. In internationaal verband wordt gewerkt aan de totstandkoming van internationale eisen op het gebied van luchtwaardigheid, brevettering en vluchtuitvoering. Omdat deze eisen nog niet zijn vastgesteld, blijft voor de uitvoering van een vlucht boven buitenlands grondgebied met een op afstand bestuurd luchtvaartuig de goedkeuring nodig van de Staat over wiens grondgebied wordt gevlogen. In het kader van de te verkrijgen goedkeuring moeten het bewijs van bevoegdheid, het bewijs van luchtwaardigheid en het ROC worden overgelegd. Indien over volle zee wordt gevlogen moet afstemming plaatsvinden met de desbetreffende autoriteit voor *Air Traffic Services (ATS)*-autoriteit).

b. Oude situatie

In de regelgeving zoals deze luidde voor het onderhavige besluit werd het begrip "licht onbemand luchtvaartuig" gebruikt. Zo werd een onbemand luchtvaartuig in artikel 1a van het Luchtverkeersreglement, zoals dit luidde vóór de wijziging bij besluit van *pm*, omschreven als een luchtvaartuig, niet zijnde een modelluchtvaartuig, waarvan de totale startmassa niet meer dan 150 kg bedraagt. Zoals hierna toegelicht onder paragraaf 3, werden hiermee onbemande luchtvaartuigen bedoeld waar vanuit beroeps- of bedrijfsmatige overwegingen vluchten mee werden uitgevoerd.

Een licht onbemand luchtvaartuig is een luchtvaartuig en valt daarmee onder de werking van de Wet luchtvaart en de daarop gebaseerde regelgeving. Dit betekent dat de in de Wet luchtvaart opgenomen verboden ook van toepassing zijn op deze luchtvaartuigen. Het betreft hier het verbod om een luchtvaartuig te bedienen zonder het daarvoor geldige bewijs van bevoegdheid of geldige bewijs van gelijkstelling (artikel 2.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart), het verbod om een vlucht met een luchtvaartuig uit te voeren dat niet luchtwaardig is of dat niet voorzien is van een geldig bewijs van luchtwaardigheid (artikel 3.8, eerste lid, van de Wet luchtvaart) en het verbod een luchtvaartuig te bedienen zonder geluidscertificaat of geluidsverklaring (artikel 3.19a van de Wet luchtvaart). Het betrof verder het op basis van het Luchtverkeersreglement in de Regeling modelvliegen neergelegde verbod deel te nemen aan het luchtverkeer met een licht onbemand luchtvaartuig. Ook het in artikel 4.1 van de Wet luchtvaart neergelegde verbod vluchten tegen vergoeding uit te voeren zonder AOC is in beginsel van toepassing op lichte onbemande luchtvaartuigen, maar op grond van artikel 6 van het Besluit vluchtuitvoering gold dit verbod in de oude situatie niet voor luchtwerk.

De Wet luchtvaart bepaalt dat zowel het bewijs van luchtwaardigheid als het bewijs van bevoegdheid bij algemene maatregel van bestuur moeten worden vastgesteld. Het bewijs van bevoegdheid voor besturing van een licht onbemand luchtvaartuig was echter niet vastgesteld. Het bewijs van luchtwaardigheid voor een licht onbemand luchtvaartuig was weliswaar vastgesteld met artikel 7, eerste lid, aanhef en onderdeel d, op grond waarvan de minister een speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid (speciaal-BvL) kan afgeven ten behoeve van luchtvaartuigen die buiten het kader van verordening (EG) nr. 216/2008² vallen en ook niet aan de eisen betreffende luchtwaardigheid volgens het ICAO-verdrag voldoen. Maar de nationale eisen waaraan moest zijn voldaan voor afgifte van dit bewijs ten behoeve van lichte onbemande luchtvaartuigen, waren nog niet vastgesteld.

² 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 (de basisverordening).

De Wet luchtvaart voorziet in de mogelijkheid om ontheffing te verlenen van het verbod een luchtvaartuig te bedienen zonder bewijs van luchtwaardigheid, het verbod een luchtvaartuig te bedienen zonder bewijs van bevoegdheid en het verbod deel te nemen aan het luchtverkeer, wanneer door bijzondere omstandigheden deze verboden in redelijkheid geen toepassing kunnen vinden en de veiligheid van het luchtverkeer met het verlenen van de ontheffing niet in gevaar worden gebracht. Teneinde operaties met lichte onbemande luchtvaartuigen mogelijk te maken, werd in de oude situatie, indien aannemelijk was gemaakt dat de bestuurders hun vlucht veilig konden voorbereiden en dat de vlucht veilig kon worden uitgevoerd, onder voorschriften en beperkingen een gecombineerde ontheffing verleend van vernoemde verboden ten behoeve van de uitvoering van vluchten met een onbemand luchtvaartuig waarvan de totale massa niet meer dan 150 kg bedraagt. In het kader van deze ontheffing werd getoetst of het licht onbemand luchtvaartuig luchtwaardig was, of de bestuurder beschikte over een opleiding, gedegen kennis en ervaring en of de *operator* van de vlucht beschikte over een bedrijfshandboek waarin werd ingegaan op de structuur van de organisatie, de standaard werkmethoden, het uit te voeren luchtwerk, de wijze waarop een veiligheidsmanagementsysteem was ingevoerd in de organisatie en de verschillende procedures die worden gevolgd in de voorbereiding van en de uitvoering van de vlucht. Luchtverkeersregels werden als voorwaarden aan de ontheffing verbonden.

c. Nieuwe regelgeving

In toenemende mate voeren bedrijven en overheid vluchten met lichte onbemande luchtvaartuigen uit. Hierbij kan worden gedacht aan het maken van foto- en videorapportages, inspecties en luchtobservaties. Gezien de internationale ontwikkelingen zal de hoeveelheid operaties van deze luchtvaartuigen de komende jaren naar verwachting flink toenemen. De markt voor deze luchtvaartuigen biedt een interessante mogelijkheid tot economische groei en het realiseren van banen, met name voor het midden- en kleinbedrijf. Deze groei zorgt voor veel nieuwe deelnemers aan het luchtverkeer. Het zal hier met name operaties van commerciële aard betreffen. Dit betekent dat er langer op en rond dezelfde plek zal worden gevlogen, dat de randen van het gebied waarbinnen mag worden gevlogen vaker zullen worden opgezocht en dat ondanks minder geschikte meteorologische omstandigheden geprobeerd zal worden om te vliegen. Vernoemde aspecten betekenen een toename van risico voor de veiligheid van derde partijen.

Het faciliteren van operaties met lichte onbemande luchtvaartuigen uitsluitend op basis van een ontheffing is, gelet op de hiervoor geschetste toename van operaties en het daarmee gepaard gaande risico, niet langer wenselijk. Het verdraagt zich ook niet met het karakter van de ontheffing, die is bedoeld voor individuele gevallen waarin de regels in redelijkheid geen toepassing kunnen vinden. De toename van operaties met lichte onbemande luchtvaartuigen dwingt dan ook tot uitvoering van de in de wet opgenomen bepalingen op het gebied van brevettering en luchtwaardigheid en in het bijzonder tot regulering van het bewijs van bevoegdheid voor bestuurders van een onbemand luchtvaartuig. Omdat met onbemande luchtvaartuigen een grote verscheidenheid aan operaties kan worden uitgevoerd, is het bovendien wenselijk om – naast het (reeds bestaande) speciaal bewijs van luchtwaardigheid met betrekking tot het luchtvaartuig en het bewijs van bevoegdheid voor de bestuurder – via een certificaat voor de operator goedkeuring te verlenen aan specifieke operaties. Daarnaast noodzaakt Annex 2 bij het ICAO-verdrag, zoals dat is gewijzigd bij amendement 43, tot regulering van het bewijs van luchtwaardigheid voor RPA's, het bewijs van bevoegdheid voor bestuurders van een RPA en het *RPAS operator certificate* (ROC), voor zover het internationale vluchten betreft. De wijzigingen van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit luchtvaartuigen 2008 en het Besluit vluchtuitvoering strekken hiertoe. Deze regelgeving was al aangekondigd in de toelichting bij de Regeling van 1 juli 2013 tot wijziging van de Regeling modelvliegen (Stcrt. 17149).

Zoals hiervoor aangegeven zijn de internationale eisen voor RPA's op het gebied van luchtwaardigheid, brevettering en vluchtuitvoering waaraan moet zijn voldaan ter verkrijging van

een bewijs van luchtwaardigheid, een bewijs van bevoegdheid of een ROC, nog niet vastgesteld. Bij gebreke hiervan is het noodzakelijk om deze eisen op nationaal niveau vast te stellen. Dit zal gebeuren bij ministeriële regeling, die gelijktijdig met onderhavig besluit in werking zal treden. Met deze ministeriële regeling zal tevens het in de Regeling modelvliegen neergelegde verbod op deelname aan het luchtverkeer met een licht onbemand luchtvaartuig komen te vervallen. Aan de ontheffing die van dit verbod werd verleend, werden luchtverkeersregels verbonden. Omdat bij besluit van *pm* de in het Luchtverkeersreglement opgenomen uitzondering op de luchtverkeersregels voor lichte onbemande luchtvaartuigen komt te vervallen en de luchtverkeersregels daarmee ook gelden voor lichte onbemande luchtvaartuigen, is dit verbod niet langer noodzakelijk.

Zolang de internationale eisen nog niet zijn vastgesteld, is erkenning van buitenlandse bewijzen niet mogelijk. Voor de uitvoering van een internationale vlucht met een RPA blijft om die reden de goedkeuring nodig van de betrokken staten. Voor de uitvoering van een vlucht in Nederland met een niet in Nederland geregistreerde RPA blijft derhalve een ontheffing nodig.

§ 3. Hoofdpijnen van het besluit

a. Afbakening van het begrip "op afstand bestuurd luchtvaartuig"

In de huidige regelgeving wordt het begrip "licht onbemand luchtvaartuig" gebruikt. Zo zondert artikel 1a, eerste lid, aanhef en onder c, van het Luchtverkeersreglement lichte onbemande luchtvaartuigen uit van de titels 5.1 en 5.2 van de Wet luchtvaart en van het Luchtverkeersreglement. Zoals aangegeven in paragraaf 2 bevat Annex 2 van het Verdrag van Chicago regels voor RPA's en RPAS. Met het onderhavige besluit wordt in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit luchtvaartuigen 2008, het Besluit vluchtuitvoering en het Besluit burgerluchthavens bij deze terminologie aangesloten en wordt gebruik gemaakt van het begrip op afstand bestuurd luchtvaartuig (RPA) in plaats van onbemand luchtvaartuig. In de begripsomschrijving van "RPA" wordt overigens aangegeven dat het RPA een onbemand luchtvaartuig betreft. Nagenoeg alle bemande luchtvaart valt onder de reikwijdte van verordening (EG) nr. 216/2008 en wordt niet geregeld met het onderhavige besluit.

Op afstand bestuurde luchtvaartuigen die vanuit beroepsmatige of bedrijfsmatige overwegingen worden bediend moeten worden onderscheiden van modelluchtvaartuigen. Modelluchtvaartuigen worden per definitie, mede gezien in het licht van het karakter van de modelvliegsport, als recreatief gebruikte luchtvaartuigen beschouwd. Modelluchtvaartuigen zijn om die reden uitgezonderd van het in de Wet luchtvaart neergelegde verbod een luchtvaartuig te besturen zonder bewijs van bevoegdheid, het verbod een vlucht uit te voeren met een luchtvaartuig dat niet voorzien is van een bewijs van luchtwaardigheid en van de in het Luchtverkeersreglement neergelegde luchtverkeersregels en worden gereguleerd door de in de Regeling modelvliegen opgenomen regels voor modelluchtvaartuigen. Met het bedienen van op afstand bestuurde luchtvaartuigen vanuit beroeps- of bedrijfsmatige overwegingen kan gedacht worden aan het maken van foto- en videorapportages, inspecties en luchtobservaties. Met het onderhavige besluit wordt het onderscheid tussen modelluchtvaartuigen die worden gebruikt voor luchtvaartvertoning, recreatie en sport enerzijds en op afstand bestuurde luchtvaartuigen die worden gebruikt voor alle andere doeleinden anderzijds verduidelijkt. Voor de duidelijkheid zij erop gewezen dat onder sport ook wedstrijden kunnen worden begrepen, maar uitsluitend indien deze in recreatief verband worden gehouden. Commerciële wedstrijden vallen niet onder sport als hier bedoeld, en een op afstand bestuurd luchtvaartuig dat voor dit doel wordt gebruikt is derhalve geen modelluchtvaartuig.

b. Wijziging van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart

Een RPA is een luchtvaartuig en valt daarmee onder de werking van de Wet luchtvaart en de daarop gebaseerde regelgeving. Dit betekent dat voor de besturing van een RPA een voor de bestuurder geldend bewijs van bevoegdheid moet zijn afgegeven. Artikel 2.2 van de Wet luchtvaart bepaalt dat het bewijs van bevoegdheid bij algemene maatregel van bestuur moet worden vastgesteld en dat daarbij de op dit bewijs te vermelden bevoegdverklaringen kunnen worden aangegeven. Tevens moeten de aan dit bewijs en aan deze bevoegdverklaringen te verbinden beperkingen worden vastgesteld. De wijziging van het Besluit bewijzen van bevoegdheid geeft hier uitvoering aan.

De verscheidenheid aan mogelijke operaties met een RPA is groot. Met de wijziging van het Besluit bewijzen van bevoegdheid wordt het kader vastgesteld voor de besturing van RPA's beneden 150 meter (zogenoemde *low level* operaties) binnen zichtafstand van de bestuurder (VLOS operaties), binnen zichtafstand van de bestuurder of een waarnemer (EVLOS operaties) en buiten zichtafstand van de bestuurder (BVLOS operaties). De mogelijkheid om RPA's te besturen buiten zichtafstand van de bestuurder zal vooralsnog niet in werking treden.

De wijziging wordt nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdelen C en D.

c. Wijziging van het Besluit luchtvaartuigen 2008

Op grond van de Wet luchtvaart is voor het uitvoeren van een vlucht met een luchtvaartuig een bewijs van luchtwaardigheid vereist. Bij algemene maatregel van bestuur moet worden aangegeven welke bewijzen van luchtwaardigheid kunnen worden afgegeven. Met artikel 7, eerste lid, aanhef en onder b, van het Besluit luchtvaartuigen 2008 is reeds geregeld dat voor het uitvoeren van een vlucht met een RPA een speciaal bewijs van luchtwaardigheid, het zogenoemde speciaal-BvL, is vereist. Artikel 3.13 van de Wet luchtvaart bepaalt dat bij algemene maatregel van bestuur kan worden aangegeven in welke gevallen aan de houder van een luchtvaartuig, waarvoor EASA geen typecertificaat of aanvullend typecertificaat heeft afgegeven, een (aanvullend) typecertificaat kan worden afgegeven. De wijziging van het Besluit luchtvaartuigen 2008 geeft hier uitvoering aan. Dit wordt nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting bij artikel II, onderdelen C en D.

d. Wijziging van het Besluit vluchtuitvoering

Artikel 4.1 van de Wet luchtvaart bevat een basis om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aan te geven welke AOC's kunnen worden verleend alsmede de verplichtingen en bevoegdheden welke aan een AOC verbonden zijn. Ter uitvoering hiervan wordt met de wijziging van het Besluit vluchtuitvoering een specifiek voor ondernemingen die RPAS exploiteren geldend AOC vastgesteld (ROC). Bovendien wordt geregeld dat het ROC ook kan worden verleend aan andere ondernemingen dan luchtvaartmaatschappijen. Deze wijzigingen worden nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting bij artikel III.

Omdat het ROC is aan te merken als een AOC, zijn de bepalingen in de Wet luchtvaart en het Besluit vluchtuitvoering die ten algemene van toepassing zijn op AOC's, zoals de bepalingen met betrekking tot de afgifte of wijziging van een AOC en de termijn waarvoor een AOC wordt afgegeven, ook van toepassing op een ROC.

e. Wijziging van het Besluit burgerluchthavens

De wijziging van het Besluit bewijzen van bevoegdheid behelst uitsluitend de aanpassing van de in dit besluit gebruikte terminologie. Gewezen zij op hetgeen hiervoor is opgenomen in paragraaf 3, onderdeel a.

§ 4. Uitvoering en handhaving

De uitvoering en handhaving van de voorschriften van het onderhavige besluit zijn geregeld in de Wet luchtvaart. Het bewijs van bevoegdheid voor de besturing van een RPA, het speciaal-BvL en het ROC worden namens de minister verleend door de ILT.

Op grond van artikel 3.25 van de Wet luchtvaart in samenhang met artikel 17, eerste lid, aanhef en onder f, van het Besluit luchtvaartuigen 2008 kan de minister een nationale erkenning verlenen aan natuurlijke personen en rechtspersonen voor werkzaamheden die verband houden met de luchtwaardigheid en de geluidsproductie van producten of onderdelen. Indien een aanvraag wordt ingediend voor het verrichten van luchtwaardigheidsonderzoeken in het kader van de afgifte van een speciaal-BvL verleent de minister op grond van artikel 18 van het Besluit luchtvaartuigen 2008 deze nationale erkenning, mits de aanvrager beschikt over een organisatie met inbegrip van een kwaliteitssysteem dat waarborgt dat de resultaten van de werkzaamheden aan de van toepassing zijnde eisen voldoen en niet tot een onveilige situatie kunnen leiden, de aanvrager een handboek heeft waarin de organisatie wordt omschreven en wordt voldaan aan de overige, op grond van artikel 18, tweede lid, van het Besluit luchtvaartuigen 2008 vastgestelde eisen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu kan het bewijs van bevoegdheid voor de besturing van een RPA, het speciaal-BvL en het ROC schorsen, onder meer indien wordt gehandeld in strijd met bij of krachtens de wet gegeven voorschriften of de aan genoemde documenten verbonden voorschriften of indien onjuiste gegevens zijn verstrekt ter verkrijging van deze documenten (artikelen 2.5, 3.17, eerste lid en 4.3, eerste lid van de Wet luchtvaart). Intrekking van het bewijs van bevoegdheid kan onder meer plaatsvinden wanneer gedurende een periode van ten minste zes maanden daarvan geen gebruik is gemaakt (artikel 2.6 van de Wet luchtvaart). Intrekking van het speciaal-BvL vindt onder meer plaats indien het luchtvaartuig onherstelbaar is beschadigd (artikel 3.17, derde lid, van de Wet luchtvaart) en kan onder meer plaatsvinden indien de RPA om andere redenen niet luchtwaardig is (artikel 3.17, vierde lid, van de Wet luchtvaart). Een ROC kan onder meer worden ingetrokken wegens het gedurende een aaneengesloten periode van ten minste twaalf maanden niet uitvoeren van vluchten (artikel 4.3, derde lid, van de Wet luchtvaart).

Naast bestuurlijke handhaving vindt handhaving langs strafrechtelijke weg plaats. Aan de ambtenaren van de ILT is het nalevingstoezicht opgedragen (artikel 11.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart) Daarnaast zijn de in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering bedoelde ambtenaren met het toezicht belast. Het toezicht heeft betrekking op de naleving van het verbod een RPA te besturen zonder respectievelijk een bewijs van bevoegdheid, een speciaal-BvL of een ROC en op de naleving van de verplichtingen voortvloeiend uit deze documenten. Verder heeft het toezicht betrekking op de verplichtingen voortvloeiend uit de erkenning voor het verrichten van onderzoeken ten behoeve van de afgifte van een speciaal-BvL. In artikel 11.2a van de Wet luchtvaart is bepaald wat in ieder geval behoort tot het toezicht op de naleving van de verplichtingen voortvloeiend uit het ROC en de nationale erkenning. Krachtens artikel 11.9 van de Wet luchtvaart zijn overtredingen van voorschriften gesteld bij of krachtens de verschillende bepalingen van de Wet luchtvaart strafbaar gesteld.

§ 5. Gevolgen

a. Financiële gevolgen voor het bedrijfsleven

Administratieve lasten.

Het onderhavige besluit brengt een verhoging van de administratieve lasten met zich mee. Dit hangt samen met de introductie van het bewijs van bevoegdheid voor de besturing van een RPA en het *RPAS operator certificate*. In deze toelichting worden bovendien de kosten toegelicht die worden gemaakt voor verkrijging van een speciaal BvL. Hoewel dit bewijs al bestaat, zal dit eerst na de vaststelling van de daartoe vast te stellen eisen, worden verleend.

Initiele lasten bij eerste aanvraag

De administratieve lasten voor de initiële aanvraag bestaan uit twee hoofdcomponenten:

- De kosten die gepaard gaan met het verzamelen en toezenden van de documenten;
- De kosten die gepaard gaan met het aantonen dat aan de eisen voor het verkrijgen van de documenten wordt voldaan.

Er wordt uitgegaan van 40 bedrijven die na de inwerkingtreding van het onderhavige besluit een aanvraag indienen voor het verkrijgen van een ROC. Vervolgens is de aanname dat deze bedrijven gemiddeld over twee op afstand bestuurd luchtvaartuigsystemen beschikken. Tenslotte wordt aangenomen dat een bedrijf gemiddeld 4 RPA piloten in dienst heeft.

Op basis van deze aannames zijn de kosten die een aanvrager moet maken om de juiste informatie aan te leveren bij het aanvragen van het document zijn als volgt berekend:

Voor het aanvragen van het ROC:

Uitgaande van 40 bedrijven die een ROC willen aanvragen, de verwachting dat het 30 minuten duurt om de aanvraag administratief in orde te maken en een uurtarief van €50,- voor de medewerker, komt het totaal aan lasten voor het indienen van de aanvraag uit op: $40 \times 0,5 \times 50 = €1000,-$ Daarbij komen de kosten die gepaard gaan met het onderzoek van de ILT bij het bedrijf ten behoeve van de afgifte van de ROC. De totale lasten hiervan worden geschat op 8 uur (voorbereiding en begeleiding tijdens het onderzoek) $\times 40 \times €50,- = €16.000,-$. De totale administratieve lasten in verband met de aanvraag van een ROC komen daarmee uit op €17.000,-

Voor het aanvragen van een speciaal BvL:

Er wordt van uitgegaan dat de bedrijven gemiddeld met twee op afstand bestuurd luchtvaartuigen willen opereren. Als de tijdsduur en het uurtarief vervolgens gelijk blijven aan de ROC aanvraag, komt het totaal aan lasten uit op: $80 \times 0,5 \times 50 = €2000,-$

Voor het aanvragen van het RPA L BvB:

Elk bedrijf wordt gemiddeld verwacht 4 RPA piloten in dienst te hebben. Bij gelijkblijvende tijdsduur en uurtarief komt het totaal aan lasten dan uit op: $160 \times 0,5 \times 50 = €4000,-$

Voor het aantonen dat de aanvragen inhoudelijk correct zijn:

In de huidige praktijk overleggen bedrijven die een ontheffing aanvragen een keuringsrapport van een derde, onafhankelijke partij. Het doorlopen van het volledige traject ter ondersteuning van de vergunningaanvragen met de genoemde hoeveelheid vliegtuigen en piloten kost gemiddeld €5000,- Er wordt vanuit gegaan dat ook de keuring in het kader van de afgifte van een speciaal-BvL door een derde, onafhankelijke partij zal gebeuren. De kosten hiervoor worden geschat op €2500,-. De verwachting is wel dat op termijn, als er meer partijen deze dienst kunnen bieden, deze kosten iets zullen dalen, vanwege de marktwerking in dit segment.

De (externe) kosten voor ondersteunende documentatie bij de aanvragen is in totaal dus $40 \times €2500,- = €100.000,-$

Alle lasten bij elkaar opgeteld geeft de volgende eenmalige administratieve lasten voor een initiële aanvraag voor een totaal van 40 bedrijven: $€17.000 + €2000 + €4000 + €100.000 = €123.000,-$. De geschatte gemiddelde administratieve lasten per bedrijf voor de verkrijging van een BvB, een speciaal-BvL en een ROC zijn: $€123.000 : 40 = €3.075,-$

Momenteel moet een bedrijf een ontheffing bij de ILT aanvragen. De ontheffing dekt de drie gewenste certificaten (BvB, SBvL, ROC) af en de inhoudelijke eisen voor het verkrijgen van een ontheffing zijn gelijk aan de eisen die voor de certificaten worden gesteld.

De lasten die momenteel betaald worden voor het verkrijgen van een ontheffing zijn gelijk aan de lasten voor deze initiële aanvraag zodat de toename van administratieve lasten bij de overgang van ontheffingen naar vergunningen voor een bedrijf nihil is.

Administratieve lasten bij verlenging

De certificaten zijn twee jaar geldig. Voor het verlengen van een certificaat gelden dezelfde administratieve lasten als voor de initiële aanvraag, afgezien van de lasten die gepaard gaan met het aantonen dat de aanvragen inhoudelijk correct zijn. Dit betekent dat de administratieve lasten voor de 40 bedrijven voor verlenging $€1000+€2000+€4000= €7.000,-$ bedragen.

Deze kosten worden eens per twee jaar gemaakt, dus de jaarlijkse administratieve lasten bij verlenging zijn €3500,-. Daarbij komen de kosten die gepaard gaan met het onderzoek van de ILT bij het bedrijf ten behoeve van de verlenging van de ROC. De totale lasten hiervan worden geschat op 8 uur (voorbereiding en begeleiding tijdens het onderzoek) $\times 40 \times €50,- = €16.000,-$. De totale administratieve lasten in verband met de verlenging van een ROC komen daarmee uit op €23.000,-. De geschatte gemiddelde administratieve lasten per bedrijf voor de verlenging van een BvB, een speciaal-BvL en een ROC zijn: $€23.000 : 40 = €575,-$.

Inhoudelijke nalevingskosten

Het onderhavige besluit brengt geen inhoudelijke nalevingskosten voor het bedrijfsleven met zich. De eisen waaraan moet zijn voldaan ter verkrijging van een bewijs van bevoegdheid voor de besturing van een RPA (een RPA-L), een speciaal bewijs van luchtwaardigheid en een RPAS operator certificate zullen worden vastgesteld bij ministeriële regeling. De kosten die gemaakt moeten worden om aan deze eisen te voldoen, zullen worden besproken in de toelichting bij die regeling.

b. Gevolgen voor het milieu

Een deel van de operaties met op afstand bestuurd vliegtuigen zullen operaties met bemande vliegtuigen vervangen. De geluidsoverlast en de luchtverontreinigende uitstoot van op afstand bestuurd vliegtuigen zijn lager zijn dan de overlast en uitstoot van bemande vliegtuigen.

§ 6. Advisering en consultatie

pm

§ 7. Inwerkingtreding, overgangsrecht en ondertekening

In overeenstemming met het beleid van vaste verandermomenten is inwerkingtreding van het onderhavige besluit voorzien op *pm*. Operaties buiten zichtafstand zijn nog niet toegestaan en om die reden treden artikel I, onderdelen B en E nog niet in werking per *pm*.

Overgangsrecht is niet nodig. De op grond van de artikelen 2.1, vierde lid, en 3.21, eerste lid, van de Wet luchtvaart en artikel 1, eerste lid, van de Regeling modelvliegen verleende ontheffingen van het verbod een RPA-L te besturen zonder bewijs van bevoegdheid, het verbod een RPA-L te besturen zonder een voor dit vliegtuig afgegeven bewijs van luchtwaardigheid en een voor dit vliegtuig afgegeven geluidverklaring en het verbod deel te nemen aan het luchtverkeer met een RPA-L, blijven gelden voor de op de ontheffing vermelde geldigheidsduur.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A, artikel II, onderdelen A en B, artikel III, onderdeel A, en artikel IV, onderdelen A, B en C.

Gewezen zij op paragraaf 3, onderdeel a, van het algemeen deel van deze toelichting, waarin deze artikelonderdelen zijn toegelicht.

Artikel I, onderdelen B, C, D en E

Met de wijziging van artikel 2 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid wordt ter uitvoering van artikel 2.2, derde lid, van de Wet luchtvaart, het bewijs van bevoegdheid vastgesteld dat kan worden afgegeven voor het bedienen van een RPA. Met de wijziging van artikel 3 van dit besluit worden de algemene bevoegdverklaringen vastgesteld die op het bewijs van bevoegdheid kunnen worden weergegeven en worden daarbij de aan de bevoegdverklaring te verbinden beperkingen aangegeven.

Het bewijs van bevoegdheid wordt vooralsnog alleen voor de categorieën vliegtuigen (A) (gemotoriseerde luchtvaartuigen met vaste vleugels) en helikopters (H) (gemotoriseerde luchtvaartuigen met rotorbladen) geïntroduceerd, omdat de ontwikkelingen rond RPA's zich concentreren op deze luchtvaartuigen. De besturing van RPA's in de categorieën zweeftoestellen (G), vrije ballonnen (CPL) of luchtschepen (AS) blijft dus voorlopig alleen mogelijk, indien ontheffing is verleend van het verbod te vliegen zonder bewijs van bevoegdheid.

Voor het besturen van een RPA is nodig dat op het RPA-L zowel een algemene bevoegdverklaring is vermeld die aangeeft welk type operatie mag worden uitgevoerd als een bijzondere bevoegdverklaring die aangeeft welke werkzaamheden mogen worden verricht (nieuw artikel 2, eerste lid, aanhef en onder d). Met het onderhavig besluit zijn zeven algemene bevoegdverklaringen geregeld, waarbij VLOS, EVLOS en BVLOS specifieke type operaties met een RPA vertegenwoordigen. Daarnaast zijn de algemeen bekende algemeen bevoegdverklaringen radiotelefonie (RT), *crop spraying rating* (CSR) en *language proficiency endorsement* (LPE) van toepassing op het RPA-L. Tot slot is een speciale algemene bevoegdverklaring gerealiseerd die het mogelijk maakt om als instructeur voor RPA opleidingen erkend te kunnen worden: RPA *flight instructor* (RPA FI). Met de bijzondere bevoegdverklaringen voor werkzaamheden wordt geregeld welke specifieke werkzaamheden mogen worden uitgevoerd. Daarnaast wordt op het bewijs van bevoegdheid een bijzondere bevoegdverklaring (klassebevoegdverklaring) weergegeven die aangeeft in welke (gewichts)klasse de RPA moet vallen om bestuurd te mogen worden. Voornoemde bijzondere bevoegdverklaringen zullen op basis van artikel 5 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart worden vastgesteld bij ministeriële regeling, die gelijktijdig met het onderhavige besluit in werking zal treden.

Operaties buiten zichtafstand van de bestuurder zijn op dit moment nog niet toegestaan. Artikel I, onderdelen B en E zullen dan ook nog niet in werking treden.

Artikel I, onderdeel F

Met artikel I, onderdeel F (artikel 6, eerste lid, onderdeel f), wordt de voor de verkrijging van een bewijs van bevoegdheid geldende leeftijdsgrens vastgesteld. Daarbij is aangesloten bij de leeftijdsgrens die geldt voor beroepsvliegers.

Artikel I, onderdelen G en I

Met artikel I, onderdeel I, is de geldigheidsduur van de medische verklaring voor de bestuurder van een RPA vastgesteld. Daarbij is aangesloten bij de geldigheidsduur die is vastgesteld voor luchtverkeersleiders.

Artikel I, onderdeel H

Als bewijs dat wordt voldaan aan de eisen met betrekking tot de nodige kennis en bedrevenheid voor een bewijs van bevoegdheid of een bevoegdverklaring moet, op grond van artikel 14, eerste lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid, met goed gevolg een examen worden afgelegd. Met artikel I, onderdeel H wordt geregeld dat in afwijking van dit artikel 14, eerste lid, voor verkrijging van het RPA-L door middel van een daartoe erkende opleiding met een afsluitend examen kan worden aangetoond, dat aan de eisen inzake kennis of bedrevenheid wordt voldaan. De kwaliteit en het niveau van de opleiding wordt geborgd doordat de instellingen die de opleiding aanbieden door de minister erkend moeten worden. De erkenning zal alleen dan worden verleend als wordt voldaan op bij ministeriële regeling te stellen eisen.

Artikel II, onderdelen C en D

Met het oog op eventueel in de toekomst te verlenen type-certificaten, is met het nieuwe artikel 5, eerste lid, ter uitvoering van artikel 3:13, derde lid, van de Wet luchtvaart, geregeld dat de Minister een type-certificaat kan afgeven voor luchtvaartuigen als bedoeld in onderdeel i van bijlage II bij verordening (EG) nr. 216/2008 (EASA-verordening). Het betreft onbemande luchtvaartuigen tot 150 kg, waaronder ook op afstand bestuurde luchtvaartuigen tot 150 kg vallen, die van de toepassing van de EASA-verordening zijn uitgesloten.

Voor aanpassingen aan het onbemande luchtvaartuig alsmede aanpassingen die noodzakelijk zijn voor het specifieke gebruik van het luchtvaartuig, zoals bijvoorbeeld de inbouw van fotoapparatuur, kan een aanvullend type-certificaat nodig zijn. Dit wordt met het nieuwe artikel 5, tweede lid, van het Besluit luchtvaartuigen 2008 geregeld.

Artikel III

Op grond van artikel 4.1, derde lid, van de Wet luchtvaart is in het nieuwe artikel 2, tweede lid, van het Besluit vluchtuitvoering de bevoegdheid opgenomen voor de Minister van Infrastructuur en Milieu om een ROC af te geven. Tevens is aangegeven dat voor de afgifte van een ROC moet zijn voldaan aan de bij ministeriële regeling vast te stellen eisen.

Zoals aangegeven in paragraaf 3, onderdeel d, van deze toelichting is de ROC een soort AOC. Op grond van artikel 4.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart in samenhang met het nieuwe artikel 2, tweede lid, van het Besluit vluchtuitvoering moet de uitvoering van vluchten tegen vergoeding met een RPA plaatsvinden op basis van een ROC. De AOC wordt op grond van artikel 4.1, tweede lid, laatste zin, van de Wet luchtvaart slechts afgegeven aan een luchtvaartmaatschappij. Omdat de exploitant van vluchten met een RPA geen luchtvaartmaatschappij hoeft te betreffen, is het noodzakelijk te bepalen dat deze zin niet van toepassing is op het *RPAS operator certificate*. Dit is geregeld met het nieuwe artikel 1a van het Besluit vluchtuitvoering. Artikel 1.2, tweede lid, van de Wet luchtvaart biedt hiervoor de basis.

Voor de uitvoering van vluchten met een RPA anders dan tegen vergoeding is geen ROC vereist. Daarbij kan het bijvoorbeeld gaan om vluchten voor het eigen bedrijf, bijvoorbeeld in de landbouw. Op grond van artikel 7 van het Besluit vluchtuitvoering zullen bij ministeriële regeling aan de uitvoering van deze vluchten echter dezelfde eisen worden gesteld als aan vluchten tegen vergoeding op basis van het nieuwe artikel 2, tweede lid. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan de eis dat beschikt wordt over een operationeel handboek en de toezending ervan aan de ILT.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

W.J. Mansveld