

## **NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING**

**Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering inzake het ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de technische voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat**

### **1. INHOUDELIJK**

#### **1 Inleiding**

Overeenkomstig artikel 6 §4, 3° en 4° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen worden de Gewestregeringen betrokken bij “het ontwerpen van de regels van de algemene politie met uitzondering van de regels van politie over het verkeer op waterwegen bedoeld in § 1, X, 10°, en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”, en bij “het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden”.

#### **2 Toelichting**

##### **2.1. Context**

Bij brief d.d. 6 december 2016 vroeg de federale Minister van Mobiliteit om, in toepassing van het Protocol van 24 april 2001, binnen een termijn van 60 kalenderdagen vanaf ontvangst van de brief advies uit te brengen over het ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de technische voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat.

## 2.2. Algemene bespreking

Voorliggend ontwerp van KB regelt de technische voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat.

In het eerste hoofdstuk worden de gehanteerde definities opgegeven (o.m. de definitie van een historisch luchtvaartuig, de definitie van een luchtvaartuig zonder houder van typecertificaat en de definitie van een beperkt bewijs van luchtwaardigheid).

Hoofdstuk 2 regelt het toepassingsgebied van het KB. Het ontwerp van KB is van toepassing op historische luchtvaartuigen en op luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat die aan vier cumulatieve bepalingen voldoen :

1. ingeschreven zijn in het Belgisch luchtvaartregister;
2. behoren tot één van de volgende categorieën : ballonnen, vleugelvliegtuigen (max. opstijgmassa van 5.700 kg), helikopters (max. opstijgmassa 3.175 kg);
3. niet over een geldig typecertificaat (of gelijkwaardig document) beschikken dat de uitreiking van een normaal bewijs van luchtwaardigheid toelaat;
4. op het moment van de aanvraag tot aflevering van een beperkt bewijs van luchtwaardigheid (BBVL) beschikken over een geldig (of max. 6 maand vervallen) bewijs van luchtwaardigheid (of gelijkwaardig document).

Voorwaarden 1 en 4 zijn niet van toepassing op een replica- of restauratieproject.

In hoofdstuk 3 wordt de toelating tot het luchtverkeer geregeld van historische luchtvaartuigen en van luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat via de uitreiking van een BBVL.

Hoofdstuk 4 regelt het gebruik van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat via het BBVL. Hierbij zijn enkel zichtvluchten (dus geen instrumentvluchten) toegelaten onder zichtweersomstandigheden. Commerciële luchtvervoersactiviteiten en luchtarbeidsactiviteiten zijn enkel onder bepaalde voorwaarden toegelaten.

Hoofdstuk 5 regelt de bepalingen die van toepassing zijn op het onderhoud van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat.

Hoofdstuk 6 regelt de technische specificaties bij de realisatie van een replica van een historisch luchtvaartuig of bij de restauratie van een historisch luchtvaartuig.

Hoofdstuk 7 heeft betrekking op de vergunningen voor de bestuurders van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat. De houder van een bewijs van bevoegdheid en van de vereiste nationale bevoegdverklaringen (indien van toepassing) mag uitsluitend boven het nationale grondgebied vluchten uitvoeren.

Hoofdstuk 8 bevat de overgangs- en de slotbepalingen. De geldige luchtwaardigheidsbewijzen en luchtvaartpassen worden uiterlijk op de vervaldatum van de luchtwaardigheidsbewijzen of luchtvaartpassen door een BBVL vervangen.

### *Algemene opmerkingen*

Er zijn geen algemene opmerkingen bij het ontwerp KB.

### Beoordeling op bevoegdheid

Overeenkomstig artikel 6, §1, X, 7° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot Hervorming der Instellingen (BWHI) is het Vlaamse Gewest bevoegd voor: “de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal;” De aan de gewesten toegewezen bevoegdheid inzake openbare werken en vervoer kan gemakshalve vertaald worden als een beheersbevoegdheid van de regionale luchthavens.

De federale overheid is bijgevolg integraal bevoegd voor de luchtvaartnavigatie, veiligheidsvoorschriften voor luchtverkeer en luchtverkeersmiddelen. Hieruit volgt dat de federale overheid bevoegd blijft voor het luchtverkeer (op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden) en voor de rechten en verplichtingen die erop betrekking hebben, alsook voor de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen en de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van de luchthavens en vliegvelden.

De zesde staathervorming heeft op het vlak van de regionale luchthavens geen nieuwe bijkomende materiële bevoegdheden opgeleverd. Onrechtstreeks zijn er in het kader van art. 6 § 1, VI, 6° BWHI dat de gewesten bevoegd maakt voor vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidsberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen, wel nieuwe bevoegdheden ontstaan.

Na onderzoek van de tekst van het ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de technische voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat, zijn wij van oordeel dat de tekst in essentie een federale aangelegenheid betreft. Niettemin zijn er enkele aandachtspunten waar wij hieronder op wijzen.

Artikel 11 laat commerciële luchtvervoersactiviteiten (CAT) van punt A tot punt A onder bepaalde voorwaarden toe. Daartoe dient bij het DGLV een toelatingsaanvraag aangevraagd te worden. Dit moet beschouwd worden als veiligheidsvoorschriften voor luchtverkeer en luchtverkeersmiddelen en dus een federale bevoegdheid.

Artikel 12 bevat volgende passage nl. dat opleiding aan boord mogelijk is voor oefenvluchten voor het verwerven of het behouden van de nationale bevoegdheidsverklaring van piloot wanneer deze door het DGLV vereist is. Met deze bepaling wordt o.i. niet geraakt aan de bevoegdheid van de gewesten omdat niets gezegd wordt over de kwalificaties an sich die iemand (een piloot) nodig heeft om zijn beroep uit te oefenen. De bepaling heeft geen betrekking op competenties die men nodig heeft maar

enkel op de locatie en de omstandigheden waar die competenties ook kunnen verworven worden.

Artikel 17 en 18 gaan over onderhoud. Het onderhouden van de luchtwaardigheid dient te gebeuren door erkend personeel en/of door een erkende werkplaats en de (federale) minister bepaalt de voorwaarden waaraan dit personeel en die werkplaatsen dan aan moeten voldoen. Anders dan de 'vestigingsvoorwaarden' die met de zesde staats hervorming een zelfstandige gewestelijke bevoegdheid zijn geworden, ongeacht de materie waarop ze betrekking hebben, zijn erkenningsvoorwaarden gekoppeld aan een andere bevoegdheidsmaterie en vormen er een bijzaak van. In dit geval is de erkenning gekoppeld aan de luchtwaardigheid van historische vliegtuigen en aan het verkrijgen van een luchtwaardigheidsbewijs. Het beoordelen en het verlenen van luchtwaardigheidsbewijzen is een federale aangelegenheid.

Artikel 20 in hoofdstuk 7 stelt dat de bestuurder van een historisch luchtvaartuig of van een luchtvaartuig zonder houder van typecertificaat een bewijs van bevoegdheid (als piloot) moet hebben, overeenkomstig het KB van 25 oktober 2013 tot uitvoering van verordening (EU) nr. 1178/2011, en de vereiste nationale bevoegdverklaringen voor het luchtvaartuig waarop hij zijn functies uitoefent. In dit artikel worden hieromtrent evenwel geen verdere of bijkomende eisen gesteld en wordt enkel gesteld dat men in het bezit moet zijn van een dergelijk bewijs van bevoegdheid. In dit artikel zelf wordt dus niet bepaald op welke manier een bewijs van bevoegdheid (als piloot) moet/kan bekomen worden en worden m.a.w. geen eisen rond vakbekwaamheid bepaald (daarvoor wordt verwezen naar het KB van 25 oktober 2013 en Verordening (EU) nr. 1178/2011). Het voorliggende artikel bevat dus geen bepalingen die de toegang tot het beroep regelen. Om deze redenen moet dan ook worden aangenomen dat de federale overheid met het voorliggende artikel binnen haar bevoegdheid blijft.

Artikel 22 stelt in dezelfde zin dat de bestuurder minstens (reeds) houder is van een geldig bevoegdheidsbewijs.

Artikel 23 stelt dat om vluchten te kunnen uitvoeren met een historische helikopter of een helikopter zonder houder van typecertificaat, de piloot houder moet zijn van een bewijs van bevoegdheid als helikopterpiloot of (en) houder moet zijn van een typebevoegdverklaring die is afgeleverd na het slagen voor een opleidingsprogramma dat vooraf door het DGLV wordt goedgekeurd. Deze laatste optie betreft een vereiste of regeling waaraan in dat geval elke bestuurder van een historische helikopter of een helikopter zonder houder van typecertificaat, los van de uitoefening van een beroep, moet voldoen.

Het voorliggende artikel bevat dus geen bepalingen die de toegang tot het beroep regelen. Om deze redenen moet dan ook worden aangenomen dat de federale overheid met het voorliggende artikel binnen haar bevoegdheid blijft.

Artikel 24 gaat over historische vleugelvliegtuigen en vleugelvliegtuigen zonder houder van typecertificaat waarvoor al dan niet een typebevoegdheidsverklaring is vereist. De toelating om vluchten te kunnen uitvoeren verschilt naargelang de toestellen al dan niet op een lijst zijn opgenomen.

De toestellen die op de lijst zijn opgenomen waarvoor een typebevoegdheidsverklaring is vereist (§3) worden gelijkaardig geregeld als de helikopters in artikel 23.

Om vluchten te kunnen uitvoeren met toestellen die niet op de lijst zijn opgenomen en dus waarvoor geen typebevoegdheidsverklaring is vereist (§2) moet de piloot (ofwel)

a)houder zijn van een geldig bewijs van bevoegdheid als privépiloot voor vleugelvliegtuigen, als beroepspiloot voor vleugelvliegtuigen of als verkeerspiloot voor vleugelvliegtuigen;

b)houder zijn van een geldige klassebevoegdverklaring voor éénmotorige zuigervliegtuigen;

c) succesvol met een instructeur een opleiding hebben gevolgd waarvan de inhoud door de instructeur, afhankelijk van de kenmerken van het luchtvaartuig en van de vliegervaring van de kandidaat, is bepaald.

Ook hier weer gaat het om een regeling waaraan in dat geval elke bestuurder van een vleugelvliegtuig zonder houder van typecertificaat, los van de uitoefening van een beroep, moet voldoen.

Het voorliggende artikel bevat dus geen bepalingen die de toegang tot het beroep regelen . Om deze redenen moet dan ook worden aangenomen dat de federale overheid met het voorliggende artikel binnen haar bevoegdheid blijft

Art. 26. en 27 gaan over vereisten voor personen die opleiding geven of personen die de vaardigheidstests of de bekwaamheidsproeven voor de afgifte, de hernieuwing of nieuwe geldigverklaring van een typebevoegdverklaring leiden.

Het is bij lezing niet zo duidelijk of het gaat over bepalingen m.b.t. toegang tot het beroep/vestigingsvoorwaarden dan wel over voorwaarden die aan eender welke persoon die opleiding geeft of bekwaamheidsproeven leidt met het oog op de afgifte van een typebevoegdverklaring. Als deze vereisten in lijn met de overige bepalingen van het ontwerpKB, kunnen gelezen worden, los van de uitoefening van een beroep is er geen probleem. In het andere geval komt het ons voor dat vestigingsvoorwaarden worden geregeld voor het 'beroep van opleiders voor typebevoegdverklaring' (in de mate dat dit beroep bestaat), hetgeen een bevoegdheidsoverschrijding van de federale overheid impliceert.

#### Tekstuele opmerkingen

#### **Aanhef**

In het derde lid staat 'october' i.p.v. 'oktober'.

#### **Artikel 25**

In het derde lid wordt : 'indien de kandidaat slagen' vermeld i.p.v. 'indien de kandidaat slaagt'.

Op het einde van het vierde lid wordt de volgende tekstpassage vermeld : '... met voorafgaande goedkeuring door het DGLV'. Allicht wordt hier bedoeld : '... door een instructeur is bepaald.'

#### **a. Artikelsgewijze bespreking**

In artikel 1 worden de definities beschreven die gehanteerd worden in het ontwerp KB (o.m. de definitie van een historisch luchtvaartuig, de definitie van een luchtvaartuig

zonder houder van typecertificaat en de definitie van een beperkt bewijs van luchtwaardigheid). Het toepassingsgebied van het ontwerp KB wordt weergegeven in art. 2.. Het beperkt bewijs van luchtwaardigheid (BBVL) komt aan bod in art. 3 t.e.m. 9. In art. 10 t.e.m. 16 wordt het gebruik van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat geregeld via het BBVL. In art. 17 en 18 staan de bepalingen die van toepassing zijn op het onderhoud van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat. Art. 19 regelt de technische specificaties bij de realisatie van een replica van een historisch luchtvaartuig of bij de restauratie van een historisch luchtvaartuig. Art. 20 t.e.m. 28 regelt de vergunning voor de bestuurders van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat. Art. 29 t.e.m. 31 bevat de overgangs- en de slotbepalingen.

Er wordt voorgesteld in te stemmen met het ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de technische voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat mits aan de vermelde tekstuele en inhoudelijke (cf. 'Beoordeling op bevoegdheid', art. 26 en 27) opmerkingen tegemoet gekomen wordt en voor zover deze regels geen betrekking hebben op de geregionaliseerde materie van de vestigingsvoorwaarden. In dit verband wordt de federale overheid verzocht in haar adviesaanvraag bij de Afdeling Wetgeving van de Raad van State expliciet te willen vragen deze ontwerp regelgeving te willen toetsen aan de bevoegdheidsverdelende regels voorzien in de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

## **2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP**

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Met toepassing van art. 6§6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole- en opmaak is voor dit dossier het gemotiveerd akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor begroting niet vereist.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 01/02/2017.

## **3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN**

- "a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet"
- "b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven"
- "c. investeringen en schuld: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg"
- "d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten"
- "e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen"

## **4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN**

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het

personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

## 5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingstechnisch advies, taalkundig advies of Reguleringssimpactanalyse vereist.

JOKER is hier tevens niet van toepassing.

## 6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° in te stemmen met het ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de technische voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat mits aan de vermelde tekstuele en inhoudelijke (cf. 'Beoordeling op bevoegdheid', art. 26 en 27) opmerkingen tegemoet gekomen wordt en voor zover deze regels geen betrekking hebben op de geregionaliseerde materie van de vestigingsvoorwaarden. In dit verband wordt de federale overheid verzocht in haar adviesaanvraag bij de Afdeling Wetgeving van de Raad van State expliciet te willen vragen deze ontwerp regelgeving te willen toetsen aan de bevoegdheidsverdelende regels voorzien in de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

2° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben Weyts