

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat houdende regels met betrekking tot de luchtwaardigheid en het gebruik van luchtvaartuigen (Regeling veiligheid luchtvaartuigen)

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl (klik dan op de tekst "Naar het IAK" in de linker kolom).

1. Wat is de aanleiding?

Bepaalde van de in Bijlage I bij verordening (EU) nr. 2018/1139 genoemde categorieën luchtvaartuigen zijn in Nederland nationaal gereguleerd in onder meer de Regeling amateurbouwluchtvaartuigen, de Regeling historische luchtvaart, en de Regeling MLA's, MLH's en schermvliegtuigen. In deze regelingen staan specifieke op de betreffende categorie luchtvaartuigen toe te passen regels met betrekking tot luchtwaardigheid en de daaruit voortkomende gebruiksbepalingen. Generieke luchtwaardigheidsregels, ook van toepassing op luchtvaartuigen ingezet voor niet-militaire activiteiten of diensten, zijn opgenomen in onder meer de Regeling aanvullende type-certificatie luchtwaardigheid en de Regeling onderhoud luchtvaartuigen.

In de hierboven genoemde regelingen zijn in de loop van de jaren tegenstrijdigheden, overlappingen en onduidelijkheden geconstateerd betreffende met name het onderhoud van luchtvaartuigen. Dit noopte tot herziening van deze regelingen. Omdat echter de 'oude' regelingen een veelheid aan wijzigingen zouden moeten ondergaan is ten behoeve van de overzichtelijkheid en vanwege de samenhang besloten de afzonderlijke 'oude' regelingen niet te herzien maar in te trekken en te vervangen door één (nieuwe) regeling, onderhavige, betreffende de luchtwaardigheid van amateurbouwluchtvaartuigen, Micro Light Aeroplanes (MLA's), Micro Light Helicopters (MLH's), gyrokopters, schermvliegtuigen, historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen die (uitsluitend) worden ingezet voor niet-militaire staatsoperaties.

2. Wie zijn betrokken?

Tijdens de voorbereiding van de Regeling is gesproken met vertegenwoordigers van: Aircraft Owners and Pilots Association Nederland, (AOPA-NL); Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart, (KNVvL); Nationale Federatie Historische Luchtvaart, (NFHL); Vereniging Historische Zweefvliegtuigen, (VHZ); Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers, (NVAV). Hiermee is kennis van de praktijk ingebracht en zijn de verschillende wensen geïnventariseerd, die niet allemaal gehonoreerd zijn.

3. Wat is het probleem?

In de genoemde regelingen zijn in de loop van de jaren tegenstrijdigheden, overlappingen en onduidelijkheden geconstateerd betreffende met name het onderhoud van luchtvaartuigen. Voor de betreffende sector en ILT bracht dit onduidelijkheden en interpretatieverschillen teweeg. Dit noopte tot herziening van de

regelingen.

4. Wat is het doel?

Een enkele duidelijke en consistente regeling voor alle luchtvaartuigen die niet onder de Europese luchtvaart veiligheid regelgeving vallen.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De Europese luchtvaart veiligheid regelgeving zondert de betrokken luchtvaartuigen uit en laat deze aan de nationale overheden om te reguleren. Zonder regelgeving is het beoefenen van de luchtvaart met deze luchtvaartuigen niet mogelijk. De betrokken luchtvaartuigen zijn al nationaal gereguleerd, maar met de voorgestelde regeling zijn deze samengevoegd en daarmee verduidelijkt en consistent gemaakt.

6. Wat is het beste instrument?

Ministeriële regelingen zoals nu ook wordt gebruikt.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De mogelijkheid om een tweedehands amateurbouwluchtvaartuig te importeren is vervallen. Er is geen inzicht in het kwaliteitsniveau en daarmee het veiligheidsniveau van een geïmporteerd amateurbouwluchtvaartuig en het is ook onmogelijk om daar achteraf nog toezicht op uit te oefenen. De mogelijkheid om in Nederland zelf een luchtvaartuig te bouwen, hetgeen ook de doelstelling van de Regeling amateurbouwluchtvaartuigen was, en daarmee te vliegen, blijft bestaan. Daarnaast is de noodzaak van een tweede onafhankelijke blik bij de verlenging van het bewijs van luchtwaardigheid geïntroduceerd net als bij alle andere luchtvaartuigen.

Voor de MLA's, MLH's, lichte gyrokopters en schermvliegtuigen zijn de wijzigingen beperkt. Het wordt weer mogelijk is om lichte zogenoemde 'orphan aircraft', luchtvaartuigen die niet meer aan de internationale normen voldoen, te importeren.

Voor bovenstaande luchtvaartuigen en alle andere luchtvaartuigen die niet aan de internationale standaarden voldoen wordt een Speciaal BvL afgegeven. Een Speciaal BvL heeft geen recht op automatische erkenning door andere landen zoals een ICAO/EASA standaard BvL. Voor vluchten over of naar een ander land is normaliter toestemming van de autoriteit van dat land nodig. Het is aan de piloot om zich hiervan van te voren op de hoogte te stellen.

In deze regeling wordt verduidelijking geboden met betrekking tot de vrijstelling voor in andere lidstaten van de European Civil Aviation Conference (ECAC) ingeschreven luchtvaartuigen die niet onder de werking van de basisverordening vallen en in Nederland willen opereren

In de 'oude' regelingen geconstateerde omissies en verouderde verwijzingen zijn met onderhavige regeling weggenomen en geactualiseerd. Een aantal aspecten, onder meer de verzekeringsplicht, is geharmoniseerd voor de verschillende soorten luchtvaartuigen. Op een aantal punten beter is aangesloten op de Europese regelgeving aangaande de lichte luchtvaart (General Aviation), het nieuwe Deel M-

Light (Part M-Light, Part ML) in bijlage Vb bij verordening (EU) nr. 1321/2014 (hierna: Part ML) en de mogelijkheden die daarin worden gegeven betreffende het onderhoud.

Financiële gevolgen

De wijziging van de administratieve lastendruk ten opzichte van de oude afzonderlijke regelingen is beperkt en zal zeer afhangen van de individuele eigenaar/houder.

Er zijn nieuwe mogelijkheden opengesteld die er voorheen niet waren. Wanneer van deze mogelijkheden gebruikt wordt gemaakt brengt dit kosten met zich mee. De kosten zijn vergelijkbaar met dat deel van de sector waar de mogelijkheden eerder wel aanwezig waren.

Er zijn een paar mogelijkheden tot flexibiliteit uit de Europese regelgeving, Part ML, opengesteld voor de in deze regeling gereguleerde luchtvaart. Hiervan gebruik maken kan tot een kostenbesparing leiden. Hoeveel eigenaren hiervan gebruik zullen maken is onzeker, evenals als de eventueel te bereiken besparing.

Een verzekering van de financiële lasten voor de amateurbouwluchtvaartuig- bezitters zit hem in het mede laten ondertekenen van de verklaring voor het verlengen van de geldigheidsduur van het bewijs van luchtwaardigheid. Een geschikte onderhoudstechnicus zal alvorens zijn handtekening te plaatsen (verklaring) het luchtvaartuig in meer of mindere mate willen inspecteren en zal daarvoor een tarief in rekening brengen. Er zijn in Nederland zo'n 200 amateurbouwluchtvaartuigen in het register ingeschreven, de jaarlijkse kosten worden geschat op 200 Euro, de totale lasten per jaar bedragen 40.000 Euro.

Uitvoering en handhaving

Deze regeling is aan de Inspecteur-Generaal (IG) van de ILT voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen van de regeling. De IG heeft geconcludeerd dat de verantwoordelijkheid voor het naleven van de norm in grote mate bij de sector wordt gelegd, evenals het geval is bij de bestaande regelingen die door deze nieuwe regeling worden vervangen. De praktijk heeft geleerd dat de sector haar verantwoordelijkheid in het naleven van de norm goed invult. Het toezicht op de regeling vergt geen extra capaciteit of andere financiële middelen van de ILT.