

Opmerkingen n.a.v. Toelichting (ontvangen via NFHL 21 augustus 2019)

De mogelijkheid om een tweedehands amateurbouwvluchtvaartuig te importeren is vervallen. Er is geen inzicht in het kwaliteitsniveau en daarmee het veiligheidsniveau van een geïmporteerd amateurbouwvluchtvaartuig en het is ook onmogelijk om daar achteraf nog teezicht op uit te oefenen

Het kwaliteitsniveau is in het land van bouwen gecontroleerd en vastgesteld met het afgeven van een BvL. Waarom dit verbod? Als er twijfels zijn omtrent het veiligheidsniveau van het zweefvliegtuig, is het immers mogelijk inspecties uit te voeren door een (zweefvlieg)technicus voor afgifte van een S-BvL.

Opmerkingen n.a.v. Regeling

Artikel 1. Begripsbepalingen

1. luchtvaartuig van een type dat naar het oordeel van de minister voldoet aan een ontwerp dat is goedgekeurd door de staat van ontwerp, zijnde een verdragsland, conform ICAO Annex 8 door middel van een civiel type-certificaat, of conform de nationale wet- en regelgeving zoals geldig vóór vaststelling van ICAO Annex 8; en

Welke zijn behalve de Verenigde Staten en Canada, de verdragslanden?

We kunnen in het document niet lezen welke EASA landen zijn opgenomen als verdragsland of binnen een andere regeling vallen.

Wij kennen zweefvliegtuigen die zijn ontworpen en gefabriceerd in bijvoorbeeld Oostenrijk, Zwitserland, Polen, Tsjechië, Hongarije en Litouwen. Daarnaast zijn er veel zweefvliegtuigen in landen over de wereld ontworpen en gefabriceerd. Wij vinden dat het mogelijk moet zijn om deze vliegtuigen naar Nederland te importeren en daarmee in Nederland te kunnen vliegen met een S-BvL.

2. zweefvliegtuig van een type dat is ontworpen in het Verenigd Koninkrijk en voorzien van een 'datasheet' uitgegeven door de British Glider Association;

Heeft het separaat melden van dit land met de situatie na de Brexit te maken?

niet-complex onderhoud: onderhoud anders dan genoemd in Aanhangsel VII bij Part M van verordening (EU) nr. 1321/2014;

Binnen de zweefvliegerij kent men "Piloot eigenaar" onderhoudswerkzaamheden, opgetekend in het OHP. (Zie hieronder)

9. Beperkt piloot-eigenaar onderhoud

a. De onderhoudstaken in de aangehechte lijst met piloot-eigenaar taken mogen door de piloot-eigenaar(s) uitgevoerd worden, mits deze hiertoe bevoegd is/zijn volgens de eisen in M.A.803 en zich kundig acht(en) om deze taken adequaat uit te voeren. Uitvoering geschiedt conform Part M Subpart D en vrijgave vindt plaats conform de eisen in M.A.803.

b. Onder piloot-eigenaren wordt hierbij verstaan de vliegtuigeigenaar zoals vermeld onder 1. Onderhoudsprogramma (OHP) voor zweefvliegtuig.

Wij zouden graag zien dat deze ook van kracht worden voor Annex I zweefvliegtuigen.

verdragsland: land waarmee in het kader van een van de volgende verdragen een overeenkomst is gesloten inzake de wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid: het op 13 september 1995 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tussen de Verenigde Staten van Amerika en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de bevordering van de veiligheid van de luchtvaart (Trb. 1996, 3), de op 17 december 2009 te Brussel tot stand gekomen Luchtvervoerovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten (Trb. 2010, 211) en, de op 22 april 1960 te Parijs gesloten Multilaterale Overeenkomst inzake bewijzen van luchtwaardigheid van ingevoerde luchtvaartuigen (Trb. 1961, 117);

Zijn de VS en Canada de enige verdragslanden? Zo niet hoe gaan we om met de andere landen?

Artikel 2. Toepassingsbereik

2. De artikelen 27 tot en met 31 zijn niet van toepassing op Nederlandse luchtvaartuigen die niet onder een AOC vliegen en zijn voorzien van een speciaal-BvL.

Betekent dit dat er geen GWL of materiaal aanpassingen kunnen plaatsvinden?

Op het vlak van milieuregels wordt er steeds vaker geëist dat er gewerkt wordt met oplossing vrije producten. Daarom moet het mogelijk blijven nieuwe materialen te gebruiken om aan de milieueisen te kunnen blijven voldoen. Natuurlijk wel in overleg en met goedkeuring van ILent.

Artikel 50

De houder van een historisch luchtvaartuig, die particulier of niet-commercieel vervoer verzorgt, is verplicht ten behoeve van elke vervoersactiviteit verzekerd te zijn tegen de aansprakelijkheid tegenover de vervoerde passagiers overeenkomstig de in artikel 7.4 van de Wet luchtvaart gestelde limieten, alsmede tegen de aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt aan derden.

Valt het uitvoeren van introductie vluchten ook onder “vervoersactiviteit”.

Met de meeste zweefvliegtuigen is het mogelijk om maximaal 1 passagier mee te nemen.

De eigenaren van een zweefvliegtuig zijn WA verzekerd via de KNVvL, ook voor de passagier.

Artikel 51

1. Het tijdelijk verblijf in Nederland en het tijdelijk gebruik van het Nederlandse luchtruim van het vluchtinformatiegebied Amsterdam door een, in een andere lidstaat van de European Civil Aviation Conference ingeschreven amateurbouwvluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter, of een gemotoriseerd schermvliegtuig, welke niet voorzien is van een geldig EASA BvL of een geldig ICAO BvL, is toegestaan onder de volgende voorschriften en beperkingen:

Wij zien graag dat in dit artikel ook zweefvliegtuigen specifiek worden genoemd.

Opmerkingen n.a.v. Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Het wordt weer mogelijk is om lichte zogenoemde 'orphan aircraft', luchtvaartuigen die niet meer aan de internationale normen voldoen, te importeren.

Voor welke landen geldt deze import mogelijkheid, dit zou voor alle bij de EASA aangesloten landen moeten gelden.

Wij worden graag op de hoogte gehouden van de wijzigingen op het document en de planning voor invoering van de regeling.

Tot zover de opmerkingen

Martijn Hoogenbosch

namens van de vereniging historische zweefvliegtuigen

op het document "Regeling veiligheid Luchtvaartuigen" dd 1-10-2019