

Opmerkingen bij de concept Regeling Veiligheid Luchtvaart

Opmerkingen van de KNVVL afdeling Zweefvliegen, Commissie Technische Zaken en CAMO op volgorde van de tekst in de regeling die bij de consultatie hangt, 57 blz): Zwart is kopie uit de regeling, blauw is tekst toegevoegd door de KNVVL met vragen, tips, opmerkingen.

- Dank aan overheid om regelingen gelijk te maken en tegenstrijdigheden eruit te halen. Bij het aanpassen en opstellen van regelingen is het ons inziens van belang, dat de overheid als doel voor ogen houdt voor wie een wet of regeling opgesteld wordt. Primair moet een wet of regeling de klant van de overheid dienen (in dit geval eigenaren van luchtvaartuigen en zelfbouwers) en ervoor zorgen dat de samenleving ordelijk functioneert.
Het valt ons op dat er bij de RVL (regeling veiligheid luchtvaartuigen) nog sterk vanuit de nationale Nederlandse gedachte geschreven wordt. Het lijkt de KNVVL / zweefvliegen beter om naar een set regels te streven en dus de EASA regelgeving 1 op 1 van toepassing te verklaren op annex 1.
- Bij het opstellen van teksten en verwijzingen naar PART M er rekening mee te houden dat voor de General aviation een aparte versie PART ML als bijlage op PART opgesteld is. Dus verwijs naar ML waar nodig en niet naar M, een van de voorbeelden:
niet-complex onderhoud: onderhoud anders dan genoemd in Aanhangsel VII bij Part M van verordening (EU) nr. 1321/2014; Deze hele tabel is verhuisd naar ML.
- Gebruik waar mogelijk één op één de definities opgesteld door EASA en verwijs daarnaar. Het is onwenselijk verschillende definities te hanteren voor EASA regiem luchtvaart t.o.v nationaal geregeld luchtvaart. Een voorbeeld: *niet-commercieel vervoer*: vervoer zonder winstoogmerk door een rechtspersoonlijkheid bezittende organisatie als houder van een luchtvaartuig of door een particuliere houder van een luchtvaartuig waarbij,
- Bij verzware van administratieve lasten (4 ogen principe bv bij BVL verleningsaanvragen) ontbreekt de onderbouwing. We zien wel dat het mode is om complexe procedures in te voeren (met extra toezicht op papier) met onafhankelijke derden voor BVL verlengingen. MAAR de onderbouwing ontbreekt. Hoeveel problemen zijn er met BVL verlengingen nu? Wat is de oorzaak en wat zijn de gevolgen? Een slager die zijn eigen vlees keurt kan in de verleiding komen als hij dat vlees verkoopt. MAAR bij de GA is dat een onzin verhaal, immers hier keurt de slager zijn eigen vlees en eet het daarna zelf op.
- Waarom geldt er een beperking voor onder genoemde landen?
6. Voor het ontwerp van een niet zelf ontworpen amateurbouwvluchtvaartuig worden de gegevens overgelegd die nodig zijn om aan te tonen dat wordt voldaan aan de luchtwaardigheidseisen, welke op het amateurbouwvluchtvaartuig van toepassing zijn. Dit kan met behulp van een bewijs van luchtwaardigheid dat voor hetzelfde type luchtvaartuig is afgegeven in een van de volgende landen:
a. Australië;
b. Canada;
c. Duitsland;
d. Frankrijk;
e. Verenigd Koninkrijk;
f. Verenigde Staten van Amerika; of
g. Zwitserland.
- **§ 1. Aanvraag afgifte of verlenging geldigheidsduur BvL / § 8. Verlenging geldigheidsduur BvL**
Het is logisch dat ILT namens de minister Nieuwe BVL kans afgeven, echter we willen hier pleiten voor een EASA compatible systeem waarbij de overheid een permanent geldig BVL afgeeft en een CAMO of CAO of Part 145 een ARC afgeeft. Bij zweefvliegtuigen geeft de KNVVL ruim 500 ARC's af voor PH registraties en andere registraties van EASA regiem zweefvliegtuigen. Het moet voordelen opleveren en kosten besparen als de KNVVL voor zweefvliegtuigen volgens Annex 1 bij de basic regulation van EASA ook de jaarlijkse "ARC" mag doen en uitgeven. Door vast te houden aan het oude Nederlandse BVL verlenging systeem blijven er twee verschillende routes. Dat is onhandig (dubbele procedures, dubbele handboeken enz).

- **§ 2. Afgifte ICAO-standaard-BvL**
Houdt bij de afgifte (import) en export dezelfde procedures aan als beschreven voor een EASA regiem luchtvaartuig en schrijf niet een aparte procedure op. Dit is allemaal dubbel werk voor overheid en sector en daar wordt niemand blij van.
- **§ 3. Afgifte speciaal-BvL voor amateurbouwluftvaartuigen** c. een verklaring, dat op grond van een globaal onderzoek geen belangrijke tekortkomingen zijn waargenomen, van een houder van een bewijs van bevoegdheid als **grondwerktuigkundige** of als **zweefvliegtechnicus** dan wel van een persoon die hiertoe door de minister is aangewezen; Een voorbeeld van naast elkaar bestaande teksten die uit de pas lopen. Door niet aan te sluiten bij EASA regelgeving bouwt men zo zelf weer nieuwe verwarring in. Er bestaan eigenlijk alleen nog Part 66 bevoegde technici en bedrijven. Aan bevoegden kan hier nog toegevoegd worden: CAMO, CAO, PART M F, Part 145.
- **§ 4. Afgifte speciaal-BvL voor MLA's, MLH's, lichte gyrokopters, of gemotoriseerde schermvliegtuigen**
Waarom alleen Duitsland, Tsjechië, UK
e. een verklaring van een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie of persoon **gebruik dezelfde definitie** ook bij andere categorieën
- **§ 8. Verlenging geldigheidsduur BvL**, artikel 16, 3. De verklaring, bedoeld in het eerste lid, is mede ondertekend door de houder van **Voeg daar voor UL's aan toe een ARC inspecteur van de CAMO KNVVL of soortgelijke organisatie**
- 3. De BvL-verlengingsinspectie wordt niet eerder dan twee maanden voor het verlopen van de termijn van geldigheid van het bewijs van luchtwaardigheid uitgevoerd. **Houd hier dezelfde termijn aan als EASA, namelijk 90 dagen. Het is onhandig en werkt fouten in de hand als er twee verschillende (beiden even arbitraire termijnen in omloop zijn).**
- **Hoofdstuk 5. Onderhoud § 1.** Onderhoudsprogramma overbodig hoofdstuk, verwijst naar MA 302 of ML A 302.
- **§ 2. Uitvoering onderhoud Artikel 37** 1. Periodiek onderhoud. Deze teksten zijn overbodig / leiden tot verschillen met PART M en ML. Verwijst in één zin naar PART M / ML en schrijf niet alles dubbel op.
- **Artikel 40**
1. Voor onderhoud aan luchtvaartuigen en onderdelen daarvan buiten Nederland geldt dat:
a. deze mogen worden onderhouden door onderhoudsbedrijven, erkend of geaccepteerd overeenkomstig de geldende Europese procedures voor onderhoud aan luchtvaartuigen en onderdelen voor vergelijkbare EASA-luchtvaartuigen;
b. niet-complex onderhoud aan:
1°. vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van 5700 kg of minder,
2°. helikopters met een maximaal toegelaten startmassa van 2730 kg of minder,
3°. ballonnen en **zweefvliegtuigen**,
tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd op een AOC of onder een ontheffing van artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van het eigen bedrijf, mag worden uitgevoerd **in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland** door onderhoudsbedrijven die zijn erkend overeenkomstig de in deze landen geldende nationale procedures.
Dit is natuurlijk onzin, immers elk zweefvliegtuig dat onder het EASA regiem valt mag overal in de EU landen onderhouden en gerepareerd worden. Het is ridicul dat dit voor ANNEX 1 zweefers (meestal eenvoudiger dan de moderne) alleen in Duitsland, Oostenrijk of Zwitserland zou mogen. Wie bedenkt zo iets?
- **§ 3. Technische administratie, Artikel 42, en verder** Idem sluit 1 op 1 aan bij PART M en ML en schrijf geen eigen tekst.
- **Hoofdstuk 7. Niet-Nederlandse ECAC-luchtvaartuigen Artikel 51** 1. **Het tijdelijk verblijf** in Nederland. Waarom is hier "verblijf" van belang? Een luchtvaartuig dat verblijft, levert nooit een risico op. Er is alleen een risico op een ongeval tijdens het vliegen. En dan nog, waar maken we

ons druk over? Iets mag vliegen in een willekeurig EU land en dan zou het hier plotseling gevaarlijk zijn?

- Nieuw ten opzichte van de 'oude' regelingen zijn bepalingen waarmee: de mogelijkheid om tweedehands amateurbouwvluchtvaartuigen te **importeren is vervallen**, en de toepassing van de regeling voor wat betreft de amateurbouw is beperkt tot de amateurbouwer die zijn eigen luchtvaartuig bouwt; **Waarom? Welk veiligheidsrisico speelt er? Hoe vaak gaat er iets fout? Wat gaat er fout en wat zijn de gevolgen ervan? Een feitelijke onderbouwing ontbreekt.**
- Een verzwarende van de financiële lasten voor de amateurbouwvluchtvaartuig- 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. **Dat is in de zweefvliegerij doorgaans niet het geval!** **Waarom wordt deze extra controle toegevoegd? Welk veiligheidsrisico was er (wat, hoe vaak, hoe erg) en los je dat nu op met deze extra administratieve handeling? NEE DUS.** Merk op dat EASA voor ELA 1 not commercial zelf weer terug gaat naar één paar ogen. Men heeft ingezien dat een CAMO controle alleen bureaucratische overhead is waarmee het luchtvaartuig niet veiliger en niet luchtwaardiger wordt. De CAMO MG en onderhoud volgens MF worden niet voor niets weer gecombineerd tot één club in ML CAO. De Nederlandse overheid gaat hier precies de andere kant uit. Ons advies is: sluit aan bij PART ML. Geef een BVL/ SBVL/ICAO BVL uit met onbeperkte geldigheid en laat een CAMO/CAO jaarlijks een ARC afgeven (zoals een EASA Form 15).
- Daarnaast heeft Nederland met Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk **een vier landen overeenkomst gesloten**, de 'Agreement between the Austrian, Dutch, German and Swiss CAA's regarding minor maintenance on non-commercial aircraft and components in the General Aviation' waarbij een deel van elkaars nationale regelgeving wordt geaccepteerd. **ILT spreekt hier over de vierlandenovereenkomst. De overeenkomst is wat het LBA betreft niet meer geldig en geldt als opgezegd.** Misschien dat ILT eens uitzoekt hoe het zit met deze 4 landen overeenkomst uit het pre-EASA tijdperk. Zoals boven geschreven: In heel EU mag onderhoud van EU regiem vliegtuigen overal uitgevoerd worden. Dat zou voor Annex I luchtvaartuigen ook gewoon toegelaten moeten worden. Annex I is qua onderhoud echt niet anders dan EASA!
- **Bijlage 1**
De externe deskundigen als bedoeld in onderdeel 3, onder d, zijn te vinden onder de ingenieurs van de Technische Universiteit Delft, van de Hogeschool Haarlem en van Fokker-bedrijven. Ook experts van de NVAV (Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers) kunnen door de minister geaccepteerd worden wanneer zij voldoende deskundigheid kunnen aantonen. Zij adviseren, maar zijn niet verantwoordelijk voor de luchtwaardigheid. Die verantwoordelijkheid ligt bij de ontwerper. **We stellen voor de CAMO KNVVL ook als deskundig te kwalificeren voor in elk geval zweefvliegtuigen**

Egbert Veldhuizen

Voorzitter CTZ afdeling zweefvliegen
CAMO NL MG 8065 / NL065