

Gecombineerde reactie op de Concept Regeling Veiligheid Luchtvaartuigen en het IAK

In deze reactie (zienswijze) is steeds het becommentarieerde artikel of onderdeel daarvan cursief aangehaald. De reactie is in normaal lettertype gegeven.

Algemeen en t.a.v. het IAK punt 1 en 3.

1. In de hierboven genoemde regelingen zijn in de loop van de jaren tegenstrijdigheden, overlappingsen 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.

3. In de genoemde regelingen zijn in de loop van de jaren tegenstrijdigheden, overlappingsen 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.

Reactie:

Uit het document “Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)” blijkt, dat de aanleiding tot de nieuwe concept Regeling Veiligheid Luchtvaartuigen hoofdzakelijk is gelegen in de wens tot samenvoegen en harmonisering van enkele bestaande Regelingen.

Daarenboven doet het IAK voorkomen dat in de bestaande Regelingen “een veelheid” van tegenstrijdigheden, overlappingsen en onduidelijkheden aanwezig zijn. Dat is zeker niet het geval. Het mag zo zijn, dat de bestaande Regelingen “interpretatie gevoelig” zijn, echter dit had in goed overleg met de sector opgelost kunnen worden. Daarbij moet onderkend worden, dat iedere Wet en Regeling een zekere “interpretatie gevoeligheid” kent. Door vorming van jurisprudentie kunnen deze zaken opgelost worden.

Niet gesteld noch gebleken is, dat de huidige Regelingen geen aanvaardbaar veiligheidsniveau zouden waarborgen. Bij de artikelsgewijze becommentariëring van de Regeling zal echter blijken, dat bij sommige artikelen t.o.v. de te vervallen Regelingen extra zaken en controles zijn toegevoegd, die niet alleen kostenverhogend werken, maar ook op uitvoeringproblemen kunnen stuiten.

De vraag komt op of het zinvol is, dan wel verduidelikend kan werken luchtvaartuigen van geheel verschillende technische achtergronden en oorsprong samen te voegen in één “geharmoniseerde” Regeling. Immers bij een amateurbouw luchtvaartuig beschikt de bouwer als geen ander over uitvoerige technische kennis van het door hem gebouwde luchtvaartuig, iets wat bij een veelal door een fabriek gebouwde MLA veel minder het geval zal zijn. Dit zal ook ongetwijfeld zijn impact hebben op onderhoudsvorschriften.

Harmonisatie daarvan zal weinig zinvol zijn en onherroepelijk nadelige en kostenverhogende invloed hebben op de eigenaren van de onderscheidenlijke vliegtuig types.

Bij de artikelsgewijze becommentariëring van de concept Regeling zal hierop – waar nodig – nader worden ingegaan. Bij het commentaar is steeds het betreffende artikel of deel van een artikel cursief weergegeven.

Titel van de concept Regeling.

De titel “Regeling Veiligheid Luchtvaartuigen” is algemeen en suggereert ten onrechte, dat het over de veiligheid van alle luchtvaartuigen gaat. Echter de Regeling betreft slechts de beperkte groep van “General Aviation” luchtvaartuigen volgens Appendix 1 (of EU Regulation 2018/1139 of 4 July 2018).

Ik ben van mening dat de titel “NL Regeling ANNEX 1 luchtvaartuigen”, met een directe referentie naar EU Regulation 2018/1139 de lading beter zou dekken.

Artikelsgewijs commentaar op de Regeling.

Artikel 1: Begripsbepalingen.

In het document wordt meerdere keren verwezen naar de z.g. basisverordening. Pas in de toelichting wordt uitgelegd, welke EU verordening hiermee wordt bedoeld.

Het zou verhelderend werken om bij de begripsbepalingen toe te voegen welke EU regeling dit betreft. (EU Regulation 2018/1139?)

Ingrijpende wijziging: wijziging *van een typecertificaat die een merkbaar effect heeft op de massa, de balans, de structurele sterkte, de betrouwbaarheid, de operationele kenmerken, het geluid, de brandstofventilatie, de uitlaatemissie, de gegevens betreffende de operationele geschiktheid of andere kenmerken die de luchtwaardigheid van het product beïnvloeden* Amateurbouwvluchtvaartuigen en M.L.A’s hebben echter geen typecertificaat maar kunnen wel ingrijpend worden gewijzigd. Daarom is het beter om de **rode tekst** te laten vervallen dan wel hier het woord “luchtvaartuig” te gebruiken.

Artikel 3:

Lid 1. Amateurbouwvluchtvaartuigen voldoen aan een gelijkwaardig veiligheidsniveau als het veiligheidsniveau dat gewaarborgd wordt door de luchtwaardigheidseisen voor:

a. ballonnen: CS 31 HB;

b. zweefvliegtuigen: CS 22;

c. motorzweefvliegtuigen: CS 22;

d. lichte sportvliegtuigen: CS LSA;

e. zeer lichte vliegtuigen: CS VLA;

f. kleine vliegtuigen, niet voorzien van een turbinemotor, mits het aantal zitplaatsen niet meer dan 4 bedraagt: CS 23;

g. zeer lichte helikopters: CS VLR;

h. kleine helikopters, niet voorzien van een turbinemotor, mits het aantal zitplaatsen niet meer dan 4 bedraagt: CS 27; of

i. replica's: oorspronkelijke certificatiebasis.

T.a.v. lid 1. Regulation EU 2018/1139 ANNEX 1 noemt meer categorieën luchtvaartuigen dan in lid 1 genoemd. Opmerkelijk is, dat in Lid 1 de luchtvaartuig categorie MLA ontbreekt. Onder de vigerende Regelingen is toegestaan dat een MLA ook door een amateur gebouwd kan worden. Dat voldoet aan een toenemende behoefte. Deze behoefte zou geschaad worden indien MLA niet toegevoegd zou worden aan het overzicht van Art. 3 lid 1.

2. Voor de radiocommunicatie-, navigatie-, en identificatieapparatuur gelden de eisen inzake

uitrustingsstukken en de verplichte instrumenten zijn van een toegelaten type.

T.a.v. Lid 2. Navigatieapparatuur zoals VOR-ontvangers en GPS zijn passieve systemen die andere apparatuur niet storen. Het is ook geen verplichte apparatuur (omdat bij VFR-verkeer op zicht wordt genavigeerd) daarom zijn zware eisen als (E)TSO hiervoor onnodig, maar wel sterk prijsverhogend. Het gebruik van elektronische navigatieapparatuur moet niet door nodeloos hoge kosten ontmoedigd worden. Met name GPS bevordert de veiligheid (vermindert airspace infringements!); schrappen van het woord navigatieapparatuur verhoogt de veiligheid!

Artikel 4

Lid 2. *De minister accepteert een ontwerp van een zelf ontworpen amateurbouwluchtvaartuig, met uitzondering van een replica, indien het ontwerp voldoet aan de eisen in artikel 3.*

T.a.v. lid 2. Onduidelijk is wat met de toevoeging van “*Met uitzondering van een replica*” wordt beoogd. De ontwerpisen daarvoor staan ook in art.3.

Lid 6. *Voor het ontwerp van een niet zelf ontworpen amateurbouwluchtvaartuig worden de gegevens overgelegd die nodig zijn om aan te tonen dat wordt voldaan aan de luchtwaardigheidseisen, welke op het amateurbouwluchtvaartuig 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*

T.a.v. lid 6. Bij het tot stand komen van bovengenoemde lijst van landen is in het begin der negentiger jaren uitgegaan van landen die terug kunnen vallen op een redelijke historie van amateurbouw luchtvaartuigen. Soms gebaseerd op oude bilaterale luchtvaartverdragen. Inmiddels bestaat de Europese Unie, waarbinnen EASA is opgericht om de veiligheid van de Europese luchtvaart te borgen. Hierdoor hebben de EU-landen een multilateraal luchtvaartverdrag waarbij men elkaars goedkeuringen accepteert. Het mag zo zijn, dat bij Annex 1 luchtvaartuigen sprake is van nationale regelgeving, echter is aan te nemen, dat de uitgangspunten m.b.t. veiligheid en handhaving binnen de EU / EASA op een gelijkwaardig niveau zijn gebaseerd.

Het zou m.i. onaanvaardbaar zijn indien de Nederlandse luchtvaart autoriteit in haar regelgeving uitsluitende bepalingen opneemt t.a.v. andere EU / EASA landen.

Bovenstaande opsomming van landen zou m.i. vereenvoudigd kunnen worden tot:

- EU-landen
- Zwitserland
- Australie
- Canada
- Verenigd Koninkrijk (na Brexit, indien ze EASA-lid blijven)

- Verenigde Staten van Amerika

(Opmerking:

- Zwitserland is geen EU-land, maar wel een EASA-land.
- Canada is geen EU-land, maar heeft wel een MOU, Bilateral en Working Arrangement met EASA)

Artikel 9.

Lid h. Een geluidmeetrapport waaruit blijkt, dat het vliegtuig voldoet aan de geluidseisen van ICAO Annex 16, Vol.I

T.a.v. lid h. Dit kan worden aangevuld met: of een door de minister afgegeven vrijstelling omdat er voor het vliegtuig geen geluidseisen bestaan. Dit is bijvoorbeeld het geval als het een aerobatic vliegtuig betreft; hiervoor bestaan geen geluidseisen.

Artikel 10.

Lid 1. Bij de aanvraag voor een speciaal-BvL voor een MLA, MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig, worden de volgende gegevens ingediend:

a. een document, afgegeven door de luchtvaartautoriteiten van Duitsland, Groot-Brittannië of Tsjechië waaruit blijkt dat het desbetreffende type en configuratie MLA, MLH, lichte gyrokopter, of gemotoriseerd schermvliegtuig voldoet aan de desbetreffende luchtwaardigheidseisen zoals die zijn vastgesteld in één van de genoemde landen;

T.a.v. lid 1. Voor de opsomming van landen geldt hetzelfde commentaar als bij art. 4

Artikel 16

1. De aanvraag voor de verlenging van de geldigheidsduur van een speciaal-BvL betreffende een amateurbouwluchtvaartuig, een MLA, een MLH, een lichte gyrokopter, of een schermvliegtuig wordt vergezeld van een opgave van het aantal vliegreuren tijdens de voorgaande 12 maanden, en een verklaring van de houder van het luchtvaartuig waaruit blijkt dat:

- a. het luchtvaartuig nog steeds in luchtwaardige toestand verkeert;*
- b. wordt voldaan aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen en bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen;*
- c. eventuele wijzigingen zijn goedgekeurd conform de procedure als bedoeld in Hoofdstuk 4;*
- d. de minister heeft ingestemd met eventuele geluidswijzigingen onder vermelding van het instemmingsnummer van de wijziging; en*
- e. het luchtvaartuig is onderhouden conform de aanwijzingen van de ontwerper.*

2. Bij de aanvraag wordt een log-entry gevoegd waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de onderhoudsaanwijzingen voor luchtvaartmaterieel opgenomen in Maintenance Directives;

- 3. De verklaring, bedoeld in het eerste lid, is mede ondertekend door de houder van*
 - a. een bewijs van bevoegdheid als bedoeld in artikel 2.2 of artikel 3.2, vijfde lid, van de Regeling bijzondere bevoegdverklaringen luchtwaardigheid, of*
 - b. ,voor een amateurbouwluchtvaartuig, een aanwijzing van de Minister zoals bedoeld in artikel 9, onderdeel c; of*
 - c. ,voor een MLA, MLH, of lichte gyrokopter, een door de Deutsche Aero Club e.V. of de Deutsche Ultraleichtflugverbandes e.V. afgegeven Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 5.*

T.a.v. lid 3. Zoals in de algemene inleiding van deze zienswijze is aangevoerd is lid 3 b van dit artikel kennelijk ingegeven door de harmonisatiewens van onderling niet met elkaar te vergelijken luchtvaartuigen.

Ik vind de toevoeging van de mede ondertekening door een zweefvliegtechnicus of een “door de Minister aangewezen persoon” onnodig indien het onderhoud is uitgevoerd en afgetekend door de originele bouwer. Eerdere evaluaties van de Regeling Amateurbouw Luchtvaartuigen hebben geenszins aangetoond, dat met de bestaande werkwijze (dus zonder medeondertekening door een derde) geen aanvaardbaar veiligheidsniveau kan worden gewaarborgd. In het IAK wordt nota bene gesteld:

“dat 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.”

Dit lijkt nogal in tegenspraak met het toevoegen van extra controles.

Daarenboven stuit deze nieuwe bepaling op uitvoeringstechnische problemen.

Door mede ondertekening van de door de bouwer afgelegde verklaring verklaart de “deskundige” namelijk impliciet, dat hij het luchtvaartuig in een luchtwaardige conditie heeft bevonden. De toelichting op de Regeling zegt daarover immers het volgende:

De verklaring wordt medeondertekend door een daartoe bevoegde grondwerktuigkundige of onderhoudstechnicus. De medeondertekening houdt in dat de luchtwaardigheid van het betreffende luchtvaartuig goed bevonden is.

Deze mede ondertekening gaat daarmee aanzienlijk verder dan bij de aanvraag van het S-BVL (zie Art. 9 lid c).

In de praktijk is gebleken, dat geen of nauwelijks “deskundigen” zijn te vinden, die een verklaring als bedoeld onder Art. 9c willen afleggen zonder opnieuw een uitgebreide inspectie van het luchtvaartuig door te voeren. Dit zal bij een verklaring als bedoeld onder Art. 16 lid 3 zonder meer en nodeloos kostenverhogend werken.

Bovendien is bij het introduceren van kwaliteitssystemen als ISO 9000 overduidelijk gebleken, dat het toevoegen van eindcontroles nauwelijks kwaliteit verhogend werken.

Kwaliteit dient in het controleproces ingebouwd te zijn en dit was juist het uitgangspunt van de oorspronkelijke Regeling Amateurbouw Luchtvaartuigen, die – zoals eerder genoemd – een zeer acceptabel niveau van veiligheid heeft opgeleverd.

Wel zou deze toevoeging de veiligheid kunnen bevorderen indien het onderhoud is uitgevoerd door een eigenaar die het vliegtuig tweedehands heeft gekocht en geen aanvullende onderhoudstraining heeft genoten en zodoende het toestel niet door en door kent.

Tenslotte gaat ook hier de harmonisatie gedachte niet op. Bij een amateurbouw luchtvaartuig beschikt de bouwer als geen ander over technische kennis van het luchtvaartuig. Daarnaast is er een groot eigen belang bij het uitvoeren van goed onderhoud, immers het leven van de bouwer / vlieger kan ervan af hangen! Bij een fabriek gebouwde MLA zal de eigenaar meestal weinig technische kennis van het vliegtuig hebben en blijft niets anders over dan terug te vallen op externe controle.

Artikel 23

1. Wijziging van een luchtvaartuig behoeft de instemming van de minister.

2. Met het ontwerp van een wijziging van een luchtvaartuig wordt ingestemd *nadat* is aangetoond dat het gewijzigde luchtvaartuig voldoet aan de luchtwaardigheidsvoorschriften en de geluidseisen die toegepast zijn bij de toelating in Nederland van het type luchtvaartuig zoals die van kracht zijn op de datum van het verzoek om instemming.

T.a.v. Lid 2. Het verdient aanbeveling het woord *nadat* te vervangen door *indien*, dit i.v.m. de verdere uitwerking in art. 24

Artikel 24

1. De minister stemt zonder aanvraag daartoe reeds in met een wijziging van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-BvL, of een speciaal-BvL betreffende een historisch luchtvaartuig, indien:

a. met betrekking tot het ontwerp:

1°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging zijn voorbereid door de houder van een ontwerperkenning;

2°. met het ontwerp van de wijziging is ingestemd door middel van een aanvullend typecertificaat voor het betreffende type luchtvaartuig bedoeld in artikel 27;

3°. met het ontwerp van de wijziging al eerder is ingestemd voor het betreffende type luchtvaartuig;

4°. indien een aldus gewijzigd luchtvaartuig reeds eerder in Nederland is toegelaten;

5°. het de inbouw van een in Nederland toegelaten uitrustingsstuk voor het betreffende type luchtvaartuig betreft;

6°. een aanvullend typecertificaat is afgegeven door een lidstaat van de EASA overeenkomstig de procedures van Part 21;

7°. Service Informatie is verstrekt en de wijziging is goedgekeurd door de primair certificerende autoriteit, of

8°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging is opgenomen in CS-STAN zoals laatstelijk gewijzigd;

b. met betrekking tot de geluidsproductie, de uitvoerende van het onderhoud aan de hand van bijlage 3 bij deze regeling heeft vastgesteld dat de wijziging *geen* invloed heeft op de geluidsproductie van het luchtvaartuig;

T.a.v. Lid 8a.

Ik pleit ervoor om toe te voegen: “*of FAA AC-43-13 Acceptable Methods, Techniques, and Practices: Aircraft Inspection and Repair, Aircraft Alterations*”.

AC-43-13 is de wereldwijde standard voor het ontwerpen van reparaties en wijzigingen, en biedt een weelde aan kennis en ervaring die CS-STAN nauwelijks meer kan bereiken.

T.a.v. Lid 8b. Het woord “geen” zou beter vervangen kunnen worden door “geen nadelige invloed” ...

Immers, als een wijziging geen extra geluid of een gewichtsverhoging toevoegt maar wel een aerodynamische verbetering is die het luchtvaartuig beter doet klimmen dan wordt de referentiehoogte voor de geluidsmeting hoger en het overvlieglawaai geringer. Het is in zo’n geval nodeloos kostenverhogend om een nieuwe geluidmeting uit te voeren.

Artikel 25

1. De aanvraag voor:

- a. het verkrijgen van instemming met het ontwerp van een wijziging van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-BvL of een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL voor wijzigingen waarvan het ontwerp niet voldoet aan een van de criteria in artikel 2, eerste lid, onder a, en
- b. het verkrijgen van de verklaring ten aanzien van het voldoen aan de geluidseisen voor die wijzigingen van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-BvL of een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL waarvan niet vaststaat dat die **geen** invloed hebben op de geluidsproductie van het luchtvaartuig, alsmede

T.a.v. lid B. Ook hier zou het woord “geen” zou beter vervangen kunnen worden door “geen nadelige” invloed

Artikel 26.

1. De minister stemt zonder aanvraag daartoe reeds in met een wijziging van een orphan aircraft, een amateurbouwluchtvaartuig, een MLA, een MLH, een lichte gyrokopter, of een gemotoriseerd schermvliegtuig, indien:

a. met betrekking tot het ontwerp:

1°. de wijziging is goedgekeurd door de originele ontwerper of kitfabrikant van het luchtvaartuig,

2°. voor de wijziging van een zelf ontworpen amateurbouwluchtvaartuig of een luchtvaartuig waarvan de originele ontwerper of kitfabrikant niet meer bestaat, conform artikel 4 is aangetoond dat aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen volgens artikel 3 dan wel artikel 10, eerste lid, onder a is voldaan,

3°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging is opgenomen in CS-STAN zoals laatstelijk gewijzigd, of

4°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging zijn voorbereid door de houder van een ontwerperkenning;

b. met betrekking tot de geluidsproductie de houder, eigenaar of de uitvoerende aan de hand van bijlage 3 bij deze regeling heeft vastgesteld dat de wijziging geen invloed heeft op de geluidsproductie van het luchtvaartuig;

c. met betrekking tot de gegevens de houder, eigenaar of de uitvoerende aan de hand van bijlage 4 heeft vastgesteld dat de wijziging **geen** invloed heeft op de gegevens van het luchtvaartuig **die zijn vastgelegd in het Nederlandse luchtvaartuigregister; en**

d. de houder, eigenaar of de uitvoerende vastgesteld heeft dat deze wijziging in combinatie met eerder uitgevoerde wijzigingen en reparaties **geen nadelige invloed** op de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig heeft.

T.a.v. lid 4a. Hetgeen in lid 4a is gesteld heeft een andere reikwijdte dan vermeld in de toelichting op de Regeling die luidt:

De ontwerper van een amateur gebouwd luchtvaartuig, vaak een kitfabrikant, geeft de bouwer vaak op een aantal punten in het ontwerp een zekere vrijheid voor de detail-invulling. Bijvoorbeeld de specifieke plaats van een instrument in het dashboard kan door de bouwer aangepast worden aan zijn eigen specifieke voorkeuren. Wanneer de houder van het luchtvaartuig later een wijziging van het luchtvaartuig wil doorvoeren die binnen deze door de ontwerper/kitfabrikant geboden invullingsruimte valt, wordt het ontwerp van deze wijziging door de minister als goedgekeurd door de fabrikant beschouwd. Er hoeft hiervoor dan ook geen wijzigingsaanvraag te worden ingediend.

Er is een wezenlijk verschil tussen een door de ontwerper voorbereide en omschreven wijzigingen als bedoeld in art.26 lid 4a en de in de toelichting genoemde “vrijheid m.b.t.

invullen van details”. Het uitgangspunt van amateurbouw van luchtvaartuigen is van aanvang af gebaseerd op het educatieve karakter ervan. Het is om die reden, dat de ontwerper – zelfs bij de meest geavanceerde ontwerpen – het invullen van een aantal details overlaat aan de bouwer. Dit natuurlijk in- en voor zover deze details geen invloed hebben op de sterkte en aerodynamische eigenschappen van het vliegtuig.

De nu aanwezige tegenstrijdigheid tussen art. 4a. en de toelichting zou mogelijk opgelost kunnen worden met een betere omschrijving van de bedoelde wijzingen. Hierbij zouden bijvoorbeeld wijzigingen als bedoeld onder het begrip “ingrijpende wijziging” uit artikel 1 uitgesloten kunnen worden.

T.a.v. lid 4c. Ook hier zou het woord “geen” beter vervangen kunnen worden door “geen nadelige” invloed.

Artikel 38

1. Met betrekking tot het onderhoud van een luchtvaartuig is de houder verplicht ervoor te zorgen dat de minister op zijn verzoek wordt ingelicht omtrent het Regeling veiligheid luchtvaartuigen tijdstip, waarop met het onderhoud dan wel met bepaalde daartoe behorende werkzaamheden zal worden aangevangen.

2. Het onderhoud van een amateurbouwluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter, of een gemotoriseerd schermvliegtuig mag worden uitgevoerd door of onder toezicht van de houder van het luchtvaartuig, met uitzondering van het onderhoud aan de verplichte instrumenten, radiocommunicatie-, navigatie-, en identificatieapparatuur.

3. De houder van een orphan aircraft, historisch luchtvaartuig of helikopter, met een maximaal toegelaten startmassa van 2730 kg of minder, of ballon of een zweefvliegtuig, mag het piloot-eigenaar onderhoud, zoals opgenomen in het onderhoudsprogramma, uitvoeren zoals omschreven in Part ML wanneer hij voldoet aan de daartoe relevante eisen in Part ML, tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd onder een AOC of een ontheffing van artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van eigen bedrijf.

4. Het onderhoud van vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van ten minste 5700 kg en van helikopters met een maximaal toegelaten startmassa van ten minste 2730 kg, wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe erkend onderhoudsbedrijf.

5. Het onderhoud van luchtvaartuigen die volledig worden ingezet voor niet-militaire staatsactiviteiten of diensten en die zijn voorzien van een ICAO-standaard-BvL wordt uitgevoerd door een daartoe erkend onderhoudsbedrijf

T.a.v. lid 4. Het zou duidelijker zijn om “maximaal toegelaten startmassa van ten minste 5700 kg resp. 2730 kg”, te vervangen door maximaal toegelaten startmassa van 2730 kg. of meer.

Artikel 46

1. Het is verboden een amateurbouwluchtvaartuig te gebruiken voor:

a. luchtwerk;

b. vlieglessen;

c. commerciële doeleinden;

d. verhuur of rondvluchten;

e. IFR-vluchten; en

f. vluchten boven of binnen een afstand van 100 meter van de bebouwde kommen, gebouwen, industriegebieden, havengebieden of mensenverzamelingen, tenzij benodigd voor start en landing.

2. De minister kan aanvullende gebruiksbeperkingen stellen. Deze aanvullende gebruiksbeperkingen worden opgenomen op het BvL of in een bijlage bij het BvL.

3. In en op het amateurbouwluchtvaartuig wordt duidelijk aangegeven dat het een experimenteel luchtvaartuig betreft waarvan niet is aangetoond dat het voldoet aan de internationale veiligheidseisen voor luchtvaartuigen.

T.a.v. lid b. Gebleken is, dat dit verbod voornamelijk stoelt op het tegengaan van gebruik van amateurbouw vliegtuigen bij commerciële vliegscholen. Dat wordt echter al afgedekt door lid c van dit artikel.

Toestaan van vlieglessen van de eigenaar/houder op zijn zelfgebouwde vliegtuig zou juist de veiligheid verhogen, want amateurbouwvliegtuigen hebben vaak een wat sportiever gedrag dan fabrieks-gebouwde vliegtuigen en het is veilig om daarmee vertrouwd te raken, vanaf het begin af aan, onder begeleiding van een professionele instructeur.

Daarbij moet worden aangetekend, dat niet alle amateurbouw vliegtuigen door hun vlieggedrag geschikt zijn voor “ab-initio” training. Ik stel daarom voor het totale verbod te vervangen door een toestemmingsregeling, waarbij het ter beoordeling van de Minister is of een vliegtuig geschikt is voor ab-initio training. Op den duur zal zich dan door het gebruik een overzicht vormen van vliegtuigen die geschikt zijn en zal deze toestemming nauwelijks extra werk opleveren. Eventueel zouden extra beperkingen kunnen worden opgelegd t.a.v. het afleggen van een examen voor een vliegbrevet. Een praktische overweging is daarbij namelijk ook dat een examinerator niet gedwongen kan worden om te examineren op een vliegtuigtype dat hij absoluut niet kent.

T.a.v. lid e. IFR-vluchten

Andere EASA-landen waaronder Engeland en Duitsland laten na het uitvoeren van een risicoanalyse inmiddels ook IFR-vliegen onder voorwaarden toe. Het in deze Regeling opgenomen verbod op IFR vliegen lijkt meer gestoeld op “onderbuik gevoel” dan op analyse van de risico’s. Het mag zo zijn, dat een dichtbevolkt land als Nederland extra risico met zich mee brengt, echter uit de Duitse LBA risico analyse is niet gebleken dat het ongevalsrisico überhaupt toe neemt. En ook Duitsland kent een groot aantal dichtbevolkte gebieden. Het mogelijke extra gevaar door de hoge bevolkingsdichtheid is dan ook m.i. slechts “academisch”.

T.a.v. VFR Day only zou men zelfs kunnen redeneren, dat VFR Night in een dichtbevolkt land minder risico met zich mee brengt, omdat de piloot beter kan beschikken over verlichte referentiepunten op de grond, dan bij vliegen boven uitgestrekte bosgebieden.

Artikel 51

Lid 3. Deze generieke toestemming is beperkt tot een verblijf van maximaal 28, al dan niet opeenvolgende, dagen per kalenderjaar.

Deze bepaling lijkt mij in strijd met het door Nederland geratificeerde ECAC verdrag. De daar genoemde “recommendations” spreken over toegang en verblijf “without any limitations”.

Uit de toelichting bij de Regeling en het IAK blijkt:

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.

T.a.v. de kennelijke verbod is niet duidelijk op welk artikel van de Regeling dit betrekking heeft. Ik acht dit “verbod” ongewenst en het t.o.v. de bestaande Regeling Amateurbouw Luchtvaartuigen een aanzienlijk beperkende factor, waarvan niet duidelijk is hoe deze beperking de veiligheid zou verbeteren.

Tevens lijkt dit “verbod” in strijd zijn met het Verdrag van Rome uit 1957 waarbij de EEG werd opgericht, en waarin de vier vrijheden binnen de EEG waren vastgelegd: van personen, diensten, goederen en kapitaal.

In het verdrag van Maastricht van 1991 werd de Europese Unie opgericht waarin ok het vrij verkeer van personen, diensten, goederen en kapitaal tussen de lidstaten werd overeengekomen.

Een verbod om tweedehands amateurbouwluchtvaartuigen te importeren of te exporteren vanuit of naar EU-lidstaten, zou een aantasting zijn van een Europees grondrecht, door een nationale Nederlandse Regeling.