

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

DIGITAAL INGESTUURD

Datum: 18 oktober 2019
Betreft: Internetconsultatie Regeling Veiligheid Luchtvaartuigen

Mijne heren,

Als bijlage treft u mijn bezwaren en voorstellen aan m.b.t. het concept "Regeling veiligheid luchtvaartuigen".

Hopend spoedig van u te vernemen, verblijft de ondergetekende.
Met vriendelijke groeten.



Simon Paul
Eigenaar

PlaneTime

P.O. Box 271
6190 AG BEEK
The Netherlands

www.planetime.nl
info@planetime.nl

VAT Number 156065770.B01
Chamber of Commerce 57313806

Bank Account 8020005
IBAN NL04 INGB 0008 0200 05
BIC INGBNL2A



Algemeen

De titel "Regeling veiligheid luchtvaartuigen" is erg algemeen Deze regeling betreft echter namelijk alleen de beperkte groep uit Appendix 1 van EU Regulation 2018/1139.

Voorstel is om de naam te wijzigen in een regeling die de inhoud meer recht doet.

Doel van de regeling:

Het doel is te komen tot één duidelijke en consistente **Nederlandse regeling** betreffende de luchtwaardigheid voor alle luchtvaartuigen die niet onder de Europese luchtvaart veiligheid regelgeving vallen. In de huidige regelingen zijn in de loop van de jaren tegenstrijdigheden, overlappingsen en onduidelijkheden geconstateerd betreffende met name het onderhoud van deze luchtvaartuigen. Dit leidde tot onduidelijkheden en interpretatieverschillen bij de betreffende sector en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Met de herziening van de huidige regelingen wordt dit hersteld.

De verwachte effecten:

- Op een aantal punten wordt beter 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 en de mogelijkheden die daarin worden gegeven betreffende het onderhoud.
- De mogelijkheid om een tweedehands amateurbouwvluchtvaartuig te importeren is vervallen.

Zienswijze:

Alle vliegtuigen uit verschillende categorieën worden samengevoegd waardoor het document moeilijk te lezen is.

Voorstel: Beschrijf de regels per categorie en neem eventuele dubbelzeggingen voor lief.

Doel en beoogd effect van de Regeling sluiten niet op elkaar aan. Regeling is immers een nationale Regeling en aansluiting op Europese regelgeving kan geen motivatie zijn om de bestaande regeling te vervangen.

De Regeling heeft de naam Veiligheid Luchtvaartuigen gekregen hetgeen impliceert dat de veiligheid, of eerder het gebrek aan veiligheid, de grondslag of één van de grondslagen is geweest voor het opstellen van de nieuwe Regeling. Nergens is aangetoond dat;

- a) Een gebruikt amateurbouwvluchtvaartuig na inschrijving in Nederland onveilig is dan een in Nederland gebouwd amateurbouwvluchtvaartuig;

PlaneTime

P.O. Box 271
6190 AG BEEK
The Netherlands

www.planetime.nl
info@planetime.nl

VAT Number 156065770.B01
Chamber of Commerce 57313806

Bank Account 8020005
IBAN NL04 INGB 0008 0200 05
BIC INGBNL2A



- b) Het aantal ongevallen met in Nederland geregistreerde doch in het buitenland gebouwde amateurbouwluchtvaartuigen (significant) hoger is dan het aantal ongevallen met in Nederland gebouwde amateurbouwluchtvaartuigen;
- c) De kwaliteit van in Nederland gebouwde amateurbouwluchtvaartuigen (significant) beter is dan die van in het buitenland gebouwde amateurbouwluchtvaartuigen. Een verplichte bouwbegeleiding, kwaliteitseisen, tussentijdse kwaliteitscontroles en grondige eindkeuring ontbreken immers in Nederland.

Voorstel:

Laat gebruikte amateurbouwluchtvaartuigen toe op het Nederlandse register maar borg de veiligheid door, voorafgaande aan afgifte van een S-BvL, een uitgebreide technische inspectie te eisen die uitgevoerd dient te worden door een bevoegd onderhoudsbedrijf waarbij bijvoorbeeld de beschikking over een Part-M licentie een minimale eis is.

Introduceer een voor de Nederlandse bouwer verplichte manier om tot de bouw van een veilig amateurbouwluchtvaartuig te komen. Volg het systeem zoals toegepast in het Verenigd Koninkrijk en Duitsland; intensieve bouwbegeleiding, verplichte inspecties voordat belangrijke componenten worden afgebouwd, een grondige eindkeuring en een minimale eis betreffende opleiding en vliegervaring op het specifieke amateurbouwluchtvaartuig voordat solo-vluchten mogen worden uitgevoerd. Delegeer deze taken eventueel aan een gespecialiseerde organisatie, parallel aan de werkwijze in het Verenigd Koninkrijk (LAA) en Duitsland (OUV).

Artikel 4, No.6

"Voor het ontwerp van een niet zelf ontworpen amateurbouwluchtvaartuig...."
De opbouw van deze zin is erg merkwaardig. Hoe kan immers een bouwer een niet zelf ontworpen luchtvaartuig ontwerpen ? De bouwer kan een dergelijk vliegtuig wel bouwen en de zin zou beter klinken als dit bouwen zou worden meegenomen in die frase.

Voorstel is "Alvorens met de constructie van een niet zelf ontworpen amateurbouwluchtvaartuig kan worden aangevangen dienen de gegevens te worden overlegd die nodig zijn om aan te tonen dat wordt voldaan.... etc"

Artikel 9

Op 14 juni 1985 ondertekenden de regeringsleiders van België, Nederland, Luxemburg, Duitsland en Frankrijk het eerste Verdrag van Schengen. Ze kwamen overeen de personencontrole aan hun gemeenschappelijke grenzen af te schaffen. Zo ontstond een gebied zonder binnengrenzen dat bekendstaat als Schengenruimte.

PlaneTime

P.O. Box 271
6190 AG BEEK
The Netherlands

www.planetime.nl
info@planetime.nl

VAT Number 156065770.B01
Chamber of Commerce 57313806

Bank Account 8020005
IBAN NL04 INGB 0008 0200 05
BIC INGBNL2A



In 1986 is de Europese Akte gesloten door de twaalf toenmalige leden van de Europese Gemeenschap. Deze Europese akte houdt in dat er vanaf 1993 een interne Europese markt is met vrij verkeer van kapitaal, goederen, diensten en personen. Deze akte draagt sommige bevoegdheden van lidstaten over aan instellingen van de Europese Unie.

Het niet langer faciliteren van de mogelijkheid om voor een niet door de aanvrager vervaardigd amateurbouwluchtvaartuig een speciaal bewijs van luchtwaardigheid af te kunnen geven staat haaks op het bovenstaande Verdrag. Juridische gronden om een niet door de aanvrager vervaardigd amateurbouwluchtvaartuig, een speciaal bewijs van luchtwaardigheid te weigeren, ontbreken.

Daarnaast is niet aangetoond dat de kans op een incident of accident met een niet door de aanvrager vervaardigd amateurbouwluchtvaartuig groter is dan de kans op een incident of accident met een amateurbouwluchtvaartuig dat wel door de aanvrager is vervaardigd. Het omgekeerde is juist het geval. Een niet door de aanvrager vervaardigd amateurbouwluchtvaartuig heeft in de handen van de vorige eigenaar al vliegreuen gemaakt waardoor eventueel aanwezige storingen konden worden verholpen en de luchtwaardigheid juist beter geborgd is dan die van een door de aanvrager vervaardigd amateurbouwluchtvaartuig. De kwaliteit en veiligheid van in het buitenland gebouwde amateurbouwluchtvaartuigen overtreft vaak die van in Nederland gebouwde exemplaren vanwege de strengere eisen qua begeleiding en kwaliteitscontroles. Ongelukscijfers tonen niet aan dat er verschillen bestaan in het aantal incidenten en accidenten in de beide groepen (amateurbouw en gecertificeerde GA). In de toelichting en met name ten aanzien van de achtergronden van de regelgeving wordt gesproken over de basisvereisten voor de luchtwaardigheid (technische veiligheid). Binnen de EU is het blijkbaar belangrijk om de regels met betrekking tot de veiligheid van de luchtvaart te verzekeren. Ook voor niet door de aanvrager vervaardigde amateurbouwluchtvaartuigen is deze veiligheid te verzekeren middels een grondige keuring, analoog aan de BvL-acceptatiekeuring voor luchtvaartuigen met een BvL. Nogmaals, enige juridische grond om een speciaal BvL te weigeren voor een niet door de aanvrager vervaardigd amateurbouwluchtvaartuig, ontbreekt. De stelling dat er geen inzicht te verkrijgen valt in het kwaliteitsniveau en daarmee het veiligheidsniveau van geïmporteerde amateurbouwluchtvaartuigen is onjuist. Analoog aan keuringen van luchtvaartuigen met een BvL is het zeer wel mogelijk om de kwaliteit en veiligheid van geïmporteerde amateurbouwluchtvaartuigen vast te stellen. Bovendien impliceert de stelling dat in Nederland gebouwde amateurbouwluchtvaartuigen altijd voldoen aan de vigerende kwaliteits- en veiligheidseisen. De borging van deze kwaliteits- en veiligheidseisen voor in Nederland gebouwde amateurbouwluchtvaartuigen ontbreekt in het concept IENW/BSK-2019/174222. Ook in dit licht is het niet acceptabel om beperkingen op te leggen aan te importeren amateurbouwluchtvaartuigen.

De bepalingen lijken mij ook in tegenspraak staan tot het door Nederland geratificeerde ECAC-verdrag. De daar genoemde "recommendations" spreken over toegang en verblijf "without any limitations".

PlaneTime

P.O. Box 271
6190 AG BEEK
The Netherlands

www.planetime.nl
info@planetime.nl

VAT Number 156065770.B01
Chamber of Commerce 57313806

Bank Account 8020005
IBAN NL04 INGB 0008 0200 05
BIC INGBNL2A



Voorts is het volstrekt onduidelijk wat het lot is van een door de aanvrager vervaardigd amateurbouwvluchtvaartuig als deze aanvrager stopt met zijn vlieg carrière. Ondanks de jarenlange verlenging van het speciale bewijs van luchtwaardigheid door IL&T en de juridisch correcte wijze van inschrijving in het Nederlandse burgerluchtvaartregister, is het amateurbouwvluchtvaartuig na verkoop binnen Nederland een toestel dat niet door de aanvrager van een verlenging van het speciale bewijs van luchtwaardigheid is vervaardigd. Het weigeren van een speciaal bewijs van luchtwaardigheid aan een koper van deze machine is juridisch niet vol te houden. In die optiek maakt het dus weinig tot geen verschil om een amateurbouwvluchtvaartuig van een in Nederland woonachtige vervaardiger of een in het buitenland woonachtige vervaardiger aan te schaffen, zolang de kwaliteit en veiligheid geborgd kan worden.

Het artikel zou derhalve moeten worden uitgebreid met een paragraaf die de methode beschrijft op welke wijze een niet in Nederland en niet door de aanvrager vervaardigd amateurbouwvluchtvaartuig kan worden ingeschreven in het register der Nederlandse burgerluchtvaartuigen én op veilige wijze kan worden voorzien van een speciaal bewijs van luchtwaardigheid.

Het voorstel is;

Voor het verkrijgen van een speciaal-BvL voor een niet door de aanvrager gebouwd amateurbouwvluchtvaartuig, waarvan het ontwerp reeds als acceptabel is beoordeeld, worden ingediend:

- a) Een specificatie van het vluchtvaartuig;
- b) Een S-BvL keuringsrapport van een houder van minimaal een EASA Part-M onderhoudslicentie waaruit blijkt dat het niet door de aanvrager gebouwde amateurbouwvluchtvaartuig zich in een luchtwaardige conditie bevindt op basis van een uitvoerige en gedetailleerde inspectie;
- c) De gegevens die nodig zijn om aan te tonen dat een niet zelf ontworpen amateurbouwvluchtvaartuig voldoet aan de luchtwaardigheidseisen, welke op het amateurbouwvluchtvaartuig van toepassing zijn. Dit kan met behulp van een bewijs van luchtwaardigheid dat voor hetzelfde type vluchtvaartuig is afgegeven in een van de volgende landen:
 - 1^o. Australië,
 - 2^o. Canada,
 - 3^o. Verenigd Koninkrijk,
 - 4^o. Verenigde Staten van Amerika;
 - 5^o. Zwitserland, of
 - 6^o; Enig bij EASA aangesloten lidstaat.
- d) Een verklaring waarin wordt aangetoond, dat het vluchtvaartuig op het tijdstip van aankomst in Nederland was voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid uit één van de onderstaande staten en waaruit blijkt dat het

PlaneTime

P.O. Box 271
6190 AG BEEK
The Netherlands

www.planetime.nl
info@planetime.nl

VAT Number 156065770.B01
Chamber of Commerce 57313806

Bank Account 8020005
IBAN NL04 INGB 0008 0200 05
BIC INGBNL2A



- op dat tijdstip aan het luchtverkeer in de exporterende staat mocht deelnemen, zijnde
- 1^o. Verenigde Staten van Amerika
 - 2^o. Canada
 - 3^o. Een aan de Multilaterale Overeenkomst inzake bewijzen van luchtwaardigheid van ingevoerde luchtvaartuigen (Trb. 1961, 117) deelnemende staat, of
 - 4^o. Een aan de EASA deelnemende staat.
- e) Een verklaring dat alle verplichte wijzigingen zijn uitgevoerd en alle verplichte onderhoudsaanwijzingen zijn nagekomen;
 - f) Een exemplaar van het bij het amateurbouwluchtvaartuig behorende vlieghandboek;
 - g) Een omschrijving van alle verwisselbare onderdelen en uitrustingsstukken;
 - h) Een omschrijving van de afwijkingen van het ontwerp met welke afwijkingen de minister heeft ingestemd;
 - i) Een geluidsmetrapport waaruit blijkt, dat het luchtvaartuig voldoet aan de geluidseisen van ICAO Annex 16, Vol. I.

Artikel 16

“De aanvraag voor de verlenging van de geldigheidsduur van een speciaal-BvL betreffende een amateurbouwluchtvaartuig wordt vergezeld van een verklaring...”

Aangezien de Regeling de veiligheid, of eerder het gebrek aan veiligheid in het verleden als grondslag heeft, dient te worden aangetoond dat een mede ondertekening van de aanvraag voor de verlenging van de geldigheidsduur van een speciaal-BvL betreffende een amateurbouwluchtvaartuig door een houder van één van de genoemde bevoegdheden, een significante verhoging van de veiligheid van de luchtvaart tot gevolg heeft. Uit ongevalsrapporten blijkt geen noodzaak tot de invoering van deze mede ondertekening terwijl de kosten voor de houder/eigenaar fors oplopen.

Voorstel: Schrap Artikel 16, sub 3. aangezien de noodzaak niet is aangetoond.

Artikel 46

In diverse Europese landen is het onder bepaalde voorwaarden mogelijk om een amateurbouwluchtvaartuig te gebruiken voor IFR-vluchten. In het Verenigd Koninkrijk heeft onlangs het eerste amateurbouwluchtvaartuig toestemming gekregen om IFR-vluchten uit te voeren. Voorstel is derhalve om het verbod op IFR vluchten in dit artikel te verwijderen en in samenwerking met de sector te komen tot een veilig kader waarbinnen IFR-vluchten door amateurbouwluchtvaartuigen mogelijk wordt gemaakt.

PlaneTime

P.O. Box 271
6190 AG BEEK
The Netherlands

www.planetime.nl
info@planetime.nl

VAT Number 156065770.B01
Chamber of Commerce 57313806

Bank Account 8020005
IBAN NL04 INGB 0008 0200 05
BIC INGBNL2A



In dit kader volgt het voorstel om amateurbouwluchtvaartuigen toe te laten voor VFR operaties buiten de Uniforme Daglichtperiode (UDP) en minimale eisen te formuleren voor wat betreft uitrusting tijdens dergelijke operaties.

Artikel 51

In het licht van het bovenstaande verzoek zal derhalve ook paragraaf 2 moeten worden aangepast.

-0-0-0-0-

PlaneTime

P.O. Box 271
6190 AG BEEK
The Netherlands

www.planetime.nl
info@planetime.nl

VAT Number	156065770.B01
Chamber of Commerce	57313806
Bank Account	8020005
IBAN	NL04 INGB 0008 0200 05
BIC	INGBNL2A

