

## Internetconsultatie Regeling veiligheid luchtvaartuigen

Zienswijze Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers

---

### **Inleiding:**

De Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers (NVAV) is een vereniging die volgend jaar vijftig jaar bestaat. De NVAV stelt zich tot doel de belangen van de Nederlandse amateurvliegtuigbouwers te behartigen.

Dat doen we door de bouwers/vliegers te voorzien van technisch en operationeel advies bij de bouw en operatie van hun project. De NVAV participeert ook in andere nationale en internationale organisaties.

Vanuit die kennis, ervaring en betrokkenheid dient de NVAV deze zienswijze in.

Naast de hieronder ingebrachte punten hebben we een aantal opmerkingen die niet zozeer betrekking hebben op de tekst van het voorstel maar die volgens ons wel belangrijk zijn in de context van de nieuwe regeling.

Tot nu toe is de regelgeving gebaseerd op de eigen verantwoordelijkheid van de bouwer c.q. houder. Dit principe kan bij sommige buitenstaanders of zelfs betrokkenen voor enige verbazing zorgen. Maar uiteindelijk leert de jarenlange praktijk dat de regeling goed werkt en dat de amateurbouw een goed veiligheidsniveau laat zien.

Een aantal wijzigingen voorgesteld in de nieuwe regeling lijkt er op te wijzen dat de overheid het principe van de eigen verantwoordelijkheid wil loslaten. We noemen hierbij ook uitdrukkelijk de maatregelen betreffende het uitvoeren van onderhoud die wel besproken, maar uiteindelijk niet opgenomen zijn in het concept.

Vijftig jaar geleden waren de regels waaronder een luchtvaartuig gebouwd kon worden bijzonder streng. De NVAV moest toen zelfs een Erkenning verwerven om toezicht te houden op haar bouwende leden. Ongeveer twintig jaar geleden heeft de overheid het roer omgegooid middels de huidige Regeling amateurbouwvliegtuigen, waarin de verantwoordelijkheid voor het amateurbouwvliegtuig volledig bij de amateurbouwer werd gelegd.

Deze radicale koerswijziging was een moedige maar gouden beslissing. In de afgelopen twintig jaar zijn er veel amateurbouwvliegtuigen voltooid en in bedrijf gekomen. Momenteel bedragen de amateurbouwvliegtuigen zo'n twintig procent van de Nederlandse lichte luchtvaartvloot onder de 2000 kg. startgewicht. In die tijd is er geen door een NVAV-lid gebouwd toestel verongelukt door een bouwfout. De eigen verantwoordelijkheid werkt. De bouwer gaat niet lichtzinnig om met kwaliteit want hij gaat zelf vliegen met zijn toestel en zet daarmee zijn eigen leven op het spel. Het is daarbij evident dat ook de externe veiligheid voor ons een belangrijke factor is.

Het lijkt erop dat de overheid zaken wil aanscherpen maar zelf geen middelen heeft om toezicht te houden op die aanscherping. Het is dan gemakkelijk de uitvoering van die aanscherping te vinden in het verleggen van de verantwoordelijkheid elders, zoals een handtekening van een bevoegd persoon. Het is echter maar de vraag of dit zal leiden tot een beter veiligheidsniveau.

# Internetconsultatie Regeling veiligheid luchtvaartuigen

Zienschwizje Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers

---

In onze optiek staat het principe van “kleine overheid op afstand” op gespannen voet met de wens voor meer regulering. Bij alle landen waar de amateurbouw bloeit en waar alle stakeholders tevredenheid zijn, zien we of een actief deelnemende overheid (België, VS) of een situatie waarbij zaken gedelegeerd zijn aan de sector zelf (LAA-Verenigd koninkrijk, UOV – Duitsland, S-EAA – Zweden). We denken dat dat laatste model zal leiden tot meer mogelijkheden, betere maar toch betaalbare controle en minder regeldruk tezamen met een nog beter veiligheidsniveau.

We wijzen naar het door de NVAV opgerichte ANMI (Aircraft Noise Measuring Institute) als voorbeeld van hoe de sector zelf op een goede manier belangrijke taken op zich kan nemen. We geloven dat middels zo’n opzet een eventuele wens van de overheid tot meer controle goed gecombineerd kan worden met de ontwikkelingswens van de sector.

Wij pleiten ervoor de huidige regeling ongewijzigd in de nieuwe regeling op te nemen en tegelijkertijd een project te beginnen waarbij de overheid samen met de sector een nieuwe regeling zal opstellen ter realisering van een gezamenlijke doelstelling.

## 1. Titel van de regeling.

- De titel “Regeling veiligheid luchtvaartuigen” is te algemeen en suggereert ten onrechte, dat het over de veiligheid van alle luchtvaartuigen gaat. Deze regeling betreft echter slechts de beperkte groep van “General Aviation” luchtvaartuigen volgens Appendix 1 van EU Regulation 2018/1139.  
Wij zijn van mening dat de titel “Regeling ANNEX 1 luchtvaartuigen”, met een directe referentie naar EU Regulation 2018/1139 de lading beter zou dekken.

### *Voorstel:*

*Titel wijzigen in “Regeling Annex I luchtvaartuigen”*

## 2. Samenvoeging van regelingen in één document.

De Regeling noemt 9 soorten luchtvaartuigen. Afhankelijk van het soort gebruik ontstaat er een veelheid van soort gebruikers die we in categorieën kunnen indelen.

We hebben een overzicht (zie bijlage 1) gemaakt van de artikelen die per categorie relevant zouden zijn. Hieruit blijkt dat een groot aantal (ca. 40%) van de artikelen in de regeling niet relevant is voor een specifieke gebruiker. Maar die gebruiker zal zich toch door al die artikelen moeten worstelen om vast te stellen dat die niet van toepassing zijn voor zijn specifieke situatie. Het gevaar van misverstand, non- en over-compliance ligt op de loer. Het lijkt ons ook in strijd met het overheidsstreven de regelgeving minder complex te maken.

De wens van de opstellers om één overzichtelijke document voor alle luchtvaartuigen vallend onder ANNEX 1 van EU Regulation 2018/1139 te hebben is begrijpelijk. Maar wij vinden dat het belang van de doelgroep in dit geval zou moeten prevaleren.

### *Voorstel:*

*Herschik het document in delen. Wellicht dat hier en daar sprake zal zijn van herhaling van informatie, maar het zal leiden tot een beter leesbaar en dus bruikbaar document voor de doelgroepen.*

## 3. Mogelijkheid van import tweede hands amateurbouw geschraapt

- De mogelijkheid voor het importeren van een amateur gebouwd luchtvaartuig wordt volgens de inleiding geschraapt. Artikel 5 van de oude regeling beschrijft de procedure voor het verkrijgen van een speciaal-BVL voor vliegtuigen die zijn geïmporteerd. Dit artikel ontbreekt in de nieuwe regeling. Wij gaan er daarom vanuit dat wat de nieuwe regeling beoogt is dat er geen speciaal-BVL kan/zal worden uitgegeven aan een geïmporteerd amateurbouwvluchtvaartuig en niet zo zeer dat er sprake zal zijn van een importverbod. De toelichting is dan niet accuraat. Indien het wel de bedoeling is een importbeperking in te stellen dan zou dat in ieder geval niet gelden voor de amateurbouwvluchtvaartuigen uit de Schengen-landen aangezien er ten opzichte van die landen geen belemmering mag gelden.
- In de toelichting wordt beargumenteerd dat er een wens is om de toepassing van de regeling terug te brengen naar [uitsluitend] de mogelijkheid van het bouwen van een eigen vliegtuig. Ook wordt gesteld dat er geen inzicht is in het kwaliteitsniveau van de geïmporteerde vliegtuigen.

# Internetconsultatie Regeling veiligheid luchtvaartuigen

Zienschijde Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers

---

- Het argument “kwaliteitsniveau” is een vreemde. Immers, alle andere landen en zeker de landen waarvandaan regelmatig wordt geïmporteerd, kennen een veel strengere regelgeving dan hier in Nederland. Wij kunnen vanuit de sector bevestigen dat er geen probleem is met het kwaliteitsniveau van geïmporteerde vliegtuigen. Desgewenst kan de NVAV altijd een “import keuring” verzorgen.
- In gesprekken met DGLM en ILT blijkt dat niet de import van buitenlandse vliegtuigen als een probleem wordt beschouwd maar de export daarna naar andere Europese landen. (Italië koopt vliegtuig in Duitsland, registreert het in Nederland en vliegt ermee in Italië)
- We constateren dat Nederlandse burgers worden beperkt in hun mogelijkheid om te importeren omdat men de export wilt stoppen. De Italiaan kan overigens, ondanks de nieuwe maatregel, nog steeds met een NL vliegtuig in Italië vliegen door een in Nederland gebouwd vliegtuig aan te schaffen en te stationeren in Italië. Deze maatregel is daarom niet effectief. We verwachten ook dat er een situatie zou kunnen ontstaan dat vliegtuigen “in opdracht” zullen worden gebouwd ten behoeve van de export.
- Indien de nieuwe regeling registratie uitsluitend toestaat voor in Nederland gebouwde vliegtuigen is het noodzakelijk om te controleren of een vliegtuig wel in Nederland is gebouwd. Aangezien het concept daarover niets regelt, ontstaat er een fraudegevoelige situatie. We hebben in gesprekken met DGLM en ILT al aangegeven op welke manier deze beperking zou kunnen worden omzeild. Een registratie van en toezicht op een bouwproject zal onvermijdelijk zijn.
- Deze maatregel lijkt te willen voorkomen dat een PH vliegtuig langdurig in het buitenland wordt geopereerd (hierboven geven we al aan dat de maatregel niet effectief zal blijken). Uit gesprekken met ILT en DGLM blijkt dat men dit onwenselijk vindt aangezien zo’n vliegtuig zich kan onttrekken aan Nederlands toezicht.  
Dit argument lijkt ons niet valide. Een PH vliegtuig dient zich ook in Italië aan de regelgeving te houden. En indien Italië het onwenselijk vindt dat buitenlandse vliegtuigen zich langdurig op hun grondgebied vestigen, hebben zij middelen om zelf hier beperkingen aan te stellen.

## Voorstel:

*Artikel 5 van de oude regeling ongewijzigd opnemen in de nieuwe regeling.*

## 4. 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.

## Voorstel:

*Bij de begripsbepalingen toevoegen 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.

Amateurbouwvliegtuigen en MLA's hebben echter geen typecertificaat maar

# Internetconsultatie Regeling veiligheid luchtvaartuigen

Zienschijde Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers

---

kunnen wel ingrijpend worden gewijzigd. Daarom is het algemener om het woord “typecertificaat” te laten vervallen dan wel hier het woord “luchtvaartuig” te gebruiken.

*Voorstel:*

*Inrijpende wijziging: wijziging van een **luchtvaartuig** 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.*

## 5. Artikel 3.

Lid 1. De opsomming van de categorieën luchtvaartuigen is onvolledig. De categorieën (Regulation EU 2018/1139 ANNEX 1) die missen zijn:

- Vliegtuigen die in landingsconfiguratie een meetbare overtreksnelheid of minimale constante vliegsnelheid van hoogstens 35 knopen gekalibreerde luchtsnelheid (Calibrated Air Speed, CAS) hebben, [ ... ingekort ..]
- Vliegtuig/Helikopter/Paramotor/gemotoriseerde zweefvliegtuigen Zweefvliegtuigen Amfibie- of drijfvliegtuig/helikopter Op het luchtframe gemonteerd Total Recovery Parachute System Met één zitplaats 300 kg MTOM 250 kg MTOM Bijkomende 30 kg MTOM [ ... ingekort ...]
- Ballonnen en luchtschepen met één of twee plaatsen en die zijn ontworpen voor een maximumvolume van, voor heteluchtballonnen ten hoogste 1 200 m<sup>3</sup> en voor ander gas van ten hoogste 400 m<sup>3</sup>;
- Elk ander bemand luchtvaartuig met een maximale lege massa, inclusief brandstof, van hoogstens 70 kg.

*Voorstel:*

*Dit artikel aanvullen met de eisen voor deze soorten luchtvaartuigen en de benamingen harmoniseren.*

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, zeker gezien de hoge(re) kosten ervan. Het gebruik van elektronische navigatieapparatuur moet niet door nodeloos hoge kosten ontmoedigd worden. Met name GPS bevordert de veiligheid aangezien het een goede hulpmiddel is bij bijvoorbeeld het voorkomen van luchtruimschendingen.

*Voorstel:*

*(E)TSO certificeringseis voor navigatieapparatuur laten vervallen.*

## 6. Artikel 4

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 3. b

# Internetconsultatie Regeling veiligheid luchtvaartuigen

Zienschijde Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers

---

De in Bijlage 1 genoemde onderwerpen (1. Algemeen, 2. Prestaties, 3. Stabiliteit en besturing, etc.) strookt niet met de systeemgerichte indeling die Certification Specifications CS-VLA en CS-23 etc. gebruiken. Dit is bijzonder onhandig als compliance of equivalency met de luchtwaardigheidseisen moet worden aangetoond. Het verdient aanbeveling om de indeling te harmoniseren.

Lid 6.

Bij het tot stand komen van de lijst van landen is in het begin van de negentiger jaren uitgegaan van landen die terug zouden 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 volgens ons onnodig zijn ten aanzien van andere EU / EASA landen uitsluitende bepalingen op te nemen.

*Voorstel:*

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

- *EU-landen*
- *Zwitserland*
- *Australië*
- *Canada*
- *Verenigde Staten van Amerika*

## 7. Artikel 16 lid 3.

De nieuwe regeling vereist dat aan een aanvraag verlenging speciaal-BVL een verklaring van een bevoegd persoon wordt toegevoegd die verklaart dat het vliegtuig luchtwaardig is.

- In de toelichting wordt aangegeven dat deze maatregel voortvloeit uit de wens om de regels voor MLA en Amateurbouw te harmoniseren. Zoals eerder in deze zienschijde is aangevoerd, zijn deze luchtvaartuigen en de houders ervan niet met elkaar te vergelijken en is er in onze optiek geen noodzaak voor harmonisering.
- De maatregel is bovendien een enorme verzwarende voor de amateurbouw. De kostenstijging zoals genoemd in de toelichting is te optimistisch geraamd. Het probleem zit in het feit dat de bevoegd persoon dient te verklaren dat het toestel luchtwaardig is. Het is niet te verwachten dat zo'n verklaring zonder een grondige inspectie zal worden afgegeven. Het is evident dat zo'n inspectie niet voor het in de toelichting genoemd bedrag kan worden gerealiseerd. Bovendien zullen veel onderhoudsbedrijven terughoudend zijn bij het verstrekken van dit soort verklaringen aangezien zij onbekend zijn met (het ontwerp van) het vliegtuig en hun bedrijf niet is erkend voor de vele verschillende typen amateurbouwvliegtuigen.
- Bij het introduceren van kwaliteitssystemen als ISO 9000 is 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.

- Wanneer we ervanuit gaan dat een inspectie noodzakelijk zal zijn voor het verkrijgen van een verklaring van een bevoegd persoon, komt het recht van de houder om het onderhoud in eigen beheer uit voeren in het gedrang. Wij vinden deze maatregel daarom in strijd met de Luchtvaartwet.
- Hoewel niet genoemd in de toelichting, is uit gesprekken die we met ILT en DGLM hebben gevoerd de indruk ontstaan dat de oorsprong van deze maatregel ligt in het feit dat ILT onvoldoende in staat is om de “eigen verklaring” van de houder te controleren. Er wordt gerefereerd naar een situatie waar een niet uitgevoerde Service Bulletin heeft geleid tot een ongeval. Hoewel wij hebben kunnen beargumenteren dat het hier om een incident en geen systeemfout gaat, en dat het onderzoeksrapport op geen enkele manier een wijziging in de regelgeving adviseert, lijkt het erop dat deze kwestie helaas nog steeds van invloed is.  
Wanneer het gaat om de houder die het toestel niet zelf gebouwd heeft, begrijpen we de zorg. Tegelijkertijd zien we, mede op basis van de praktijk, het probleem niet. De meeste houders die geen verstand hebben van een bepaald aspect, laten dit nu al door een specialist doen. Of men laat een specialist het werk superviseren. Dit gebeurt bij zowel houders die zelf als bij houders die niet zelf gebouwd hebben. Doordat de houder altijd verantwoordelijk blijft, is er geen mede-ondertekenings-plicht. Hierdoor is het systeem laagdrempelig en werkt het goed. De maatregel zoals voorgesteld zal hier afbreuk aan doen.
- Het is opmerkelijk dat deze nieuwe eis aanzienlijk verder gaat dan bij de aanvraag van het speciaal-BVL (zie Art. 9 lid c).
- Tenslotte wijzen we erop dat onze evaluaties van de Regeling Amateurbouw Luchtvaartuigen geenszins hebben aangetoond, dat met de bestaande werkwijze (dus zonder medeondertekening door een derde) geen aanvaardbaar veiligheidsniveau kan worden gewaarborgd.

*Voorstel:*

*Regeling op dit punt ongewijzigd laten.*

*Indien de bedoeling van de regeling is een externe controle uit te oefenen op administratieve zaken, zoals bijvoorbeeld: “zijn alle service bulletins uitgevoerd?”, dan zou de NVAV daar wellicht een rol in kunnen spelen. Maar dat zou slechts een administratieve handeling zijn. Of een Service Bulletin op de juiste manier is uitgevoerd, blijft de verantwoordelijkheid van de houder.*

## 8. Artikel 24

- Lid 8a.  
AC-43-13 is de wereldwijde standard voor het ontwerpen van reparaties en wijzigingen, en biedt een weelde aan kennis en ervaring die in CS-STAN nog niet is bereikt.

*Voorstel:*

*Toevoegen: “of FAA AC-43-13 Acceptable Methods, Techniques, and Practices: Aircraft Inspection and Repair, Aircraft Alterations”.*

## 9. Artikel 38 lid 4.

*Voorstel:*

*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.*

*Vervangen door:*

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

## 10. Artikel 46.

- **Lid b. Verbod op lessen**

- i. 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.
- ii. Daarbij moet worden aangetekend dat, zoals ook bij gecertificeerde vliegtuigen, niet alle amateurbouw vliegtuigen geschikt zijn voor “ab-initio” training (of delen daarvan). Wij stellen 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. Deze beoordeling kan worden gedelegeerd aan de NVAV die hiervoor objectieve criteria zal hanteren.
- iii. Toestemming om te lessen op eigen vliegtuig, houdt geen recht op examinering in. Het is de verantwoordelijkheid van de houder om een examinerator te vinden die een examen op het betreffende toestel zou willen en kunnen afnemen. Er kan ook gekozen worden voor een verplichting het examen op een gecertificeerd vliegtuig af te leggen.
- iv. Volledigheidshalve memoreren we dat EASA Basic Regulation het lessen op Annex I vliegtuigen ter verkrijging van EASA brevetten, expliciet toestaat.

*Voorstel:*

*Toestemmingsregeling voor lessen op eigen vliegtuig toevoegen indachtig de bovengenoemde punten.*

- **lid e. IFR-vluchten**

- i. In gesprekken met ILT en DGLM blijkt dat deze beperking gehandhaafd dient te blijven in verband met verhoogde risico. Deze stelling wordt ingenomen zonder dat er sprake is van een onderliggend risico analyse.
- ii. Andere EASA-landen waaronder Engeland, Zweden en Duitsland laten na het uitvoeren van een risicoanalyse, inmiddels ook IFR-vliegen onder voorwaarden



# Internetconsultatie Regeling veiligheid luchtvaartuigen

Zienschwizje Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers

---

toe. 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 volgens ons dan ook slechts “academisch”.

- iii. Evenals bij lid c. kan hier worden gesteld dat niet alle amateurbouwluchtvaartuigen geschikt zijn om IFR mee te vliegen. In de toelichting wordt gesteld dat individuele toestellen niet kunnen worden beoordeeld. We delen die visie niet en lezen tussen de regels door dat de overheid niet in staat is om een individueel toestel te beoordelen. Want dat kan volgens ons wel. De NVAV kan via de LAA (VK) beschikken over methodieken om objectief vast te stellen of een amateurbouwluchtvaartuig geschikt zou zijn voor IFR. Dit evaluatiepakket gebruikt CS-23 als leidraad.
- iv. Onderdeel van dit pleidooi is dat amateurbouwluchtvaartuigen steeds meer worden uitgevoerd met geavanceerde apparatuur en gecertificeerde onderdelen, zoals propellers.
- v. De gezagvoerder van een éénmotorig vliegtuig dient altijd een afweging te maken onder welke minimale weerscondities het nog verantwoord is om te vliegen. Dit met het oog op een motorstoring. Dit is niet anders voor een amateurbouwluchtvaartuig dan met een gecertificeerd toestel. We wijzen erop dat het voordeel van het IFR vliegen vooral zit in het feit dat onder een IFR vliegplan kan worden gevlogen. Dit kan ook onder VMC of andere omstandigheden waarbij nog steeds een veilige noodlanding kan worden uitgevoerd. Iedere gezagvoerder houdt hier rekening mee maar deze gedachte zou ook in een regeling kunnen worden opgenomen.

*Voorstel:*

*Een toestemmingsregeling toevoegen aan het verbod op IFR indachtig de argumenten zoals hierboven opgevoerd.*

## 11. Artikel 51 Lid 3.

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

---

Contactpersoon:

Joop Sint Jago  
voorzitter@nvav.nl

-oOo-

## Bijlage 1.

Hoofdstuk / §	Artikel	Aspect	Lvt met ICAO-BvL	Amateur -bouw- luchtvrtn	Histor. lvt	M.L.A	M.L.H.	Lichte gyrocopt	Gemotor . Scherm- vliegtuig	Orphan aircraft MTOM <1200 kg	NL lvt die niet onder een AOC vliegen, met een S-BVL
<b>1</b>		<b>Inleidende bepalingen</b>									
	1	Begripsbepalingen	tekst. art.1	tekst. art.1	tekst. art.1	tekst. art.1	tekst. art.1	tekst. art.1	tekst. art.1	tekst. art.1	tekst. art.1
	2	Toepassingsbereik	tekst. art.2	tekst. art.2	tekst. art.2	tekst. art.2	tekst. art.2	tekst. art.2	tekst. art.2	tekst. art.2	tekst. art.2
<b>2</b>		<b>Ontwerp Amateurbouwluchtvaartuigen</b>									
	3			tekst. art.3							
	4			tekst. art.4							
<b>3</b>		<b>Bewijzen van luchtwaardigheid (BvL)</b>									
§1		Aanvraag afgifte of verlenging geldigheidsduur BvL									
	5		tekst. art.5		tekst. art.5					tekst. art.5	
§2		Affgifte ICAO-standaard BVL									

# Internetconsultatie Regeling veiligheid luchtvaartuigen

Zienschijde Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers

Hoofd stuk / §	Artikel	Aspect	Lvt met ICAO-BvL	Amateur -bouw- luchtvrtn	Histor. lvt	M.L.A	M.L.H.	Lichte gyrocopt	Gemotor . Scherm- vliegtuig	Orphan aircraft MTOM <1200 kg	NL lvt die niet onder een AOC vliegen, met een S-BVL
	6		tekst. art.6		tekst. art.6					tekst. art.6	
<b>§9</b>		<b>BvL-acceptatiekeuring, BvL-verlengingsinspectie, BvL-exportinspectie</b>									
	17		tekst. art.17	tekst. art.17	tekst. art.17	tekst. art.17	tekst. art.17	tekst. art.17	tekst. art.17	tekst. art.17	tekst. art.17
	18		tekst. art.18	tekst. art.18	tekst. art.18	tekst. art.18	tekst. art.18	tekst. art.18	tekst. art.18	tekst. art.18	tekst. art.18
	19		tekst. art.19	tekst. art.19	tekst. art.19	tekst. art.19	tekst. art.19	tekst. art.19	tekst. art.19	tekst. art.19	tekst. art.19
<b>§10</b>		<b>Overdracht, wijziging, vernieuwing, schorsing en intrekking BvL</b>									
	20		tekst. art.20	tekst. art.20	tekst. art.20	tekst. art.20	tekst. art.20	tekst. art.20	tekst. art.20	tekst. art.20	tekst. art.20
	21		tekst. art.21	tekst. art.21	tekst. art.21	tekst. art.21	tekst. art.21	tekst. art.21	tekst. art.21	tekst. art.21	tekst. art.21
	22		tekst. art.22	tekst. art.22	tekst. art.22	tekst. art.22	tekst. art.22	tekst. art.22	tekst. art.22	tekst. art.22	tekst. art.22
<b>4</b>		<b>Wijziging van een luchtvaartuig</b>									
<b>§1</b>		<b>Wijziging dmv. Individuele goedkeuring</b>									
	23		tekst. art.23	tekst.	tekst.	tekst.	tekst.	tekst.	tekst.	tekst.	tekst.
	24		tekst. art.24		tekst. art.24						

# Internetconsultatie Regeling veiligheid luchtvaartuigen

Zienschijde Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers

Hoofd stuk / §	Artikel	Aspect	Lvt met ICAO-BvL	Amateur -bouw- luchtvrtn	Histor. lvt	M.L.A	M.L.H.	Lichte gyrocopt	Gemotor . Scherm- vliegtuig	Orphan aircraft MTOM <1200 kg	NL lvt die niet onder een AOC vliegen, met een S-BVL
	25		tekst. art.25		tekst. art.25						
	26			tekst. art.26		tekst. art.26	tekst. art.26	tekst. art.26	tekst. art.26	tekst. art.26	
<b>§2</b>		<b>Wijziging dmv.aanvullend typecertificaat</b>									
	27		tekst. art.26								
	28		tekst. art.28								
	29		tekst. art.29								
<b>§3</b>		<b>Overdracht, schorsing en intrekking aanvullend typecertificaat</b>									
	30		tekst. art.30								
	31		tekst. art.32								
<b>5</b>		<b>Onderhoud</b>									
<b>§1</b>		<b>Onderhoudsprogramma</b>									
	32		tekst. art.32	tekst. art.32	tekst. art.32	tekst. art.32	tekst. art.32	tekst. art.32	tekst. art.32	tekst. art.32	tekst. art.32
	33		tekst. art.33	tekst. art.33	tekst. art.33	tekst. art.33	tekst. art.33	tekst. art.33	tekst. art.33	tekst. art.33	tekst. art.33
	34		tekst.	tekst.	tekst.	tekst.	tekst.	tekst.	tekst.	tekst.	tekst.

# Internetconsultatie Regeling veiligheid luchtvaartuigen

Zienschijde Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers

Hoofd stuk / §	Artikel	Aspect	Lvt met ICAO-BvL	Amateur -bouw- luchtvrtn	Histor. lvt	M.L.A	M.L.H.	Lichte gyrocopt	Gemotor . Scherm- vliegtuig	Orphan aircraft MTOM <1200 kg	NL lvt die niet onder een AOC vliegen, met een S-BVL
			art.34	art.34	art.34	art.34	art.34	art.34	art.34	art.34	art.34
	35		tekst. art.35	tekst. art.35	tekst. art.35	tekst. art.35	tekst. art.35	tekst. art.35	tekst. art.35	tekst. art.35	tekst. art.35
	36		tekst. art.36	tekst. art.36	tekst. art.36	tekst. art.36	tekst. art.36	tekst. art.36	tekst. art.36	tekst. art.36	tekst. art.36
<b>§2</b>		<b>Uitvoering onderhoud</b>									
	37		tekst. art.37	tekst. art.37	tekst. art.37	tekst. art.37	tekst. art.37	tekst. art.37	tekst. art.37	tekst. art.37	tekst. art.37
	38		tekst. art.38	tekst. art.38	tekst. art.38	tekst. art.38	tekst. art.38	tekst. art.38	tekst. art.38	tekst. art.38	tekst. art.38
	39		tekst. art.39	tekst. art.39	tekst. art.39	tekst. art.39	tekst. art.39	tekst. art.39	tekst. art.39	tekst. art.39	tekst. art.39
	40		tekst. art.40	tekst. art.40	tekst. art.40	tekst. art.40	tekst. art.40	tekst. art.40	tekst. art.40	tekst. art.40	tekst. art.40
	41		tekst. art.41	tekst. art.41	tekst. art.41	tekst. art.41	tekst. art.41	tekst. art.41	tekst. art.41	tekst. art.41	tekst. art.41
<b>§3</b>		<b>Technische administratie</b>									
	42		tekst. art.42	tekst. art.42	tekst. art.42	tekst. art.42	tekst. art.42	tekst. art.42	tekst. art.42	tekst. art.42	tekst. art.42
	43		tekst. art.43	tekst. art.43	tekst. art.43	tekst. art.43	tekst. art.43	tekst. art.43	tekst. art.43	tekst. art.43	tekst. art.43
<b>§4</b>		<b>Onderzoek en melden van defecten en gebreken</b>									
	44		tekst. art.44	tekst. art.44	tekst. art.44	tekst. art.44	tekst. art.44	tekst. art.44	tekst. art.44	tekst. art.44	tekst. art.44

# Internetconsultatie Regeling veiligheid luchtvaartuigen

Zienswijze Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers

Hoofd stuk / §	Artikel	Aspect	Lvt met ICAO-BvL	Amateur -bouw- luchtvrtn	Histor. lvt	M.L.A	M.L.H.	Lichte gyrocopt	Gemotor . Scherm- vliegtuig	Orphan aircraft MTOM <1200 kg	NL lvtn die niet onder een AOC vliegen, met een S-BVL
	45		tekst. art.45	tekst. art.45	tekst. art.45	tekst. art.45	tekst. art.45	tekst. art.45	tekst. art.45	tekst. art.45	tekst. art.45
<b>6</b>		<b>Gebruiksbeperkingen</b>									
	46			tekst. art.46							
	47					tekst. art.47	tekst. art.47	tekst. art.47			
	48			tekst. art.48		tekst. art.48	tekst. art.48	tekst. art.48			
	49				tekst. art.49						
	50				tekst. art.50						
<b>7</b>		<b>Niet-Nederlandse ECAC-luchtvaartuigen</b>									
	51			tekst. art.51		tekst. art.51	tekst. art.51	tekst. art.51	tekst. art.51		
<b>8</b>		<b>Slotbepalingen</b>									
	52		tekst. art.52	tkst.art.5 1	tkst.art.5 1	tkst.art.5 1	tkst.art.5 1	tkst.art.5 1	tkst.art.5 1	tkst.art.5 1	tkst.art.5 1
	53		tekst. art.53	tkst.art.5 2	tkst.art.5 2	tkst.art.5 2	tkst.art.5 2	tkst.art.5 2	tkst.art.5 2	tkst.art.5 2	tkst.art.5 2
	54		tekst. art.54	tekst. art.54	tekst. art.54	tekst. art.54	tekst. art.54	tekst. art.54	tekst. art.54	tekst. art.54	tekst. art.54
		Som relevante artikelen voor categorie =	40	36	39	34	34	34	32	35	29

# Internetconsultatie Regeling veiligheid luchtvaartuigen

Zienswijze Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers

Hoofd stuk / §	Artikel	Aspect	Lvt met ICAO-BvL	Amateur -bouw- luchtvrtn	Histor. lvt	M.L.A	M.L.H.	Lichte gyrocopt	Gemotor . Scherm- vliegtuig	Orphan aircraft MTOM <1200 kg	NL lvtn die niet onder een AOC vliegen, met een S-BVL
		Relevantie van de artikelen in % = (= 100 x som / 54 ) %	<b>74</b>	67	72	63	63	63	59	65	<b>54</b>