



INTERNETCONSULTATIE

Inzake Regeling veiligheid luchtvaartuigen

Namens DDA Classic Airlines

DDA Classic Airlines (verder DDA) opereert momenteel met één DC-3 Dakota. Het betreft een Dakota uit 1944; een machine met een bijzondere historie. Het is de missie van de DDA om dit vliegtuig luchtwaardig te houden en belangstellenden in de gelegenheid te stellen om als passagier met dit vliegtuig te vliegen.

De DDA wordt ondersteund door honderden zogenoemde 'Vrienden' en enkele belangrijke sponsors. De organisatie heeft ongeveer honderd gepassioneerde (onbetaalde) vrijwilligers in de technische dienst, operatie, reserveringen, administratie, commercie en bij het secretariaat.

Na meer dan een jaar voorbereiding heeft de DDA eerder dit jaar van ILenT het Air Operator Certificate (AOC) ontvangen. Voorheen vloog de DDA met de Dakota onder het regime van de Regeling Historische Luchtvaart, waarbij alleen donateurs en sponsors mochten meevliegen. Deze beperking vormde een bedreiging voor de continuïteit van de DDA en dus voor het luchtwaardig houden van een, voor het nationaal erfgoed belangrijk vliegtuig.

De DDA heeft belang en baat bij regelgeving die – gegeven de aard van de operatie en de doelstellingen van de DDA – passend en proportioneel is. De DDA is van oordeel dat de Regeling Veiligheid Luchtvaartuigen daaraan tegemoet zou kunnen komen. In belangrijke mate is de regeling passend en proportioneel voor de (vlieg)activiteiten van de DDA. Gegeven echter de definitie van 'niet-commercieel vervoer' valt de operatie van de DDA thans niet onder het bereik van de concept-regeling. De operatie van de DDA zou met een aanpassing van de definitie alsnog onder de regeling kunnen worden gebracht. Verder hieronder daarover meer.

De voorloper van de concept regeling is onder meer de Regeling Historische Luchtvaart (RHL). Het doel van de RHL was het mogelijk maken van het vliegen met passagiers met historische luchtvaartuigen. De volgende condities voor het vliegen met passagiers werden in de RHL genoemd:

- Veilig;
- Niet-commercieel;
- Geen concurrentie aan commerciële bedrijven;
- Vliegen alleen met donateurs en sponsors;
- Uitsluitend de vervoerskosten en de kosten van training worden doorberekend
- Maximum 200 vliegingen.

In de praktijk bleek dit model te weinig mogelijkheden te bieden om voldoende inkomsten te genereren om een veilige operatie te bekostigen. Daarom werd door ILenT toegestaan dat potentiële passagiers donateur werden voor de duur van een jaar bij het kopen van een kaartje. De ILenT verbood wel een te uitbundige vorm van reclame maken, ofschoon dit in de RHL niet is opgenomen.



In april 2016 werd door de Raad van State in een zaak die handelde over een Hongaars geregistreerde Antonov An-2 (ECLI/NL/RVS/2016/935, Raad van State, 201506289/1/A3) de volgende uitspraak met betrekking tot het begrip “commerciële vluchtuitvoering” gedaan: “elke vluchtuitvoering met een luchtvaartuig, tegen vergoeding of andere beloning, die voor het publiek beschikbaar is of, wanneer deze niet voor het publiek beschikbaar is, die wordt verricht krachtens een overeenkomst tussen een exploitant en een klant, waarbij de klant geen controle over de exploitant uitoefent.”

De ruime interpretatie van de term “commercieel” werd vervolgens door ILenT onverkort overgenomen, hetgeen ertoe leidde dat voortaan alleen donateurs mochten meevliegen die een lange termijnverplichting waren aangegaan met de betreffende organisatie. Het aantal potentiële passagiers werd daardoor ernstig beperkt. Dit bleek voor de (enige) twee organisaties in Nederland die met grote historische vliegtuigen vliegen, de Stichting Exploitatie Catalina (SEC) en de DDA te weinig mogelijkheden te bieden om voldoende inkomsten te genereren. Dit heeft ertoe geleid dat de DDA gedwongen werd een AOC aan te vragen. De SEC heeft zelfs de handdoek in de ring moeten gooien; de Catalina is tot groot verdriet van velen uit Nederland verdwenen.

Met het van kracht worden van de nieuwe Basic Regulation (EU Verordening 2018/1139) verloor bovengenoemde uitspraak van de Raad van State aan betekenis. Het vliegen met historische vliegtuigen is een puur nationale aangelegenheid geworden. Daarmee dient zich een mogelijkheid aan de regels zodanig aan te passen dat een organisatie als de DDA voldoende inkomsten kan genereren om de hoge kosten van de operatie, training en onderhoud die nodig zijn om een veilige vluchtuitvoering mogelijk te maken, te dekken. Alleen vliegen met sponsors en hun genodigden, leden en begunstigers, zoals aangegeven in de concept-regeling, hoewel het een uitbreiding betreft ten opzichte van de RHL, is daarvoor onvoldoende.

In Nederland zijn de eisen voor het vliegen met historische luchtvaartuigen zwaarder dan in de meeste andere landen. Dit geldt voor het onderhoud, dat moet worden uitgevoerd door reguliere, goedgekeurde onderhoudsbedrijven en voor de vliegoperatie, waar veelal criteria worden gehanteerd die ook gelden voor de commerciële luchtvaart. In de Nederlandse historische luchtvaart wordt mede daardoor op professioneel niveau geopereerd.

In deze nota worden voorstellen gedaan ter verbetering van de mogelijkheden voor de DDA en organisaties, zoals de DDA, om zoveel inkomsten te genereren dat de kosten van onderhoud, operatie, etc. kunnen worden goedge maakt. Randvoorwaardelijk zijn daarbij de volgende elementen:

Veilig

Het spreekt voor zich dat het vliegen met passagiers te allen tijde veilig moet gebeuren. Het in de concept-regeling opgenomen vereiste, dat de organisatie over een kwaliteitshandboek dient te beschikken, blijft wat betreft de DDA onverkort van kracht.

Niet-commercieel

‘Niet-commercieel’ in de zin van de concept-regeling zou wat betreft de DDA gedefinieerd moeten worden als ‘zonder winst oogmerk’. De organisaties die zich bezighouden met het vliegen met passagiers met historische vliegtuigen moeten hun vluchten aan het algemene publiek kunnen aanbieden en niet alleen aan donateurs, leden en/of begunstigers, aangezien dit laatste tot onvoldoende inkomsten leidt en de continuïteit van de



organisatie bedreigt. Stichtingen die met historische stoomtreinen rijden worden op dit vlak niet beperkt, zoals de concept-regeling dat wel dreigt te doen voor het vliegen met historische vliegtuigen zoals de Dakota.

Geen concurrentievervalsing

Een verruiming van de gebruiksbeperkingen zal er niet toe leiden dat geconcurrereerd wordt met commerciële bedrijven. In dit kader kan gedacht worden aan bedrijven die zich bezighouden met het aanbieden van rondvluchten met kleine eenmotorige vliegtuigen, die over een AOC dienen te beschikken. Onder meer de beperking, zoals opgenomen in de concept-regeling, dat slechts 200 uur per jaar mag worden gevlogen met een historisch vliegtuig, staat concurrentie in de weg. In de praktijk zijn de kosten van een 'kaartje' voor een rondvlucht met een historisch luchtvaartuig drie tot vier maal zo hoog als die voor een rondvlucht met een klein eenmotorig vliegtuig. Ook kiest de passagier bewust voor de belevenis van een vlucht met een historisch vliegtuig en niet voor het vliegen met een eenmotorige Cessna, die veelal voor reguliere rondvluchten worden gebruikt. Ook in die zin kan van concurrentievervalsing geen sprake zijn.

Kostendekkend

Hiermee wordt bedoeld dat de inkomsten gegenereerd met de vluchten met historische luchtvaartuigen alleen mogen worden aangewend voor het dekken van de kosten van de organisatie, het trainen van de bemanning, verzekering, brandstof, operationele, onderhouds- en reparatiekosten alsmede landings- en stallingsgelden. Toegevoegd als kosten zijn die van de organisatie.

De volgende wijzigingen in de concept-regeling worden daarom door de DDA voorgesteld:

In hoofdstuk 1 (inleidende bepalingen) is 'niet-commercieel vervoer' gedefinieerd als 'vervoer zonder winstoogmerk door een rechtspersoonlijkheid bezittende organisatie als houder van een luchtvaartuig of door een particuliere houder van een luchtvaartuig waarbij (1) uitsluitend de vervoerskosten en de kosten van het trainen van de bemanning worden doorberekend en (2) het uitsluitend vervoer betreft van sponsors van een organisatie tot instandhouding van historische luchtvaart en hun genodigden, alsmede van leden van een vereniging of begunstigers van een stichting met als een statutair doel instandhouding van historische luchtvaart.'

De DDA stelt voor de definitie 'niet-commercieel vervoer' als volgt te wijzigen: 'vervoer zonder winstoogmerk door een rechtspersoonlijkheid bezittende organisatie als houder van een luchtvaartuig of door een particuliere houder van een luchtvaartuig waarbij uitsluitend de vervoerskosten en de kosten van het trainen van de bemanning worden doorberekend.'

Het gedeelte onder (2) komt dan te vervallen. Hetzelfde geldt dan voor artikel 50 van de concept-regeling ("De sponsor van een organisatie tot instandhouding van historische luchtvaart etc.").

De definitie 'vervoerskosten', eveneens opgenomen in hoofdstuk 1 van de concept-regeling, zou wat betreft de DDA gewijzigd moeten worden in 'kosten m.b.t. de vluchtuitvoering, alsmede aan de operatie toe te rekenen kosten zoals de organisatie, het onderhoud, stalling, verzekering, brandstof, operationele, onderhouds- en reparatiekosten alsmede landings- en stallingsgelden.'



Verder behelst artikel 49 een operationele beperking voor de Dakota, die de DDA niet nodig/wenselijk acht. Het moet ook voor een Dakota (die een maximum startmassa heeft die hoger is dan 2000 kg) mogelijk zijn lager te vliegen dan 1000 voet. Het verbod is te verstrekkend en naar het oordeel van de DDA ook niet nodig. Er gelden hoe dan ook internationale hoogtebeperkingen. Die zijn toereikend.