



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 19 november 2012, nr. IENM/BSK-2012/216636, tot wijziging van diverse regelingen in verband met afschaffing van het Nederlands vlieghandboek

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 3.13, vijfde lid, van de Wet luchtvaart, de artikelen 2, vierde lid, 8, derde lid, 9, 12, derde lid, en 13 van het Besluit luchtvaartuigen 2008, artikel 7 van het Besluit vluchttuitvoering en artikel 7 van het Besluit ongeregeld luchtvervoer;

Besluit:

ARTIKEL I

De Regeling amateurbouwvluchtvaartuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 6 komt te luiden:

Artikel 6

1. Een amateurbouwvluchtvaartuig mag in ieder geval niet worden gebruikt 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.
3. Aanvullende gebruiksbeperkingen worden opgenomen op het bewijs van luchtwaardigheid of in een bijlage bij het bewijs van luchtwaardigheid.
4. In en op het amateurbouwvluchtvaartuig wordt duidelijk aangegeven dat het een experimenteel vluchtvaartuig betreft waarvan niet is aangetoond dat het voldoet aan de internationale veiligheidseisen voor vluchtvaartuigen.
5. De gezagvoerder informeert iedere passagier voorafgaand aan de vlucht over het experimentele karakter van dit vluchtvaartuig.

B

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel c, vervallen in de aanhef de zinsnede ' of het vlieghandboek' en onder 1° de zinsnede ' of het door de minister uitgegeven vlieghandboek'.
2. Het derde lid komt te luiden:
 3. De aanvraag voor:
 - a. het verkrijgen van instemming met het ontwerp van een wijziging van een amateurbouwvluchtvaartuig, en
 - b. het verkrijgen van de verklaring ten aanzien van het voldoen aan de geluidseisen, alsmede
 - c. de melding van de uitvoering van een wijziging die invloed heeft op de gegevens van het vluchtvaartuig die zijn vastgelegd in het Nederlands vluchtvaartuigregister, wordt ingediend respectievelijk gedaan bij de minister door middel van een volledig ingevuld en ondertekend formulier, waarvan exemplaren kosteloos bij de minister te verkrijgen zijn.



C

Bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de eerste zin vervalt de zinsnede ' of het door de minister uitgegeven vlieghandboek'.
2. De laatste twee zinnen vervallen.

ARTIKEL II

De Regeling onderhoud luchtvaartuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 15, eerste lid, onderdeel c, vervallen in de aanhef de zinsnede ' of het vlieghandboek' en onder 1° de zinsnede ' of het door de minister uitgegeven vlieghandboek'.

B

Artikel 16, eerste lid, komt te luiden:

1. De aanvraag voor:
 - a. het verkrijgen van instemming met het ontwerp van een wijziging van een luchtvaartuig als typewijziging, en
 - b. het verkrijgen van de verklaring ten aanzien van het voldoen aan de geluidseisen, alsmede
 - c. de melding van de uitvoering van een wijziging die invloed heeft op de gegevens van het luchtvaartuig die zijn vastgelegd in het Nederlands luchtvaartuigregister, wordt ingediend respectievelijk gedaan bij de minister door middel van een volledig ingevuld en ondertekend formulier, waarvan exemplaren kosteloos bij de minister verkrijgbaar zijn. Houders van een ontwerperkenning en erkende inspecteurs kunnen bij de aanvraag gebruik maken van eigen formulieren indien dat is overeengekomen.

C

Bijlage 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de eerste zin vervalt de zinsnede ' of het door de minister uitgegeven vlieghandboek'.
2. De onderdelen VIII en IX vervallen.
3. De laatste twee zinnen vervallen.

ARTIKEL III

De Regeling historische luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt 'Minister van Verkeer en Waterstaat' vervangen door: Minister van Infrastructuur en Milieu.

B

In de artikelen 1 en 2 wordt 'Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europese Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PbEU L 240)', telkens vervangen door: verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PbEU L 79).

C

In paragraaf 1 wordt na artikel 1 een artikel ingevoegd, luidende:



Artikel 1a

Deze regeling berust op artikel 3.13, vijfde lid, van de Wet luchtvaart, de artikelen 9 en 13, onderdelen a, b en c, van het Besluit luchtvaartuigen 2008, artikel 56 van het Luchtverkeersreglement, artikel 7 van het Besluit vluchtuitvoering en artikel 7 van het Besluit ongeregeld luchtvervoer.

D

Aan artikel 5 wordt een lid toegevoegd, luidende:

8. Onverminderd het bovenstaande mogen met een historisch luchtvaartuig slechts vluchten worden uitgevoerd met inachtneming van de gebruiksbeperkingen die in het vlieghandboek van de fabrikant zijn opgenomen en op dat luchtvaartuig betrekking hebben.

E

De bijlage wordt vervangen door de in de bijlage bij deze regeling opgenomen bijlage.

ARTIKEL IV

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld.*



BIJLAGE

Bijlage, bedoeld in artikel 3, derde lid

SPECIAL CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS		
Human Environment and Transport Inspectorate Civil Aviation Authority The Netherlands		
		<i>Registration number:</i> ... <i>ICAO aircraft designator:</i> ...
<i>1. Nat. & registration marks:</i> P H - ...	<i>2. Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft:</i> 	<i>3. Aircraft serial number:</i> ...
<i>4. Categories:</i>		
<p>5. This Special Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Netherlands Act on Aviation for aircraft excluded from the European Regulation (EC) No 216/2008 and also do not comply with the airworthiness requirements of ICAO. The abovementioned aircraft is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.</p> <p><i>Date of issue:</i> <i>Signature:</i> The State Secretary for Infrastructure and the Environment, On behalf,</p> <p><i>Limitations / Remarks:</i></p>		
<p>6. This Special Certificate of Airworthiness is valid up to and including, unless revoked.</p> <p>This certificate shall be carried on board during all flights Document Number:</p>		



TOELICHTING

Algemeen

Met onderhavige regeling wordt het zogenaamde Nederlands vlieghandboek (hierna: NL-vlieghandboek) afgeschaft.

Al sinds jaar en dag verstrekt de minister het NL-vlieghandboek aan alle eigenaren/houders van luchtvaartuigen. In het NL-vlieghandboek worden gebruiksbeperkingen opgesomd die van toepassing zijn op het desbetreffende luchtvaartuig. Het uitgeven van dit handboek was oorspronkelijk bedoeld om aanvullende gebruiksbeperkingen ergens te kunnen vastleggen. Deze beperkingen worden echter in toenemende mate neergelegd in diverse luchtvaartregelingen, waardoor van de mogelijkheid tot het opnemen van gebruiksbeperkingen in het NL-vlieghandboek steeds minder gebruik wordt gemaakt. Daarnaast is met de ontwikkeling van Europese regelgeving op het gebied van de luchtvaartveiligheid een groot deel van de gebruiksbeperkingen opgenomen in operationele vergunningen of in de Europese regelgeving. De gebruiksbeperkingen zoals die staan opgenomen in het NL-vlieghandboek zijn hiermee overbodig geworden en voor een deel zelfs strijdig met de Europese regelgeving. Op grond van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (hierna: basisverordening), is het de bevoegdheid van het Europees Agentschap voor de luchtvaartveiligheid (EASA) om ten aanzien van luchtvaartuigen die vallen onder de werking van deze verordening (EASA-luchtvaartuigen) het vlieghandboek goed te keuren. Deze goedkeuring vindt plaats tijdens de certificatieprocedure. Het uitgeven van een NL-vlieghandboek voor luchtvaartuigen die vallen onder de werking van de basisverordening en waarvoor de bevoegdheid bij EASA ligt (EASA-luchtvaartuigen), is dan ook in strijd met de basisverordening.

Voor wat betreft luchtvaartuigen die niet vallen onder de werking van de basisverordening, de zogenaamde Annex II-luchtvaartuigen, is de uitgifte van een NL-vlieghandboek niet langer noodzakelijk. Voor een deel van deze luchtvaartuigen ligt een certificatieprocedure ten grondslag aan de typegoedkeuring, waarbij wordt ingestemd met het door de fabrikant uitgegeven vlieghandboek. In dit handboek, dat een andere is dan het NL-vlieghandboek, staan dezelfde gebruiksbeperkingen opgenomen als die in het NL-vlieghandboek. Voor een deel zijn de gebruiksbeperkingen reeds opgenomen in de regelgeving betreffende die luchtvaartuigen. Met onderhavige regeling worden in de regelingen waar dat nog niet het geval is, te weten in de Regeling amateurbouwvliegtuigen en de Regeling historische luchtvaart, deze gebruiksbeperkingen opgenomen. Daarnaast zal waar nodig worden voorzien in maatwerk. Daarbij valt te denken aan bijzondere incidentele gevallen die buiten de Europese regelgeving vallen.

In verband met het bovenstaande wijzigt deze regeling diverse regelingen waar nodig:

- door verwijdering van de bepalingen betreffende het NL-vlieghandboek en
- door het opnemen van gebruiksbeperkingen.

Administratieve lasten

Voor de sector betekent het afschaffen van het NL-vlieghandboek ook het wegvallen van de verplichting om wijzigingen aan het luchtvaartuig die van invloed zijn op dat handboek aan de minister te melden, zodat aanpassingen aan het handboek kunnen worden doorgevoerd. Deze meldingen komen voor de totale Nederlandse vloot slechts enkele keren, maximaal 10, per jaar voor en kosten de meldende eigenaar maximaal 1 arbeidsuur per keer. Het betreft hier geen structureel terugkerende kosten. Het afschaffen van de verplichting betekent daarmee een lastenverlichting, hoewel minimaal, voor de sector. Bijna alle meldingen komen van privé-eigenaren en de lastenverlichting voor de burger is maximaal 10 uur per jaar. Als er al een melding van een bedrijf komt dan levert deze wijziging een lastenverlichting van 1 uur x € 65 = € 65 per keer op. De grootste effecten treden op bij de minister die niet meer voor elk luchtvaartuig dat wordt ingeschreven in het Nederlandse burgerluchtvaartuigenregister een NL-vlieghandboek hoeft aan te maken en te verstrekken.

Nalevingskosten

Er zijn geen nalevingskosten verbonden aan de verplichting om wijzigingen aan het luchtvaartuig die van invloed zijn op het NL-vlieghandboek aan de minister te melden. De regeling heeft dan ook geen gevolgen voor de nalevingskosten.



Inwerkingtreding

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Bekendmaking geschiedt uiterlijk 2 maanden voor inwerkingtreding. In afwijking van dit beleid wordt voor onderhavige regeling een kortere publicatietermijn dan twee maanden aangehouden, om strijdigheid met Europese regelgeving op zo kort mogelijke termijn op te heffen. Er wordt in dit geval derhalve niet uitgegaan van het eerstvolgende vaste verandermoment, maar vindt inwerkingtreding plaats op de dag na uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikelgewijs

Artikel I (wijziging Regeling amateurbouwluchtvaartuigen)

Onderdeel A

In de Regeling amateurbouwluchtvaartuigen is tot nu toe aangegeven welke gebruiksbeperkingen voor deze luchtvaartuigen kunnen gelden. De beperkingen werden voor een individueel luchtvaartuig pas geldig wanneer deze in het NL-vlieghandboek waren opgenomen. Dit volgde uit de formulering van het oude artikel 6. In verband met het vervallen van het NL-vlieghandboek is de formulering van het artikel zodanig gewijzigd dat de gebruiksbeperkingen nu rechtstreeks van toepassing zijn op elk amateur gebouwd luchtvaartuig. Omdat daarnaast ook een mogelijkheid is opgenomen tot het stellen van aanvullende gebruiksbeperkingen en het artikel van leden is voorzien, is het opnieuw vastgesteld. Het in het oude artikel 6 abusievelijk opgenomen begrip 'luchtarbeid' is vervangen door 'luchtwerk'. Het gebruik voor commerciële doeleinden betreft het tegen vergoeding vervoeren van passagiers of lading.

Onderdelen B en C

Artikel 7 betreft de wijziging aan amateurbouwluchtvaartuigen. Wijzigingen aan het luchtvaartuig die van invloed waren op het NL-vlieghandboek dienden aan de minister gemeld te worden, zodat het NL-vlieghandboek kon worden aangepast. Met het vervallen van het NL-vlieghandboek vervalt ook deze meldplicht. De verplichting tot het melden van wijzigingen die van invloed zijn op gegevens van het luchtvaartregister blijft bestaan. Bijlage 2 (meldingscriteria) bij de regeling is in verband hiermee aangepast.

Artikel II (wijziging Regeling onderhoud luchtvaartuigen)

In de Regeling onderhoud luchtvaartuigen wordt de verwijzing naar het NL-vlieghandboek geschrapt en een gelijksoortige aanpassing ten aanzien van de meldplicht als in de Regeling amateurbouwluchtvaartuigen doorgevoerd. Dit geldt ook voor de bijlage betreffende de meldingscriteria. In de bijlage vervallen daarnaast criterium VIII en IX. Deze gegevens worden niet langer nodig geacht voor het luchtvaartregister.

Artikel III (wijziging Regeling historische luchtvaart)

Onderdelen A en B

De artikelen 1 en 2 worden op enkele onderdelen geactualiseerd.

Onderdeel C

Abusievelijk is in de grondslagen van de Regeling historische luchtvaart artikel 7 van het Besluit vluchtuitvoering niet opgenomen. Met het toevoegen van deze bepaling aan de wettelijke grondslagen wordt deze omissie hersteld.

Onderdeel D

In het NL-vlieghandboek bij historische luchtvaartuigen wordt voor de operationele gebruiksbeperkingen verwezen naar de instructies van de fabrikant. In de Regeling historische luchtvaart is eerder abusievelijk geen bepaling hiertoe opgenomen. Met het vervallen van het NL-vlieghandboek wordt in de regeling nu een verwijzing opgenomen naar de op het desbetreffende luchtvaartuig van toepassing zijnde gebruiksbeperkingen zoals opgenomen in het vlieghandboek van de fabrikant.



Onderdeel E

In de bijlage wordt een geactualiseerd model van het speciaal-bewijs van luchtwaardigheid (Special Certificate of Airworthiness) opgenomen. Het speciaal-BvL wordt in lijn met het zogenaamde EASA-standaard BvL en het ICAO-standaard BvL uitgegeven in de Engelse taal.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld.*