

**98**

**Besluit van 18 februari 1978 tot wijziging van het Koninklijk besluit van 22 januari 1959, Stb. 67, houdende vaststelling van de Regeling Toezicht Luchtvaart**

Wij Juliana, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 augustus 1977, no. Jur/L 23794, Rijksluchtvaartdienst;

Gelet op artikel 76, eerste lid onder a, c, f, g en j, van de Luchtvaartwet;

De Raad van State gehoord (advies van 14 september 1977, nr. 16);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 8 februari 1978, no. Jur/L 20616, Rijksluchtvaartdienst;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**ARTIKEL I**

In Hoofdstuk I van de Regeling Toezicht Luchtvaart<sup>1</sup> worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A. Artikel 1, tweede lid onder n, wordt gelezen:

n. lid van het stuurhutpersoneel: ieder, die officieel daartoe bevoegd zijnde, aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht handelingen heeft te verrichten die van direct belang zijn voor de bediening van het luchtvaartuig;

B. In artikel 1, tweede lid onder f, o en t, wordt de zinsnede «lid van de bemanning» gelezen:

«lid van het stuurhutpersoneel».

C. Aan artikel 1, tweede lid, wordt na ae toegevoegd:

af. motorzweefvliegtuig: een luchtvaartuig uitgerust met een voortstuwingsinrichting, dat met een in werking gestelde voortstuwingsinrichting wordt gelijkgesteld met een vliegtuig en in andere gevallen met een zweefvliegtuig.

## ARTIKEL II

In Hoofdstuk II van de Regeling Toezicht Luchtvaart worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A. Aan artikel 9, eerste lid, wordt na g toegevoegd:

h. indien twee jaren zijn verstreken na het einde van de op het bewijs van luchtwaardigheid vermelde geldigheidsduur.

B. In de artikelen 9, eerste lid onder c, en 11 onder c, vervalt de zinsnede «Suriname of».

## ARTIKEL III

In Hoofdstuk III van de Regeling Toezicht Luchtvaart worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A. In artikel 12, eerste lid, artikel 13, derde lid, onder c, artikel 17, eerste lid en artikel 26, tweede lid, onder a en b, wordt de zinsnede «de bemanning» gelezen: het stuurhutpersoneel.

B. Artikel 12, tweede lid, wordt gelezen:

2. a. Ten aanzien van het in luchtwaardige toestand houden van luchtvaartuigen worden voor het grondpersoneel afgegeven de bewijzen van bevoegdheid als grondwerktuigkundige en zweefvliegtechnicus;

b. Voor grondpersoneel wordt door of vanwege Onze Minister afgegeven, geschorst en ingetrokken het bewijs van bevoegdheid als vluchtadviseur.

C. Artikel 15 wordt gelezen:

1. Een bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige, voorzien van de vereiste bevoegdverklaring, geeft de houder de bevoegdheid zonder toezicht dat onderhoud aan luchtvaartuigen te verrichten, hetwelk is voorgescreven in artikel 88, derde lid, toezicht te houden op die werkzaamheden en het verslag als bedoeld in artikel 88, vijfde lid, dat betrekking heeft op zijn werkzaamheden, te ondertekenen.

2. Een bewijs van bevoegdheid als zweefvliegtechnicus, voorzien van de vereiste bevoegdverklaring, geeft de houder de bevoegdheid zonder toezicht dat onderhoud aan zweefvliegtuigen te verrichten, dat is voorgescreven in artikel 88, derde lid, en toezicht te houden op die werkzaamheden.

3. Door of vanwege Onze Minister worden regelen gesteld ten aanzien van de bevoegdheden van de houder van een bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige en als zweefvliegtechnicus.

4. Een bewijs van bevoegdheid als vluchtadviseur geeft de houder de bevoegdheid op te treden als vluchtadviseur.

D. Aan artikel 16, onder b, wordt na 3° toegevoegd: 4°. bevoegdverklaring «motorzweefvliegen».

E. Artikel 16 onder d, wordt gelezen:

d. bewijzen van bevoegdheid als grondwerktuigkundige: bevoegdverklaring voor een door of vanwege Onze Minister vastgestelde categorie en type van vliegtuigen;

e. bewijzen van bevoegdheid als zweefvliegtechnicus: bevoegdverklaring voor een door of vanwege Onze Minister vastgestelde categorie en type van zweefvliegtuigen.

F. Artikel 17, vierde lid, wordt gelezen:

4. De in het eerste lid bedoelde klassen van vliegtuigen zijn:  
voor wat betreft categorie I:

klasse I: éénmotorige landvliegtuigen;  
klasse II: meermotorige landvliegtuigen;  
klasse III: éénmotorige watervliegtuigen;  
klasse IV: meermotorige watervliegtuigen;  
klasse V: motorzweefvliegtuigen.

voor wat betreft categorie II:

klasse I: éénmotorige hefschroefvliegtuigen;  
klasse II: meermotorige hefschroefvliegtuigen.

G. Aan artikel 17, vijfde lid, wordt na d toegevoegd:

e. de gezamenlijke groep typen van motorzweefvliegtuigen.

H. Het opschrift van artikel 19 wordt gelezen:

Bevoegdverklaringen in zweefvliegbewijzen voor «Wolkenvliegen», «Sleepvliegen», «Motorzweefvliegen» en «Vliegonderricht».

I. Artikel 19, derde lid, wordt gelezen: vierde lid.

J. Aan artikel 19 wordt een derde lid toegevoegd:

3. De houder van een zweefvliegbewijs, waarin de bevoegdverklaring «Motorzweefvliegen» is gesteld, is bevoegd op te treden als eerste bestuurder van een motorzweefvliegtuig.

K. In artikel 19, vierde lid onder a, wordt in plaats van de woorden «Besturen van zweefvliegtuigen» gelezen:  
Besturen van zweefvliegtuigen en motorzweefvliegtuigen.

L. Artikel 20 vervalt en artikel 20a wordt vernummerd in 20.

M. Toegevoegd na artikel 21 wordt een artikel 21a, waarvan het opschrift en het artikel als volgt luiden:

### **Misbruik logboek**

#### **Artikel 21a**

Het is de houder van een vliegbewijs, van een zweefvliegbewijs, van een bewijs van bevoegdheid als ballonvoerder of van een bewijs van bevoegdheid als boordwerktuigkundige verboden:

- a. in het logboek onjuiste gegevens of onjuiste aantekeningen te stellen, te doen stellen of toe te laten dat zij daarin worden gesteld;
- b. in het logboek wijziging aan te brengen, te doen aanbrengen of toe te laten dat wijziging wordt aangebracht in vroeger in het logboek gestelde gegevens of aantekeningen, deze onleesbaar te maken, te doen maken of toe te laten dat zij onleesbaar worden gemaakt;
- c. het logboek geheel of ten dele te vernietigen of te doen vernietigen, verborgen te houden of te doen verborgen houden dan wel toe te laten dat het logboek vernietigd wordt of verborgen wordt gehouden.

N. Artikel 22, eerste lid, wordt gelezen:

1. Met inachtneming van het krachtens artikel 15, derde lid, en artikel 16 bepaalde wordt een bewijs van bevoegdheid of een bevoegdverklaring afgegeven aan ieder, die daartoe een aanvraag indient, mits hij voor het desbetreffende bewijs van bevoegdheid of de desbetreffende bevoegdverklaring:

- de in artikel 23 aangegeven leeftijd heeft bereikt;
- de vereiste keuring met goed gevolg heeft ondergaan;
- met goed gevolg de examens heeft afgelegd omtrent de krachtens artikel 23 vereiste kennis en bedrevenheid;
- de krachtens artikel 23 vereiste ervaring bezit.

O. Artikel 23, eerste lid onder m, n en o, wordt gelezen:

P. Artikel 25, eerste lid, onder m, n en o, wordt gelezen:

m. zweefvliegtechnicus	24	24
n. vluchtadviseur	24	24

Q. In artikel 26, vierde lid, wordt de zinsnede «waaruit blijkt tot en met welke datum» gelezen:

waaruit blijkt tot welke datum

R. Artikel 27, eerste lid, wordt gelezen:

1. a. Bij twijfel aan de nodige geschiktheid van de houder van andere bewijzen van bevoegdheid dan de in het eerste lid onder b genoemde kan door of vanwege Onze Minister worden bepaald dat de betrokkene opnieuw een gehele of gedeeltelijke keuring zal moeten ondergaan, onderscheidenlijk zich opnieuw aan een geheel of gedeeltelijk examen zal moeten onderwerpen, terwijl voorts het bewijs kan worden geschorst.

b. Met betrekking tot het bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige en als zweefvliegtechnicus kan het bewijs worden geschorst indien de houder van het bewijs gehandeld heeft in strijd met zijn bevoegdheden, dan wel in strijd met de artikelen 88 en 89 of de krachtens deze artikelen gestelde regelen of gegeven aanwijzingen.

In dergelijke gevallen kan door of vanwege Onze Minister worden bepaald dat de betrokkene zich opnieuw aan een geheel of gedeeltelijk examen zal moeten onderwerpen, dan wel opnieuw ervaring zal moeten opdoen.

S. Aan artikel 27, zesde lid, wordt na c toegevoegd:

d. indien de betrokkene de vereiste aanvullende ervaring bezit.

T. Aan artikel 28, tweede lid, wordt de volgende volzin toegevoegd:

Voorts kan de intrekking voor wat betreft een bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige of een bewijs van bevoegdheid als zweefvliegtechnicus geschieden, indien de houder van één van deze bewijzen van bevoegdheid handelt in strijd met zijn bevoegdheden dan wel met het bepaalde bij of krachtens de artikelen 88 en 89.

U. Artikel 31, eerste en derde lid, worden gelezen:

1. Een geldig bewijs van bevoegdheid, dat elders door of vanwege het bevoegde gezag is afgegeven op grond van eisen, welke tenminste gelijk zijn aan die zoals omschreven in Bijlage 1 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, kan geheel of gedeeltelijk worden gelijkgesteld met het overeenkomstige Nederlandse bewijs van bevoegdheid.

Het hierboven gestelde is niet van toepassing op Nederlanders of Nederlandse ingezetenen die geacht moeten worden in de gelegenheid te zijn geweest de vereiste examens voor het betreffende bewijs van bevoegdheid in Nederland af te leggen.

3. Het bewijs van gelijkstelling is geldig gedurende de daarop aangegeven termijn, doch niet langer dan het gelijkgestelde bewijs met dien verstande dat zulks ten hoogste 12 maanden mag bedragen.

V. Artikel 33 wordt gelezen:

1. Van de beslissing van de geneeskundige staat binnen dertig dagen na de dag, waarop de beslissing is gegeven, beroep open op een door Onze Minister in te stellen commissie, hierna te noemen herkeuringscommissie.

2. De voorzitter en de leden van de herkeuringscommissie worden benoemd en ontslagen door Onze Minister.

3. Op voorstel van de voorzitter van de herkeuringscommissie kunnen, indien zulks voor de herkeuring noodzakelijk is, per geval door Onze Minister adviserende leden worden toegevoegd.

4. Door of vanwege Onze Minister kunnen nadere regelen worden gesteld met betrekking tot de samenstelling en werkwijze van de herkeuringscommissie.

W. In artikel 41, tweede lid, onder a, wordt de zinsnede «die, indien het vluchten met een vliegtuig betreft, de leeftijd van zeventien jaar» gelezen: die, indien het vluchten met een vliegtuig betreft, de leeftijd van zestien jaar,

X. Afdeling VI wordt gelezen:

## AFDELING VI

### Het examen

#### *Samenstelling van het examen*

#### **Artikel 44**

1. Het examen als bedoeld in artikel 22, eerste lid onder c, kan worden onderscheiden in:

a. een examen omtrent de vereiste kennis als bedoeld in artikel 23, derde lid, aangeduid met theoretisch examen;

b. een examen omtrent de vereiste bedrevenheid en de direct daarop betrekking hebbende kennis als bedoeld in artikel 23, derde lid, aangeduid met praktisch examen.

2. Het theoretisch examen kan bestaan uit een schriftelijke en een mondeling gedeelte.

3. Het examen wordt in de Nederlandse taal afgenomen, doch kan in bijzondere gevallen in de Engelse taal worden afgelegd.

#### *Wijze van examineren*

#### **Artikel 45**

1. De examens ter verkrijging van de in deze regeling genoemde bewijzen van bevoegdheid en de in deze regeling aangeduide bevoegdverklaringen worden afgelegd voor een of meer daartoe door Onze Minister in te stellen examencommissie(s).

2. Door of vanwege Onze Minister kunnen richtlijnen worden vastgesteld met betrekking tot het afnemen van de theoretische en praktische examens.

**Artikel 46**

Een aanvraag om toelating tot een examen geschiedt door indiening bij de Rijksluchtvaartdienst van een behoorlijk ingevuld formulier, waarvan exemplaren bij voornoemde dienst verkrijgbaar zijn.

*Toelating*

**Artikel 47**

1. Een ieder, die daartoe een aanvraag indient, wordt met inachtneming van het gestelde in het tweede lid van dit artikel tot een examen toegelaten.
2. Voor de deelneming aan een praktisch examen kunnen door of vanwege Onze Minister voorwaarden worden gesteld voor wat betreft de opleiding, de ervaring en vereiste theoretische examens.

*Examentermijn*

**Artikel 48**

Door of vanwege Onze Minister kan een termijn worden vastgesteld, binnen welke het gehele dan wel het theoretische of het praktische examen moet zijn afgelegd. In bijzondere gevallen kan door of vanwege Onze Minister onder voorwaarden als voor elk geval afzonderlijk te bepalen, worden toegestaan, dat vorenbedoelde termijnen worden verlengd.

*Praktisch examen*

**Artikel 49**

Het praktisch examen voor een bewijs van bevoegdheid als vlieger of als boordwerktuigkundige en de daarin te stellen bevoegdverklaring(en) moet worden afgelegd in een vliegtuig van de categorie van het type of van de groep van typen, ten aanzien waarvan de examinandus een bevoegdverklaring heeft aangevraagd. Indien de uitvoering van voorgeschreven proeven niet mogelijk, niet toelaatbaar of om bepaalde redenen niet wenselijk is met het vliegtuig, waarin de examinandus het examen aflegt, kunnen deze proeven achterwege worden gelaten, worden gewijzigd of door andere proeven worden vervangen.

*Geheimhouding*

**Artikel 50**

Aan door de Directeur-Generaal aan te wijzen personen mag inzage worden verleend van het schriftelijk werk, dat op een examen door een examinandus is gemaakt, alsmede van het praktisch examenrapportformulier. De aangewezen personen zijn verplicht tot geheimhouding van hetgeen hun ter inzage is gegeven.

*Plaats en datum*

**Artikel 51**

1. De plaats en de datum, waarop het theoretische examen aanvangt, worden door of vanwege Onze Minister op voorstel van de voorzitter van de examencommissie vastgesteld; de plaats en de datum van elke zitting worden tijdig in een Mededeling aan Nederlandse Luchtvaardenden en Eigenaren van Luchtvaartuigen (M.A.L.) als bedoeld in artikel 150 bekend gemaakt.



2. De plaats, de datum en de tijd, waarop het praktisch examen aanvangt, worden door of vanwege de voorzitter vastgesteld.

3. Ten minste eenmaal in een kalenderjaar moet gelegenheid tot het afleggen van elk examen worden geboden.

#### *Examencommissie*

#### **Artikel 52**

1. De examencommissie bestaat uit leden, die telkens voor de tijd van ten hoogste twee jaren op voordracht van de Directeur-Generaal door Onze Minister worden benoemd. Bij die benoeming worden tevens uit deze leden de voorzitter en de plv. voorzitter(s) aangewezen.

2. Aan deze examencommissie worden op voordracht van de Directeur-Generaal door Onze Minister aan te wijzen ambtenaren toegevoegd als secretaris en als plaatsvervangend secretaris.

3. Bij ontstentenis van de voorzitter en diens plaatsvervanger(s) worden hun werkzaamheden verricht door een door de voorzitter aan te wijzen lid.

4. De voorzitter roept de leden tijdig op.

#### *Uitsluiting*

#### **Artikel 53**

1. De examinandus, die bij de aanvraag voor het examen valse of vervalste bescheiden heeft overgelegd, kan door de voorzitter voor een door deze te bepalen termijn van het deelnemen aan het examen worden uitgesloten.

2. Elke handeling, welke naar het oordeel van de voorzitter in enig opzicht in strijd is met de voorschriften of met de goede orde op het examen, alsmede elke poging tot bedrog, welke tijdens het examen wordt ontdekt, kan voor de desbetreffende examinandus uitsluiting van verdere deelneming aan het examen tot gevolg hebben. Indien de ontdekking van enige onregelmatigheid eerst na afloop van het examen plaatsvindt, wordt de uitslag van het examen van de betrokken examinandus ongeldig verklaard en het desbetreffende examenresultaat vernietigd.

Omtrent de ingevolge dit lid te nemen maatregelen beslist de voorzitter.

3. Indien de uitslag van enig deel van het examen van dien aard is, dat de examinandus naar de mening van de examencommissie zal worden afgewezen, kan de voorzitter hem het verder deelnemen aan het examen ontzeggen.

4. De examencommissie kan aan degene, die een onvoldoend examen heeft afgelegd of die zich tijdens het examen heeft teruggetrokken, de toelating tot een gelijknamig examen ontzeggen voor een termijn van ten hoogste één jaar.

5. Een examinandus, die van verdere deelneming aan het examen is uitgesloten, dan wel zich tijdens het examen heeft teruggetrokken, wordt beschouwd als te zijn afgewezen voor het gehele examen.

#### *Examenreglement*

#### **Artikel 54**

1. Door of vanwege de Directeur-Generaal wordt, de voorzitter van de examencommissie gehoord, een examenreglement opgesteld.

2. In dit reglement moeten ten minste bepalingen worden opgenomen omtrent de organisatie van de commissie, het rooster, de duur van het schriftelijke en mondelinge gedeelte van elk examenvak, de vaststelling van de examenopgaven voor het schriftelijk gedeelte, de groepen van vakken waarin het examen kan worden afgelegd, de geheimhouding, het toezicht op het schriftelijk examen, de oproep en aanmelding van de examinandus, het aantal examinatoren, de ordemaatregelen tijdens het examen, de beoor-

deling van het afgelegde examen, de vaststelling van de eindcijfers van elk examenvak, de vrijstelling en uitsluiting van het mondeling gedeelte van het examen, kennisgeving van de uitslag, alsmede regelingen met betrekking tot het afnemen van de praktische examens.

#### *Herexamens*

#### **Artikel 55**

Indien bij het theoretische of praktische examen voor één of twee vakken, proeven of groepen van proeven dan wel voor slechts één vak, proef of groep van proeven, indien het examen in gedeelten wordt afgelegd, het cijfer 5 of een lager cijfer is behaald, kan de voorzitter de examinandus toestaan in vorenbedoelde vakken, proeven of groepen van proeven een herexamen af te leggen op een door de voorzitter te bepalen datum. Indien voor een van deze vakken, proeven of groepen van proeven de uitslag van dit herexamen ongunstig is dan wel het herexamen niet binnen de vastgestelde termijn is afgelegd, wordt het gehele theoretische of praktische examen dan wel het gehele gedeelte van een van deze examens als onvoldoende beschouwd.

#### *Verslag examencommissie*

#### **Artikel 56**

De examencommissie brengt zo spoedig mogelijk na afloop van het theoretisch examen schriftelijk rapport uit aan de Directeur-Generaal. In dit rapport worden de uitkomsten, bijzonderheden en opmerkingen met betrekking tot het examen vermeld.

### **ARTIKEL IV**

In hoofdstuk IV van de Regeling Toezicht Luchtvaart worden de volgende wijzigingen aangebracht:

#### A. Artikel 76, eerste lid, wordt gelezen:

1. Door de Directeur-Generaal worden aanwijzingen gegeven voor het behoud of herstel van de luchtwaardigheid en deugdelijkheid, indien dit op grond van verschijnselen, die zich bij het gebruik van luchtvaartuigen of middelen, te gebruiken bij de opstijging en landing van luchtvaartuigen, hier te lande of elders hebben voorgedaan, in het belang van de veiligheid of de bestrijding van het geluid noodzakelijk wordt geacht.

#### B. Artikel 77, eerste lid, onder f, wordt gelezen:

f. ervoor te zorgen, dat zo spoedig mogelijk aan de Rijksluchtvaartdienst worden gezonden de met betrekking tot het luchtvaartuig en de voortstuwingsinrichting door de fabrikanten aanbevolen wijzigingen en door hen verstrekte aanvullende aanwijzingen voor het onderhoud, de revisie en de herstelling, met inachtneming van de door of vanwege de Directeur-Generaal te stellen regelen;

g. om jaarlijks in januari een opgaaf te verstrekken aan de directeur Luchtvaartinspectie van de Rijksluchtvaartdienst inzake het aantal vliegreuren, dat in de daaraan voorafgaande periode van 12 maanden werd gemaakt met ieder op zijn naam in het Nederlandse Luchtvaartuigregister ingeschreven luchtvaartuig.



C. Artikel 88, tweede en derde lid, wordt gelezen:

2. a. De eigenaar of houder van een luchtvaartuig, voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid of geldig bewijs van gelijkstelling, is verplicht ervoor te zorgen, dat het luchtvaartuig voor de aanvang van elke vlucht in luchtwaardige toestand verkeert, met inachtneming van het bepaalde in dit artikel en overeenkomstig aanwijzingen, welke door of vanwege de Directeur-Generaal worden gegeven met betrekking tot het onderhoud, de revisie en de herstelling.

b. Door of vanwege de Directeur-Generaal worden aanwijzingen gegeven met betrekking tot het onderhoud, de revisie en de herstelling van middelen te gebruiken bij de opstijging en landing van luchtvaartuigen.

3. Behoudens in de door of vanwege de Directeur-Generaal aan te geven gevallen moeten:

a. klein onderhoud en tussentijdse belangrijke herstellingen van luchtvaartuigen, welke op een eenvoudige wijze uit te voeren zijn, worden verricht door of onder toezicht van de houder van een geldig, ingevolge deze regeling afgegeven bewijs van bevoegdheid of door of onder toezicht van een erkend bedrijf als bedoeld in artikel 93;

b. groot onderhoud, revisies en belangrijke herstellingen van luchtvaartuigen, welke niet op een eenvoudige wijze uit te voeren zijn, worden verricht door of onder toezicht van een hiertoe erkend bedrijf als bedoeld in artikel 93;

D. In artikel 88, vierde lid onder a, vervalt de zinsnede «met bevoegdheid A» en wordt in plaats van het woord «vliegtuig» gelezen: luchtvaartuig.

E. Artikel 92, tweede lid, wordt gelezen:

2. a. Een bewijs van deugdelijkheid wordt afgegeven, nadat ten genoegen van de Directeur-Generaal is aangetoond, dat de betreffende luchtvaartuigen, onderdelen, uitrustingsstukken, materialen, halfprodukten en middelen op de datum van afgifte van het bewijs deugdelijk zijn. De eisen, waaraan deze produkten voldoen, kunnen op het bewijs worden aangegeven.

b. Een bewijs van deugdelijkheid is geldig tot en met de daarin vermelde datum.

F. De aanhef van artikel 93, eerste en derde lid, worden gelezen:

1. Bedrijven en personen, die werkzaamheden verrichten verband houdende met de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, kunnen door of vanwege de Directeur-Generaal worden erkend, indien zij voldoen aan de door hem voor de verkrijging van een erkenning gestelde regelen. Zij worden in deze regeling aangeduid met erkende bedrijven, erkende inspecteurs of een andere benaming voorafgegaan door het woord erkend(e).

Vorenbedoelde werkzaamheden kunnen bij voorbeeld zijn:

3. Op het bewijs van erkenning wordt aangegeven, waarop deze betrekking heeft, alsmede de geldigheidsduur.

## ARTIKEL V

Hoofdstuk V van de Regeling Toezicht Luchtvaart wordt gelezen:

## HOOFDSTUK V. VLUCHTUITVOERING

### AFDELING I

#### Algemeen

##### *Toepasbaarheid*

#### Artikel 94

De krachtens dit hoofdstuk vastgestelde bepalingen zijn van toepassing op:

- a. Nederlandse luchtvaartuigen waar zij zich ook bevinden, voor zover deze bepalingen niet in strijd zijn met de wetgeving van het gebied waar het luchtvaartuig zich bevindt;
- b. buitenlandse luchtvaartuigen binnen Nederland, waar dit uitdrukkelijk is voorgescreven.

##### *Aanwijzing gezagvoerder*

#### Artikel 95

1. Indien het stuurhutpersoneel van een luchtvaartuig uit meer dan één lid bestaat, moet de houder een bestuurder, die bevoegd is aan boord van dit luchtvaartuig dienst te doen als eerste bestuurder, aanwijzen als gezagvoerder. Hij moet hiervan vóór de aanvang van elke vlucht aantekening stellen dan wel doen stellen in het journaal als bedoeld in artikel 101. Wijzigingen in de gezagvoering tijdens de vlucht moeten eveneens in het journaal worden aangetekend.

2. Houder in de zin van dit artikel is hij, die recht van gebruik heeft van een luchtvaartuig anders dan ingevolge een hem in dienstverband verstrekte opdracht.

3. Het is verboden zich tijdens de vlucht als lid van het stuurhutpersoneel aan boord van een luchtvaartuig te bevinden, indien niet aan het bepaalde in het eerste lid is voldaan.

##### *Orde en veiligheid verantwoordelijkheid gezagvoerder*

#### Artikel 96

1. De gezagvoerder is gedurende de vlucht van het luchtvaartuig verantwoordelijk voor de vluchtuitvoering en voor de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden daarvan.

2. Hij is bevoegd de nodige maatregelen te nemen ter waarborging van de veiligheid van de vlucht, alsmede tot het nemen van alle redelijke maatregelen, vrijheidsbeperking daaronder begrepen, ter verzekering van de orde en discipline aan boord en om hem in staat te stellen personen die de orde aan boord verstoren of de veiligheid van de vlucht in gevaar brengen aan de bevoegde autoriteiten over te dragen.

3. De gezagvoerder moet zorg dragen dat

- a. tijdens de start en de landing ieder lid van het stuurhutpersoneel, dat betrokken is bij de bediening van een luchtvaartuig, zich op zijn post in de stuurhut bevindt;
- b. tijdens de start en de landing alle inzittenden het (de) voor hen bestemde veiligheidstuig (veiligheidsgordel) hebben omgegord;
- c. tijdens de vlucht ieder lid van het stuurhutpersoneel, dat betrokken is bij de bediening van een luchtvaartuig, zich op zijn post in de stuurhut bevindt, behalve wanneer zijn afwezigheid noodzakelijk is in verband met de uitvoering van taken ten behoeve van de vluchtuitvoering of voor persoonlijke verzorging.

- d. zij, die zich tijdens de vlucht op een bestuurderszitplaats of op een zitplaats voor de boordwerktuigkundige bevinden, het (de) voor die zitplaats bestemde veiligheidstuig (veiligheidsgordel) hebben omgegord;
  - e. indien zulks op grond van bijzondere omstandigheden als turbulentie of noodtoestand gedurende een vlucht noodzakelijk wordt geacht, alle door de eigenaar of houder in desbetreffende instructies aangewezen personen van het boordpersoneel het (de) voor hen bestemde veiligheidstuig (-gordel) hebben omgegord.
4. Een passagier is verplicht de tijdens de vlucht door of namens de gezagvoerder gegeven aanwijzingen op te volgen.
  5. In een noodtoestand tijdens de vlucht is de gezagvoerder verplicht ervoor te zorgen, dat de passagiers worden ingelicht hoe te handelen.
  6. Het bepaalde in het derde lid, onder b, geldt niet, indien en voor zover door of vanwege Onze Minister ontheffing is verleend.

#### *Vervoer van passagiers en lading*

#### **Artikel 97**

1. Het is verboden:
  - a. in een luchtvaartuig te vervoeren of te doen vervoeren personen, die kennelijk gevaarlijk zijn voor de veiligheid of gezondheid van de overige inzittenden, tenzij zodanige personen onder toezicht staan van deskundige geleiders en de voor de veiligheid en de gezondheid van de inzittenden vereiste voorzorgen in acht worden genomen;
  - b. in een luchtvaartuig te vervoeren of ten vervoer aan te bieden ontplofbare stoffen en andere gevaarlijke stoffen, behalve die, welke nodig zijn voor de uitvoering en veiligheid van de vlucht;
  - c. in een luchtvaartuig te vervoeren of te doen vervoeren dieren zonder de door of vanwege Onze Minister vast te stellen regelen in acht te nemen.
2. Het bepaalde in het eerste lid, onder b, geldt niet:
  - a. voor wat betreft gevaarlijke stoffen, niet zijnde radio-actieve stoffen, indien en voor zover door of vanwege Onze Minister ontheffing is verleend;
  - b. voor wat betreft radio-actieve stoffen, indien het bepaalde bij en krachtens de Kernenergiewet (Stb. 1963, 82) in acht wordt genomen.
3. Wanneer in een luchtvaartuig stoffen, personen, dieren of goederen als bedoeld in de voorgaande leden worden vervoerd, is de houder of eigenaar verplicht er zorg voor te dragen, dat zulks vóór iedere vlucht op duidelijke wijze ter kennis van de gezagvoerder wordt gebracht.

#### *Bescheiden en boeken*

#### **Artikel 98**

1. De gezagvoerder van een luchtvaartuig is verplicht ervoor te zorgen dat bij elke vlucht het volgende wordt meegevoerd:
  - a. het bewijs van inschrijving als bedoeld in artikel 5 van de Luchtvaartwet, behoudens in gevallen als bedoeld in artikel 4, tweede lid onder a en b, van de Luchtvaartwet;
  - b. het bewijs van luchtwaardigheid of van gelijkstelling als bedoeld in artikel 7 van de Luchtvaartwet, behoudens in gevallen als bedoeld in artikel 4, tweede lid onder a en b, van de Luchtvaartwet;
  - c. de op het luchtvaartuig betrekking hebbende gebruiksbeperkingen, -aanwijzingen en -gegevens in een door of vanwege de Directeur-Generaal goedgekeurde vorm of in de vorm van een door of vanwege de Directeur-Generaal goedgekeurd vlieghandboek;
  - d. het bewijs van bevoegdheid of van gelijkstelling als bedoeld in artikel 9 van de Luchtvaartwet van ieder lid van het stuurhutpersoneel van het luchtvaartuig, behoudens in gevallen als bedoeld in artikel 8, tweede lid onder a en b, van de Luchtvaartwet;
  - e. het journaal als bedoeld in het tweede lid;

f. indien het luchtvaartuig is voorzien van (een) inrichting(en) voor radiotelefonie: de machtiging(en) als bedoeld in de Telegraaf- en Telefoonwet 1904 (Stb. 7) voor de aanleg en het gebruik van radiotelefonen aan boord van luchtvaartuigen.

2. De gezagvoerder van een luchtvaartuig is verplicht een journaal te houden of te doen houden, waarin bijzonderheden omtrent elke vlucht met een luchtvaartuig moeten worden opgenomen. Ten aanzien van een Nederlands luchtvaartuig moet dit tijdens of dadelijk na afloop van elke vlucht geschieden in daartoe bestemde boeken of op daartoe bestemde formulieren, waarvan de modellen door of vanwege Onze Minister zijn goedgekeurd, en met inachtneming van de door of vanwege Onze Minister te stellen regelen.

3. De gezagvoerder van een luchtvaartuig is verplicht ervoor te zorgen, dat bij elke internationale verkeersvlucht:

a. wordt medegevoerd een exemplaar van de laatste voor het betrokken luchtvaartuig opgestelde onderhoudsverklaring als bedoeld in artikel 88, vierde lid onder a;

b. waarbij het luchtvaartuig lading vervoert, in het luchtvaartuig een manifest en waar nodig een gespecificeerde verklaring omtrent die lading aanwezig is.

4. Door of vanwege Onze Minister kunnen nadere aanwijzingen omtrent de vorm en inhoud van de in het derde lid onder b voorgeschreven documenten worden gegeven.

#### *Kennisgeving van ongevallen*

#### **Artikel 99**

De gezagvoerder of de houder van een luchtvaartuig is verplicht de Rijksluchtvaartdienst, zo nodig door tussenkomst van de Rijks- of Gemeentepolitie, zo spoedig mogelijk in kennis te stellen of te doen stellen van enig ongeval met het luchtvaartuig, dat verwonding of dood van een of meer personen dan wel belangrijke schade aan het luchtvaartuig of aan eigendommen van derden tengevolge heeft gehad.

#### *Het gebruik van valschermen*

#### **Artikel 100**

Het is verboden valschermen te gebruiken voor het verlaten van een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig, indien en voor zover de door of vanwege Onze Minister met betrekking tot het gebruiken van valschermen te stellen regelen niet worden nagekomen.

#### *Kennisgeving door gezagvoerder*

#### **Artikel 101**

1. De gezagvoerder is verplicht om tijdens de vlucht waargenomen omstandigheden, welk gevaar voor de luchtvaart opleveren, zo spoedig mogelijk te melden of te doen melden aan de daarvoor in aanmerking komende luchtvaartautoriteiten. Deze meldingen moeten die gegevens inhouden, welke van belang kunnen zijn voor de veiligheid van andere luchtvaartuigen.

2. Indien een noodtoestand enig lid van het boordpersoneel noopt tot handelingen, die inbreuk maken op plaatselijke voorschriften en regelingen, is de gezagvoerder verplicht de daarvoor aangewezen autoriteiten van de Staat, binnen welks gebied het voorval plaats heeft, hiervan onverwijld op de hoogte te stellen. De gezagvoerder is verplicht zo spoedig mogelijk een rapport betreffende het voorval over te leggen aan de bedoelde autoriteiten, indien deze zulks verzoeken. In dat geval moet de gezagvoerder eveneens een rapport overleggen aan de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst.

3. In geval van wederrechtelijke inmenging in de vluchtuitvoering is de gezagvoerder verplicht hiervan onverwijld bij de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst een rapport in te dienen.

#### *Overheidstoezicht*

#### **Artikel 102**

1. Het overheidstoezicht op naleving van de bij of krachtens dit Hoofdstuk gestelde regelen geschiedt onder meer tijdens de vluchtvoorbereiding, de vlucht en de vluchtafhandeling door daartoe door of vanwege Onze Minister aangewezen personen, die voor de uitoefening van het vorenbedoelde toezicht, onder nader door Onze Minister vast te stellen regelen, aan boord van het luchtvaartuig moeten worden toegelaten.

2. De gezagvoerder is verplicht medewerking te verlenen aan de uitoefening van het overheidstoezicht op de uitvoering van de vlucht. In het bijzonder is hij verplicht de met dit toezicht belaste personen toegang te verlenen tot de ruimten, waarvan de toegang blijkens een opschrift is verboden. Laatstbedoelde verplichting geldt niet, indien de gezagvoerder in verband met bijzondere omstandigheden, de veiligheid van de vlucht betreffende, het betreden van evenbedoelde ruimten niet verantwoord acht.

#### *Gebruiksbeperkingen*

#### **Artikel 102A**

De uitvoering van vluchten mag slechts geschieden met inachtneming van de op het betrokken luchtvaartuig betrekking hebbende gebruiksbeperkingen.

#### *Afwijking van de regelen*

#### **Artikel 102B**

In bijzondere gevallen kan, onder voorwaarden als voor elk geval afzonderlijk te bepalen, afwijking van de bij of krachtens dit Hoofdstuk gestelde regelen door of vanwege Onze Minister worden toegestaan.

### **AFDELING II**

#### **Verkeersvluchten**

#### *Algemeen*

#### **Artikel 103**

1. De artikelen 104 t/m 111 van deze afdeling gelden uitsluitend ten aanzien van verkeersvluchten, met uitzondering van rondvluchten. De voorschriften, gegeven in afdeling I van dit Hoofdstuk, zijn onverminderd van toepassing.

2. Voor de toepassing van het bepaalde in deze afdeling wordt verstaan onder «goedgekeurd»:

- a. voor wat betreft Nederlandse luchtvaartuigen en hier te lande gevestigde luchtvaartmaatschappijen: goedgekeurd door of vanwege Onze Minister;
- b. voor wat betreft buitenlandse luchtvaartuigen: goedgekeurd door het bevoegde gezag van de Staat, waar de luchtvaartuigen zijn ingeschreven;
- c. voor wat betreft luchtvaartuigen, ingeschreven in de Nederlandse Antillen: goedgekeurd door het bevoegde gezag aldaar.



#### **Artikel 104**

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 16 van de Luchtvaartwet is de luchtvaartmaatschappij verplicht aan te tonen, dat het luchtvervoer op veilige wijze zal worden verricht.

2. Indien aan het gestelde in het eerste lid is voldaan, zal door of vanwege Onze Minister een vergunning tot vluchtuitvoering worden afgegeven.

3. De uitvoering van vluchten waartoe een vergunning als bedoeld in artikel 16 van de Luchtvaartwet is vereist, mag slechts geschieden krachtens de in het vorige lid genoemde vergunning.

4. Door of vanwege Onze Minister kan worden geëist, dat de gegevens, welke nodig zijn voor de beoordeling of de in het tweede lid genoemde vergunning kan worden afgegeven of verlengd, ter beschikking worden gesteld van de Directeur-Generaal.

5. Door of vanwege Onze Minister worden regelen gesteld met betrekking tot de uitvoering van het in dit artikel gestelde.

#### *Vluchtvoorbereiding en vluchtuitvoering*

#### **Artikel 105**

Door of vanwege Onze Minister worden regelen gesteld ten aanzien van de voorbereiding en uitvoering van vluchten met inbegrip van regelen voor de instrumenten, uitrustingsstukken en installaties, welke naar gelang het type van het luchtvaartuig, de aard van de vlucht, en de omstandigheden, waaronder de vlucht wordt uitgevoerd, aan boord van het luchtvaartuig aanwezig en voor het gebruik gereed moeten zijn.

#### *Het gebruik van ademhalingszuurstof*

#### **Artikel 106**

De leden van het stuurhutpersoneel, die werkzaamheden verrichten welke nodig zijn voor het uitvoeren van de vlucht, moeten voortdurend gebruik maken van ademhalingszuurstof, wanneer zij in de omstandigheden verkeren, waarvoor krachtens de ingevolge artikel 105 gestelde regelen voor hen ademhalingszuurstof aan boord aanwezig moet zijn.

#### *Kennisgeving door gezagsvoerder van meteorologische omstandigheden*

#### **Artikel 107**

De gezagsvoerder moet zorg dragen dat voor zover dit mogelijk is, gevolg wordt gegeven aan verzoeken van de meteorologische dienst om op aangegeven tijden of posities de tijdens de vlucht waargenomen meteorologische omstandigheden te rapporteren.

#### *Samenstelling stuurhutpersoneel*

#### **Artikel 108**

1. Het stuurhutpersoneel moet zodanig zijn samengesteld, dat is voldaan aan hetgeen daaromtrent in het vlieghandboek als bedoeld in artikel 98, eerste lid, onder c, en in de regelen ten aanzien van de werk- en rusttijden is bepaald. Voorts moet aan het volgende zijn voldaan:

a. Zowel de eerste als de tweede bestuurder moet bevoegd zijn de te gebruiken radio-installatie te bedienen;

b. Tijdens een vlucht met een luchtvaartuig, waarvan het maximaal toegelaten totaalgewicht meer dan 5700 kg bedraagt, alsmede tijdens het uit-

voeren van een IFR-vlucht moet het stuurhutpersoneel ten minste zowel een eerste als een tweede bestuurder omvatten.

c. Indien het luchtvaartuig officieel is uitgerust met een aparte post voor een boordwerktuigkundige, moet een voor de bezetting van die post aange-  
wezen houder van een bewijs van bevoegdheid als boordwerktuigkundige tot het stuurhutpersoneel behoren, tenzij een ander lid van het stuurhutpersoneel, dat in het bezit is van een bewijs van bevoegdheid als boordwerktuigkundige, de aan evengenoemde post verbonden werkzaamheden naar behoren kan verrichten zonder dat zijn normale werkzaamheden hierdoor nadelig worden beïnvloed.

d. Tijdens een vlucht, waarbij de voor een veilige vluchtuitleiding noodzakelijke navigatie onvoldoende kan worden uitgevoerd door de bestuurders vanaf hun posten, moet een ander lid van het stuurhutpersoneel dan deze bestuurders dienst doen als navigator en moet ten minste één lid van het stuurhutpersoneel in het bezit zijn van een bewijs van bevoegdheid als navigator.

2. Door of vanwege Onze Minister worden nadere regelen gesteld ten aanzien van de aanwijzing als gezagvoerder.

3. Het is verboden een vlucht aan te vangen of te doen aanvangen, indien niet is voldaan aan het bepaalde in of krachtens dit artikel.

#### *Kajuitpersoneel*

#### **Artikel 109**

De luchtvaartmaatschappij is verplicht ten genoegen van de Directeur-Generaal het vereiste minimum aantal leden kajuitpersoneel vast te stellen voor ieder type luchtvaartuig, gebaseerd op de capaciteit of het aantal te vervoeren passagiers, opdat in geval van een noodlanding een veilige en vlugge evacuatie kan plaatsvinden.

#### *Geoefendheid kajuitpersoneel*

#### **Artikel 110**

Door of vanwege Onze Minister worden nadere regelen gesteld ten aanzien van de geoefendheid van het kajuitpersoneel.

#### *Vluchtadviseur*

#### **Artikel 111**

1. Een vluchtadviseur, die werkzaamheden verricht in verband met de vluchtvoorbereiding en de vluchtuitleiding, moet in het bezit zijn van een geldig bewijs van bevoegdheid als bedoeld in artikel 12, tweede lid onder b. Hij heeft de volgende verplichtingen:

a. de gezagvoerder terzijde te staan bij de vluchtvoorbereiding en hem de hiervoor benodigde gegevens te verstrekken;

b. de gezagvoerder bij te staan door het gereedmaken van het navigatieplan, dit goed te keuren en te tekenen en het vliegplan als bedoeld in artikel 36, eerste lid, van het Luchtverkeersreglement bij de betreffende verkeersleidingsdienst in te dienen;

c. de gezagvoerder tijdens de vlucht langs de daartoe aangewezen kanalen inlichtingen te verstrekken, welke noodzakelijk kunnen zijn voor een veilige uitleiding van de vlucht;

d. in geval van nood de in het vluchthandboek vermelde procedures in gang te zetten.

2. Bij de uitleiding van zijn taak moet de vluchtadviseur elke handeling vermijden, die in strijd zou kunnen zijn met de procedures, vastgesteld door de verkeersleidingsdienst, de meteorologische dienst en de berichtendienst.

**Artikel 112**

De gezagvoerder moet zorg dragen dat aan het einde van de vlucht alle bekende en vermoede gebreken van het luchtvaartuig aan de luchtvaartmaatschappij worden gerapporteerd.

*Het onderhoud van luchtvaartuigen*

**Artikel 113**

De luchtvaartmaatschappij is verplicht:

- a. te voorzien in een organisatie met geoefend personeel alsmede werkplaatsen, uitrusting en installaties voor het in een luchtwaardige toestand houden van haar in gebruik zijnde luchtvaartuigen;
- b. te waarborgen, dat het onderhoud, de revisies, de herstellingen en de wijzigingen aan haar luchtvaartuigen worden uitgevoerd op de wijze als in of krachtens het bepaalde in Hoofdstuk IV en in de onderhoudshandleiding als bedoeld onder c. is voorgeschreven;
- c. een handleiding voor het onderhoud van haar in gebruik zijnde luchtvaartuigen, in deze regeling verder aangeduid met onderhoudshandleiding, samen te stellen en ieder lid van het personeel, dat met dit onderhoud is belast, met de inhoud van de voor dat lid van belang zijnde delen van de onderhoudshandleiding in kennis te stellen. Alle aanvullingen en wijzigingen van de onderhoudshandleiding moeten schriftelijk bekend worden gemaakt aan de desbetreffende leden van het personeel. De onderhoudshandleiding moet ten minste de volgende gegevens of instructies bevatten:
  - 1°. de gang van zaken bij het bedrijfsgereed maken en bij het onderhoud, de revisie en de herstelling van luchtvaartuigen;
  - 2°. de frequentie van deze werkzaamheden;
  - 3°. de taakomschrijving van het bij deze werkzaamheden betrokken personeel;
  - 4°. de bij deze werkzaamheden toegepaste werkwijzen, alsmede de aanwijzigingen als bedoeld in artikel 88, tweede lid;
  - 5°. de wijze, waarop een onderhoudsverklaring tot stand komt, de omstandigheden, waaronder deze verklaring ongeldig wordt en een vermelding, welk personeel deze verklaring mag tekenen;
- d. er voor te zorgen, dat het met het onderhoud belaste personeel wordt onderricht met betrekking tot de gebezigde onderhoudsmethoden, in het bijzonder indien nieuwe luchtvaartuigen dan wel nieuwe of ongewone uitrusting in gebruik worden dan wel wordt genomen.

*Rondvluchten*

**Artikel 114**

Door of vanwege Onze Minister worden regelen gesteld ten aanzien van de voorbereiding en uitvoering van rondvluchten met inbegrip van regelen voor de instrumenten, uitrustingsstukken en installaties, welke naar gelang het type luchtvaartuig, de aard van de rondvlucht en de omstandigheden, waaronder de rondvlucht wordt uitgevoerd, aan boord van het luchtvaartuig aanwezig en voor het gebruik gereed moeten zijn.

## AFDELING III

### **Niet-verkeersvluchten**

#### *Algemeen*

#### **Artikel 115**

De voorschriften van deze afdeling gelden uitsluitend ten aanzien van niet-verkeersvluchten. De voorschriften, gegeven in Afdeling I van dit Hoofdstuk, zijn onverminderd van toepassing.

#### *Vluchtvoorbereiding en vluchttuitvoering*

#### **Artikel 116**

Door of vanwege Onze Minister worden regelen gesteld ten aanzien van de voorbereiding en uitvoering van de vluchten, met inbegrip van regelen voor de instrumenten, uitrustingsstukken en installaties, welke naar gelang het type luchtvaartuig, de aard van de vlucht en de omstandigheden, waaronder de vlucht wordt uitgevoerd, aan boord van het luchtvaartuig aanwezig en voor het gebruik gereed moeten zijn.

#### *Samenstelling stuurhutpersoneel*

#### **Artikel 116A**

Tijdens een vlucht met een vliegtuig, waarvan het maximaal toegelaten totaalgewicht meer dan 5700 kg bedraagt, moet het stuurhutpersoneel ten minste zowel een eerste als een tweede bestuurder omvatten.

## AFDELING IV

### **Het gebruiken van zweefvliegtuigen**

#### *Middelen voor de opstijging*

#### **Artikel 117**

De opstijging van zweefvliegtuigen mag slechts geschieden met behulp van middelen, welke voldoen aan de door of vanwege Onze Minister te stellen technische voorschriften. Lieren moeten zijn voorzien van een geldig bewijs van deugdelijkheid als bedoeld in artikel 92, eerste lid.

#### *Uitrusting*

#### **Artikel 117A**

Bij kunstvluchten en bij wolkenvluchten moet iedere inzittende van het zweefvliegtuig voorzien zijn van een in goede staat verkerend valscherp.

## AFDELING V

### **Gebruik van het luchtruim**

#### *Het gebruik van het luchtruim door niet-luchtvaartuigen*

#### **Artikel 118**

Het is verboden toestellen, niet zijnde luchtvaartuigen, in het luchtruim te gebruiken, tenzij de terzake door of vanwege Onze Minister te stellen rege-

len worden nagekomen, dan wel door of vanwege Onze Minister ontheffing is verleend.

#### **Artikel VI**

Artikel 120 wordt gelezen:

1. Door of vanwege Onze Minister wordt de lengte van een (de) baan (banen) op een luchtvaartterrein vastgesteld.
2. De minimale breedte van een baan en van een daarbij behorende rijbaan bedraagt bij een lengte van een verharde baan van:

	<i>baanbreedte</i>	<i>rijbaanbreedte</i>
a. 900 m of meer	45 m	23 m
b. 700 m tot 900 m	30 m	15 m

3. Op verzoek van de exploitant kan in bijzondere gevallen door of vanwege Onze Minister voor de baan en/of rijbaan een breedte worden toegestaan, welke kleiner is dan aangegeven in het tweede lid.

4. De breedte van een onverharde baan en de breedte van een daarbij behorende rijbaan bedragen respectievelijk minimaal 25 m en 10 m.

#### **Artikel VII**

In de artikelen 152, derde lid, en 153 wordt de zinsnede: «de bemanning» gelezen: de leden van het stuurhutpersoneel

#### **Artikel VIII**

In artikel 159, tweede lid, wordt de zinsnede: «de bemanning» gelezen: het stuurhutpersoneel

#### **Artikel IX**

Artikel 166 wordt gelezen:

1. Hij, die het bepaalde in één der artikelen van deze regeling overtreedt of niet zorgt, dat het in één der artikelen bepaalde wordt nagekomen, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste vier maanden of geldboete van ten hoogste duizend gulden.
2. Overtreding van het bepaalde krachtens artikel 87, tweede lid, 90, tweede lid, 104, vijfde lid, 105, 112 of 132, eerste lid, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste dertig dagen of geldboete van ten hoogste tweehonderdvijftig gulden.

#### **Artikel X**

##### **Overgangsbepaling**

De vóór de inwerkingtreding van dit besluit door of vanwege Onze Minister afgegeven bewijzen van bevoegdheid als grondwerktuigkundige en als zweefvliegtechnicus blijven hun geldigheid behouden tot de datum waarop de termijn van geldigheid verstrijkt.

#### **AFDELING XI**

##### **Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 april 1978.



## Artikel XII

De tekst van de Regeling Toezicht Luchtvaart (Stb. 1959, 67) wordt door Onze Minister van Justitie in het Staatsblad geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

<sup>1</sup> Laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 4 juli 1977, Stb. 422.

New York, 18 februari 1978

Juliana

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

Uitgegeven de *zeventiende* maart 1978

De Minister van Justitie,  
J. de Ruiter

## NOTA VAN TOELICHTING

### Algemeen

In het onderhavige ontwerp wordt voorgesteld in de Regeling Toezicht Luchtvaart, zoals die laatstelijk is gewijzigd bij Besluit van 4 juli 1977, Stb. 422, een aantal veranderingen van verschillende aard aan te brengen.

Als belangrijkste kunnen de navolgende onderwerpen worden beschouwd.

Het voorstel voorziet in het stellen van eisen ten aanzien van een nieuw type luchtvaartuig, dat aangeduid wordt als motorzweefvliegtuig. In verband hiermede is het noodzakelijk de bevoegdverklaring motorzweefvliegen in het zweefvliegbewijs in te voeren, teneinde het motorzweefvliegen bevoegd te kunnen uitvoeren.

Wegens de technische ontwikkeling van de vliegtuigen met hun gecompliceerde installaties dienen aan de kwaliteit van het onderhoud en het toezicht daarop nieuwe eisen te worden gesteld. Hetzelfde is, zij het in mindere mate, van toepassing op zweefvliegtuigen. De huidige, gedetailleerde voorschriften inzake de bewijzen van bevoegdheid als grondwerktuigkundige en als zweefvliegtechnicus zijn verouderd. Voorgesteld wordt deze te vervangen door een basisregeling, die aangepast is aan de huidige inzichten en die het mogelijk maakt door het stellen van nadere uitvoeringsvoorschriften de voortschrijdende ontwikkeling te volgen.

Eveneens is een wijziging voorgesteld die ten doel heeft te komen tot een verscherping van de voorschriften inzake het vervoer van gevaarlijke goederen.

Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt de voorschriften in bijlage 6 (Operation of Aircraft), deel II (International General Aviation), van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Stb. H 165) te incorporeren, zodat het mogelijk wordt krachtens een nieuwe Afdeling III van Hoofdstuk V regels te stellen ten aanzien van de vluchtvoorbereiding en vluchtuitvoering van niet-verkeersvluchten. Dit zijn regelingen, die van zuiver technische aard zijn en die telkens aan de omstandigheden moeten kunnen worden aangepast, zodat zulks bij beschikking ware vast te stellen.

Voor het gehele hoofdstuk V geldt, dat de afdelingen elkaar zoveel mogelijk aanvullen in hun bepalingen; de Afdeling I – Algemeen, bevat nu artikelen, die zowel voor de verkeersvluchten als voor de niet-verkeersvluchten van toepassing zijn, hetgeen in de artikelen 103 en 115 nog wordt benadrukt teneinde misverstanden te voorkomen.

### Artikelsgewijze toelichting

#### Artikel 1

Ten einde duidelijk te laten uitkomen, dat het kajuitpersoneel wel tot het boordpersoneel (crew member), maar niet tot die leden van de bemanning, die belast zijn met de veiligheid van de vluchtuitvoering, behoort, wordt voorgesteld de definitie «lid van de bemanning» te wijzigen in «lid van het stuurhutpersoneel».

#### Artikel 9

In dit artikel zijn de gevallen opgesomd, waarbij de inschrijving van een luchtvaartuig in het Nederlandse luchtvaartuigregister wordt doorgehaald.

In de praktijk is echter gebleken, dat deze opsomming niet limitatief is. Luchtvaartuigen, waarvan het bewijs van luchtwaardigheid is verlopen en de eigenaar nog geen beslissing heeft genomen of al dan niet een nieuw bewijs van luchtwaardigheid zal worden aangevraagd, blijven in het register ingeschreven, hoewel het luchtvaartuig niet kan worden gebruikt. Ten einde hieraan een eind te maken, wordt dit artikel in deze geest aangevuld.

#### *Artikelen 9 en 11*

Na de onafhankelijkheid van Suriname dienen deze artikelen te worden aangepast.

#### *Artikelen 12, 15 en 16*

Als gevolg van de grote technische ontwikkelingen op het gebied van zowel de zweefvliegtuigen als de motorvliegtuigen, alsmede de uitrusting van en de installaties (navigatie en communicatie) in deze vliegtuigen zijn de stelsels voor de bewijzen van bevoegdheid als grondwerktuigkundige en als zweefvliegtechnicus aan een grondige herziening toe. De huidige indeling van de bewijzen van bevoegdheid, de daaraan verbonden bevoegdheden en de indeling in de categorieën vliegtuigen en installaties is niet meer efficiënt. De grote vliegtuigen met hun gecompliceerde installaties kunnen alleen op doelmatige wijze worden onderhouden door een organisatie met gespecialiseerd personeel en moderne apparatuur, hetgeen betekent dat alleen een krachtens artikel 93 van de Regeling Toezicht Luchtvaart erkend onderhoudsbedrijf voldoende waarborgen kan verschaffen voor het behoud van de luchtwaardige toestand. Naarmate een vliegtuig groter en gecompliceerder wordt, komt de nadruk meer te liggen op de organisatie van het onderhoud, waaronder begrepen de ondersteuning door technici bij het werk en het beschikbaar stellen van apparatuur.

Deze overwegingen hebben geleid tot het voorstellen van een regeling om de bewijzen van bevoegdheid voor grondwerktuigkundige en zweefvliegtechnici aan te passen aan de huidige inzichten en het tevens mogelijk te maken in de toekomst de ontwikkeling te kunnen volgen. De voorgestelde wijziging houdt in dat de huidige gedetailleerde regeling wordt vervangen door een aantal basisartikelen, waarin het stellen van andere voorschriften wordt gedelegeerd.

#### *Artikelen 1, 16, 17 en 19*

Doordat er zweefvliegtuigen zijn, die zijn uitgerust met een voortstuwingsinrichting, is het noodzakelijk voor deze bijzondere soort luchtvaartuigen de categorie en type bevoegdverklaring en de bevoegdverklaring 'motorzweefvliegtuig' in te voeren.

#### *Artikel 21A*

Toegevoegd wordt een bepaling omtrent misbruik van het logboek. In de praktijk blijkt namelijk, dat een bestuurder van een luchtvaartuig ongestraft onjuiste aantekeningen kan maken. Ten einde zulks te voorkomen wordt de onderhavige tekst voorgesteld. Omtrent de redactie van dit artikel is aansluiting gezocht bij artikel 30 van het Rijttijdenbesluit 1971.

#### *Artikel 23*

Aangezien het de bedoeling is, dat in de toekomst de zweefvliegtechnicus alleen kleine herstellingen mag verrichten en hierop toezicht mag houden, kan de minimum leeftijd op 18 jaar worden gesteld overeenkomstig die van de grondwerktuigkundige.

#### *Artikel 27*

Het is thans alleen mogelijk een bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige of als zweefvliegtechnicus te schorsen bij twijfel aan de nodige geschiktheid van de houder van het betrokken bewijs van bevoegdheid.

Bij de controle na het onderhoud, revisie of verrichte herstelling van een luchtvaartuig is na te gaan of een bevoegd grondwerktuigkundige of zweef-

vliegtechnicus nalatig is geweest en derhalve kan worden geschorst. Ten aanzien van het grondpersoneel kan derhalve de twijfel aan de nodige geschiktheid vervallen en kunnen als schorsingsgronden worden opgenomen:

- a. het handelen in strijd met gegeven bevoegdheden;
- b. het handelen in strijd met de artikelen 88 en 89 van de R.T.L. of de daaruit voortvloeiende voorschriften.

Deze exacte schorsingsgrond is bij het vliegend personeel niet aanwezig. Uit de wijze van bediening van een luchtvaartuig kan namelijk worden geconcludeerd, dat er twijfel bestaat aan de nodige geschiktheid, die dan nader onderzocht dient te worden. Deze schorsingsgrond ware ten aanzien van het vliegend personeel te handhaven. Hierbij zal uiteraard worden gelet op de rechtszekerheid van de bevoegde houders. Deze zullen steeds in de gelegenheid worden gesteld om kosteloos hun geschiktheid opnieuw aan te tonen.

#### *Artikel 28*

Hetgeen met betrekking tot de schorsing van de bewijzen van bevoegdheid van het grondpersoneel is opgemerkt, is ook van toepassing op de intrekking van deze bewijzen van bevoegdheid.

#### *Artikel 31, eerste lid*

Het gelijkstellen van een elders afgegeven bewijs van bevoegdheid met een Nederlands bewijs van bevoegdheid heeft plaats indien het buitenlands bewijs van bevoegdheid is afgegeven op grond van de eisen, welke ten minste gelijk zijn aan die, welke gesteld zijn in bijlage 1 (Personnel Licensing) van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart. Elke staat heeft echter krachtens artikel 38 van dit Verdrag het recht af te wijken van de internationale normen. Dit kan tot gevolg hebben dat een buitenlands bewijs van bevoegdheid niet geheel overeenkomt met het gelijksoortige Nederlands bewijs van bevoegdheid. In dat geval kan het buitenlands bewijs van bevoegdheid niet volledig worden gelijkgesteld, maar slechts gedeeltelijk.

#### *Artikelen 44 t/m 56*

De luchtvaartexamens voor de verschillende bewijzen van bevoegdheid en de bevoegdverklaringen in deze bewijzen worden thans afgenomen, hetzij door een examencommissie, hetzij door een of meer daartoe aangewezen examinatoren. Ten behoeve van de objectiviteit verdient het aanbeveling in de toekomst alle examens door een examencommissie te laten afnemen, zodat de regeling van de examens door afzonderlijke examinatoren hierdoor kan vervallen. Voorts horen de regelingen betreffende procedures, zoals de duur van het schriftelijke en mondelinge gedeelte van elk examen, de ordemaatregelen tijdens het examen en het toezicht op het examen, niet thuis in dit besluit, maar in een op te stellen examenreglement, dat krachtens artikel 54 door of vanwege de Directeur-Generaal van de R.L.D. wordt opgesteld.

De in artikel 44, tweede lid, opgenomen mogelijkheid om een theoretisch examen te verdelen in een schriftelijk en in een mondeling gedeelte heeft in het algemeen bij elk luchtvaartexamen plaats. Voor het verkrijgen van bepaalde bevoegdverklaringen, zoals vliegonderricht en wolkenvliegen, zal slechts een mondeling theoretisch examen voldoende zijn. De verdeling van de theoretische examens zal nader in het eerdergenoemde examenreglement worden uitgewerkt. Het in het derde lid van hetzelfde artikel gedane voorstel om in bijzondere gevallen het examen niet in het Nederlands maar in de Engelse taal af te leggen, heeft betrekking op buitenlanders, die alhier hun werkzaamheden wensen uit te voeren. Ten einde deze personen, die over het algemeen het Nederlands niet voldoende machtig zijn, een kans te geven, wordt voorgesteld, dat zij het desbetreffende examen in het Engels, zijnde de taal, die in de luchtvaart het meest wordt gebezigd, afleggen.

Geluidoverlast kan een reden zijn, waardoor een voorgenomen proef voor een praktisch examen als bedoeld in artikel 49 niet wordt uitgevoerd. Om dit te kunnen vastleggen, worden de mogelijkheden, waardoor een voorgenomen proef niet wordt uitgevoerd – onmogelijkheid of niet-toelaatbaarheid – uitgebreid met de niet-wenselijkheid van het uitvoeren van een dergelijke vlucht. De proeven die niet worden afgelegd in een vliegtuig, worden op de grond gehouden in een vluchtnabootser. Door dit toestel kan de vlucht zodanig worden nagebootst dat hij niet van de werkelijkheid is te onderscheiden. Bij proeven op de grond kunnen namelijk alle nodige variaties worden ingevoerd waardoor tevens wordt bereikt dat eventuele ongelijkheden in zwaarte van de examens binnen een alleszins aanvaardbaar minimum kunnen worden gehouden.

In artikel 50 is bepaald, dat slechts aan door de Directeur-Generaal aan te wijzen personen inzage mag worden verleend van het schriftelijk werk, alsmede van het praktisch examenrapport-formulier. Tot deze personen moeten worden gerekend de leden van de betrokken examencommissie en medewerkers van de Directie Luchtvaartinspectie van de Rijksluchtvaartdienst die met het toezicht op en de uitvoering van de examens zijn belast.

Voorts lijkt het wenselijk in artikel 54 vast te stellen dat onderwerpen, welke betrekking hebben op het goede verloop van het examen, niet meer in het besluit worden geregeld, maar in een examenreglement.

#### *Artikel 77*

Dit voorstel beoogt dat nadere regelingen worden vastgesteld, teneinde selectief te werk te kunnen gaan terzake van gegevens die door de eigenaar van een luchtvaartuig moeten worden ingezonden bij wijziging of onderhoud van het betrokken luchtvaartuig.

#### *Artikel 88*

In het vierde lid dient de bevoegdheid A te vervallen, daar deze soort bevoegdheden door de onderhavige wijziging niet meer in de R.T.L. voorkomen.

#### *Artikel 92*

Ten einde het toezicht op het behoud van de deugdelijkheid van zweefvlieglierinstallaties zo doelmatig mogelijk te maken, wordt voorgesteld de geldigheidsduur van een bewijs van deugdelijkheid te beperken. Dit zal tot gevolg hebben, dat de bedoelde lierinstallaties periodiek zullen moeten worden gekeurd ten behoeve van de vernieuwing van het bewijs van deugdelijkheid.

#### *Artikel 97*

Gebleken is, dat soms gevaarlijke goederen, die niet zijn verpakt overeenkomstig de aanbevelingen van de International Air Transport Association (I.A.T.A.) welke zijn vastgelegd in het door deze vereniging uitgegeven document «I.A.T.A. Restricted Articles Regulations» en welke hier te lande ook bij de toepassing van de wettelijke voorschriften worden gehanteerd, ten vervoer worden aangeboden. Mochten deze aangeboden goederen ondanks controle door de lucht worden vervoerd, dan is de kans op een luchtramp niet uitgesloten. In verband hiermede wordt het derhalve wenselijk geoordeeld ook het ten vervoer aanbieden van gevaarlijke stoffen te verbieden, tenzij ontheffing is verleend. Zulks zal er toe leiden, dat de afzenders van deze goederen meer dan tot nu toe het geval is zullen nagaan op welke wijze deze goederen toch veilig kunnen worden vervoerd.

In het derde lid is de verplichting opgenomen om de gezagvoerder te informeren omtrent vervoer, dat uitsluitend mag geschieden indien hiervoor



ontheffing is verleend, dan wel of bij het vervoer van dieren de gestelde regels in acht zijn genomen. De gezagvoerder weet dan in voorkomende gevallen hoe te handelen.

#### *Artikel 98, eerste lid onder f*

Daar sedert eind 1975 het toezicht op de radio-installatie geheel in handen is van de Directie Luchtvaartinspectie van de Rijksluchtvaartdienst, zijn maatregelen getroffen om te waarborgen dat de radio-installatie als een integraal onderdeel van het luchtvaartuig wordt behandeld. Het bewijs van luchtwaardigheid omvat dan ook de deugdelijkheid van alle apparatuur aan boord van een luchtvaartuig, zodat een afzonderlijk radiokeuringsbewijs naast de zogenaamde P.T.T.-machtiging overbodig is.

#### *Artikel 115*

Tot de niet-verkeersvluchten behoren o.a. vluchten met luchtvaartuigen waarmede reclame wordt gemaakt, landbouwgewassen worden bespoten en luchtfoto's worden gemaakt. Voorts lesvluchten, vluchten met luchtvaartuigen, waarvoor krachtens artikel 16, zevende lid, van de Luchtvaartwet vrijstelling is verleend van de in het eerste lid van dat artikel vervatte verplichting tot het hebben van een luchtvervoersvergunning en vluchten die sportvliegers met niet zakelijke motieven uitvoeren.

#### *Artikel 118*

De redactie van dit artikel is zo ruim gesteld, dat behalve voor raketten en modelvliegtuigen ook het gebruik van andere toestellen kan worden geregeld. Gedacht dient te worden aan bijvoorbeeld nieuwe activiteiten zoals zeilvliegen en valschermszweven.

#### *Artikel 120*

Aangezien in het verleden problemen zijn gerezen ten aanzien van de interpretatie van de internationale voorschriften terzake van de breedten van de banen en rijbanen op luchtvaartterreinen, wordt voorgesteld thans in artikel 120 de minimum breedten van de banen en rijbanen op luchtvaartterreinen vast te stellen.

Voor luchtvaartterreinen met baanlengten groter dan 1500 m is de voorgestelde breedte van de startbanen en rijbanen in overeenstemming met de door de Burgerluchtvaart Organisatie aanbevolen minima, zoals deze zijn vermeld in bijlage 14 (Aerodromes) van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

Voor terreinen met verharde banen, waarvan de lengte varieert van 900 tot 1500 m, wordt eenzelfde baan- en rijbaanbreedte nodig geoordeeld als voor terreinen met een grotere baanlengte.

Voor terreinen met een verharde baan met een lengte variërend van 700 tot 900 m wordt voor de breedte van de baan en rijbaan een enigszins grotere maat aangehouden. Voor laatstbedoelde terreinen bedraagt de breedte van de banen 30 m in plaats van de in de eerder genoemde bijlage 14 aanbevolen breedte van 23 m. De breedte voor rijbanen is 15 m in plaats van de door de internationale burgerluchtvaartorganisatie aanbevolen breedte van 10 m.

Voor beide laatste categorieën wordt daarmede enigszins uitgegaan boven de door genoemde internationale burgerluchtvaartorganisatie aanbevolen minima. De redenen hiervoor zijn de volgende.

Als gevolg van de voortschrijdende technologische ontwikkelingen is het mogelijk geworden dat grotere typen vliegtuigen met een breder landingsgestel gebruik kunnen maken van terreinen met een beperkte baanlengte, terwijl voor deze vliegtuigen dezelfde veiligheidseisen gelden als soortgelij-

ke typen vliegtuigen, welke een belangrijk grotere baanlengte en de daarbij behorende baanbreedte van node hebben. Een aanpassing van de baanbreedte op grond van deze technologische ontwikkelingen is derhalve geboden. Bovendien zijn in Nederland de weersomstandigheden in veel gevallen ongunstiger dan die welke ten grondslag liggen aan de minimale internationale norm.

Wat de kleinere luchtvaartterreinen betreft komt hierbij dat daarop ook door minder ervaren vliegers wordt geopereerd, terwijl het aandeel der lesbewegingen dikwijls hoog is.

In het derde lid is echter de mogelijkheid opgenomen om in bepaalde omstandigheden zoals gunstige baanrichting en verwachte weersomstandigheden, weining lesverkeer en gunstig draagkrachtverloop een smallere breedte toe te staan. Dit zal echter alleen worden toegelaten, indien naast de verharde baan stroken zijn gelegen, waardoor zulks op verantwoorde wijze kan geschieden.

#### *Artikel 166*

Bij veroordeling ter zake van een overtreding wordt de gestelde maximum straf thans te laag geoordeeld.

De maximum hoogte van de straffen is sinds de inwerkingtreding van dit Besluit op 1 oktober 1959 niet gewijzigd. Het wordt thans wenselijk geoordeeld op elke overtreding van één der artikelen van de R.T.L. de maximum straf te stellen, welke krachtens artikel 62, derde lid, van de Luchtvaartwet kan worden vastgesteld. In verband hiermede kan het eerste lid van het onderhavige artikel eenvoudiger worden geredigeerd. Het huidige vierde lid is ongewijzigd overgenomen en als tweede lid genummerd.

#### *Artikel X*

Als gevolg van de vrij ingrijpende wijzigingen op het gebied van de bevoegdheden van het technisch grondpersoneel zullen nieuwe bewijzen van bevoegdheid moeten worden ingevoerd. De huidige bewijzen van bevoegdheid van het grondpersoneel dienen derhalve te worden vervangen door de nieuwe bewijzen. Gedacht wordt dit te laten geschieden bij een ingediende aanvraag voor verlenging van deze bewijzen.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes