

345

Besluit van 4 juni 1981, houdende wijziging van het Koninklijk besluit van 22 januari 1959, Stb. 67, tot vaststelling van de Regeling Toezicht Luchtvaart

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

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 28 augustus 1980, nr. Jur/L 24102, Rijksluchtvaartdienst;

Gelet op de artikelen 8A, 16, achtste lid, 62, derde lid, 64, eerste lid, onder b, en artikel 76, eerste lid, onder a, c, f, g en j, van de Luchtvaartwet;

De Raad van State gehoord (advies van 14 oktober 1980, nr. 801008/12);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 27 mei 1981, nr. LV/L 22381, Rijksluchtvaartdienst;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

In hoofdstuk I van de Regeling Toezicht Luchtvaart¹ worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A. Artikel 1, tweede lid, wordt gelezen:

2. Voorts wordt in deze regeling verstaan onder:

- a. baan: een al dan niet verhard gedeelte van het landingsterrein, uitsluitend bestemd voor het opstijgen en/of het landen van luchtvaartuigen;
- b. beheerder van het luchtvaartuigregister: de door of vanwege de directeur-generaal aangewezen ambtenaar belast met de in Hoofdstuk II van deze regeling aangegeven handelingen met betrekking tot het Nederlandse luchtvaartuigregister;
- c. blindvliegen, onderscheidenlijk wolkenvliegen: het besturen van een vliegtuig, onderscheidenlijk een zweefvliegtuig, uitsluitend met behulp van instrumenten, zonder visuele oriëntatie buiten het vliegtuig, onderscheidenlijk het zweefvliegtuig;
- d. bij nacht: op enig tussen zonsondergang en zonsopgang gelegen tijdstip;
- e. commerciële vlucht: een vlucht met een winstgevend doel of een vlucht, welke door of in opdracht van een bedrijf met commerciële doelstelling wordt uitgevoerd;
- f. directeur-generaal: directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst;
- g. drempel: het begin van het voor het landen bestemde gedeelte van een verharde baan;

- h. eerste bestuurder: een lid van het stuurhutpersoneel, dat de leiding heeft bij de besturing van het luchtvaartuig;
- i. geregeld luchtvervoer: een reeks van verkeersvluchten, waaraan het publiek kan deelnemen en welke worden uitgevoerd ten behoeve van het verkeer tussen twee of meer plaatsen, hetzij in overeenstemming met een gepubliceerde dienstregeling, hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie, dat zij een duidelijk herkenbare systematische reeks vormen;
- j. IFR-vlucht: een vlucht, ten aanzien waarvan tevens de instrumentvliegvoorschriften van toepassing zijn;
- k. instrumentenbaan: een baan, welke is uitgerust met elektronische hulpmiddelen ten dienste van het opstijgen of landen van luchtvaartuigen;
- l. instrumentweersomstandigheden: weersomstandigheden, die uitgedrukt in termen van zicht, afstand tot wolken en wolkenbasis, minder zijn dan de voorgeschreven minimum waarden voor zichtweersomstandigheden;
- m. kunstvlucht: een vlucht, waarbij met opzet bewegingen worden uitgevoerd, welke een plotselinge verandering in de stand, een abnormale stand of een abnormale verandering in de snelheid van het luchtvaartuig medebrengen;
- n. landingsterrein: het gedeelte van een luchtvaartterrein, met uitzondering van platforms, dat gebruikt wordt voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen, alsmede voor de bewegingen op de grond die daarmee verband houden;
- o. lid van het boordpersoneel: een lid van het stuurhutpersoneel en ieder ander, die aan boord van een luchtvaartuig ten behoeve van de inzittenden of de lading werkzaamheden heeft te verrichten;
- p. navigatieplan: het plan voor een veilige uitvoering van de vlucht dat ontleend is aan overwegingen van vliegtuigprestaties, operationele beperkingen en de verwachte omstandigheden, betrekking hebbende op de te vliegen route en de aan te vliegen luchthavens;
- q. oefenvlucht: een solovlucht voor het verkrijgen dan wel behouden van vliegvaardigheid;
- r. overlandvlucht: een vlucht, waarbij een vliegtuig dan wel een zweefvliegtuig zich in rechte lijn gemeten verder dan 28 km, onderscheidenlijk 5 km van de grens van het luchtvaartterrein waarvan werd opgestegen, verwijderd;
- s. platform: een gedeelte van een luchtvaartterrein dat bestemd is voor het opstellen van luchtvaartuigen, met het doel passagiers te laten in- of uitstappen, post of vracht te laden of te lossen, brandstof in te nemen, te parkeren of onderhoudswerkzaamheden te verrichten;
- t. rondvlucht: een verkeersvlucht, welke aanvangt en eindigt op hetzelfde terrein en welke een tijdsduur heeft van ten hoogste 60 minuten;
- u. rijbaan: een al dan niet verhard gedeelte van het landingsterrein, bestemd voor het zich op de grond voortbewegen van luchtvaartuigen;
- v. strook: een gedeelte van het landingsterrein, waarin een baan is gelegen;
- w. tweede bestuurder: een lid van het stuurhutpersoneel, dat een luchtvaartuig bestuurt, anders dan als eerste bestuurder of als leerling;
- x. VFR-vlucht: een vlucht, ten aanzien waarvan tevens de zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn.

B. Aan artikel 1 wordt een nieuw lid toegevoegd luidende:

3. Voor het bij deze regeling bepaalde zijn eveneens van toepassing de begripsbepalingen voor luchtverkeersdienstverlening, luchtverkeersdienst, verkeersleiding, verkeersleidingsdienst, luchtvaartterreinverkeer en gecontroleerd luchtvaartterrein als vermeld in artikel 1 van het luchtverkeersreglement 1980.

C. In artikel 2 vervalt het tweede lid, alsmede het cijfer 1 voor het eerste lid.

ARTIKEL II

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

A. Artikel 3 wordt gelezen:

1. In het Nederlandse luchtvaartuigregister worden, behoudens het bepaalde in het derde lid van dit artikel, ingeschreven luchtvaartuigen die in Nederland zijn vervaardigd dan wel luchtvaartuigen, ten aanzien waarvan de bij de invoer vereiste douaneformaliteiten zijn vervuld, mits die luchtvaartuigen het eigendom zijn van:

- a. een Nederlander;
- b. een ingezetene van Nederland, niet zijnde Nederlander;
- c. een rechtspersoon, waarvan de zetel in Nederland is gevestigd.

2. Onze Minister van Financiën kan, al dan niet voorwaardelijk, vrijstelling verlenen van de in het eerste lid vervatte eis betreffende de voorafgaande vervulling van de douaneformaliteiten. Bij het niet nakomen van een aan de vrijstelling verbonden voorwaarde wordt die vrijstelling geacht niet te zijn verleend.

3. Indien een natuurlijke persoon, al dan niet ingezetene van Nederland, of een rechtspersoon, waarvan de zetel in Nederland is gevestigd houder is van een luchtvaartuig krachtens enige huurovereenkomst of fiduciaire eigendomsoverdracht kan, met inachtneming van het gestelde in het vierde lid, door de beheerder van het luchtvaartuigregister voor de in de overeenkomst vermelde periode de inschrijving van zodanig luchtvaartuig worden toegelaten, mits de inschrijving van het luchtvaartuig wordt doorgehaald in het luchtvaartuigregister waarin het betrokken luchtvaartuig laatstelijk is ingeschreven, dan wel wordt overgeschreven ten name van de houder in het Nederlandse luchtvaartuigregister. In zodanig geval moeten de ingevolge deze regeling op een eigenaar van een luchtvaartuig rustende verplichtingen worden nagekomen door de in het luchtvaartuigregister vermelde houder van dat luchtvaartuig.

4. Indien een rechtspersoon naar buitenlands recht eigenaar is, kan de beheerder van het luchtvaartuigregister de inschrijving van zodanig luchtvaartuig slechts toelaten na voorafgaande toestemming door of vanwege Onze Minister.

B. Aan artikel 5 wordt toegevoegd:

Door of vanwege Onze Minister worden regelen gesteld met betrekking tot de bij de aanvraag in te dienen gegevens.

C. Artikel 6, tweede lid wordt gelezen:

2. Indien een inschrijving, als bedoeld in artikel 3, derde en vierde lid, is toegelaten, wordt tevens aantekening gehouden van de naam, land van vestiging en nationaliteit van de houder, benevens de tijd, voor welke de overeenkomst tussen de eigenaar en de houder is aangegaan.

D. Artikel 8, tweede lid, onder a en b, wordt gelezen:

- a. een bewijs van inschrijving als bedoeld in artikel 3, eerste lid, geldig gedurende onbepaalde tijd;
- b. een bewijs van inschrijving als bedoeld in artikel 3, derde of vierde lid, geldig gedurende de op het bewijs aangegeven tijd.

E. Toegevoegd wordt een artikel 8a, waarvan het opschrift en het artikel als volgt luiden:

Voorlopig bewijs van inschrijving

Artikel 8a

1. Door de beheerder van het luchtvaartuigregister kan een voorlopige inschrijving worden toegelaten.
2. Van deze inschrijving wordt aan de aanvrager een bewijs afgegeven van een door of vanwege Onze Minister vast te stellen model.
3. Dit voorlopig bewijs van inschrijving is geldig gedurende de op het bewijs aangegeven tijd en bedraagt ten hoogste 6 maanden.

F. Artikel 9, eerste lid onder d, f, g en h wordt gelezen:

d. indien overgang van eigendom heeft plaats gehad, terwijl niet binnen een maand aan alle vereisten ter verkrijging van de overschrijving is voldaan;

f. bij het niet nakomen van een aan een vrijstelling, bedoeld in artikel 3, tweede lid, verbonden voorwaarde;

g. na beëindiging van de tussen de eigenaar en de houder gesloten overeenkomst, in verband waarmee een inschrijving als bedoeld in artikel 3, derde of vierde lid, is toegelaten;

h. indien een jaar is verstreken na het einde van de op het bewijs van luchtwaardigheid vermelde geldigheidsduur.

G. Artikel 11, onder e, wordt gelezen:

e. een inschrijving als bedoeld in artikel 3, derde of vierde lid, heeft plaatsgevonden en de tussen de eigenaar en de huurder gesloten overeenkomst eerder wordt beëindigd dan bij de inschrijving was voorzien of de tussen de eigenaar en de huurder voor onbepaalde tijd gesloten overeenkomst is beëindigd;

ARTIKEL III

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

A. Artikel 12, eerste lid, onder a, ten 4^o, en onder f wordt gelezen:

a. 4^o. verkeersvlieger derde klasse (vliegbewijs B3);

f. boordtelefonist.

Het gestelde in het eerste lid onder g vervalt.

B. In het opschrift van artikel 14 vervalt de zinsnede «boordtelegrafist» en wordt voor «ballonvaarder» gelezen «ballonvoerder».

C. Het vijfde lid van artikel 14 vervalt en het zesde lid van dit artikel wordt vernummerd in 5.

D. Artikel 18, tweede lid, wordt gelezen:

2. Uitsluitend de houder van een vliegbewijs, waarin een bevoegdverklaring «Spuitsvliegen» is gesteld, is bevoegd op te treden als eerste bestuurder van een vliegtuig tijdens vluchten, waarbij stoffen ter bevordering of ter bescherming van het milieu dan wel de land-, tuin- of bosbouw uit of van dat vliegtuig worden verwijderd.

E. In artikel 18, derde en vierde lid, wordt de zinsnede «De houder» gelezen: Uitsluitend de houder

F. In artikel 19, eerste t/m vierde lid wordt de zinsnede «De houder» gelezen: Uitsluitend de houder

G. Artikel 23, eerste lid, onder j vervalt en onder c wordt gelezen:

c. verkeersvlieger derde klasse.....18 jaar.

H. Artikel 23, eerste lid, onder k, l, m en n, worden verletterd in j, k, l en m.

I. In artikel 23, derde lid, vervalt het gestelde na het woord «vastgesteld».

J. Artikel 25, eerste lid, wordt gelezen:

1. De termijn van geldigheid van een bewijs van bevoegdheid bedraagt ten hoogste het in onderstaande tabel aangegeven aantal maanden, met dien verstande, dat het desbetreffend bewijs van bevoegdheid zijn geldigheid behoudt tot en met de laatste dag van de laatste maand van geldigheid.

De termijn van geldigheid wordt gerekend vanaf de datum van de keuring, voorzover een vliegmedische keuring is vereist.

Bewijs van bevoegdheid	Aantal maanden	
	houder jonger dan 40 jaar	houder 40 jaar of ouder
a. leerling-vlieger	24	12
b. privé-vlieger tweede en eerste klasse	24	12
c. verkeersvlieger derde klasse	12	6
d. verkeersvlieger tweede klasse	6	6
e. verkeersvlieger eerste klasse	6	6
f. zweefvlieger	24	12
g. ballonvoerder	24	12
h. navigator	12	12
i. boordwerktuigkundige	12	12
j. boordtelefonist	60	60
k. grondwerktuigkundige	24	24
l. zweefvliegtechnicus	24	24
m. vluchtadviseur	24	24

K. In artikel 40 wordt de zinsnede «artikel 8, eerste lid onder a, van de Luchtvaartwet» gelezen: artikel 8, eerste lid, van de Luchtvaartwet.

L. Artikel 41 wordt gelezen:

1. Het verbod als bedoeld in artikel 8, eerste lid, van de Luchtvaartwet is niet van toepassing voor het uitvoeren van oefenvluchten indien de bestuurder:

- de leeftijd van zestien jaar heeft bereikt, indien het een eerste oefenvlucht betreft met een vliegtuig binnen een straal van 3 km vanaf een luchtvaartterrein dat voor het houden van oefenvluchten is aangewezen;
- de leeftijd van veertien jaar heeft bereikt, indien het vluchten met een zweefvliegtuig betreft;
- de leeftijd van zeventien jaar heeft bereikt, indien het vluchten met een ballon betreft.

2. Tevens moet de in het eerste lid bedoelde bestuurder uiterlijk 24 maanden tevoren, indien hij jonger dan 40 jaar is, dan wel uiterlijk 12 maanden tevoren, indien hij 40 jaar of ouder is, lichamelijk en geestelijk geschikt zijn bevonden voor het desbetreffende bewijs blijkens een door een geneeskundige afgegeven verklaring.

M. Artikel 44, derde lid, wordt gelezen:

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

ARTIKEL IV

In hoofdstuk IV van de Regeling Toezicht Luchtvaart wordt AFDELING I gelezen:

AFDELING I

TYPE-CERTIFICATEN EN BEWIJZEN VAN LUCHTWAARDIGHEID

Afgifte van type-certificaten

Artikel 72

1. Nadat bij de beoordeling van een type-luchtvaartuig, als bedoeld in artikel 74, eerste lid, is gebleken dat het type-luchtvaartuig voldoet aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen, kan een verklaring worden afgegeven, hierna verder aangeduid met type-certificaat.

2. Door of vanwege Onze Minister worden regelen gesteld met betrekking tot de afgifte van een type-certificaat en de daartoe in te dienen noodzakelijke gegevens, alsmede met betrekking tot handelingen met type-certificaten en de verplichtingen van de houder van een type-certificaat.

Afgifte van bewijzen van luchtwaardigheid

Artikel 73

1. Een bewijs van luchtwaardigheid voor een Nederlands luchtvaartuig wordt op aanvraag van de eigenaar of houder door of vanwege de directeur-generaal afgegeven, nadat ten genoegen van de directeur-generaal is aangetoond, dat het luchtvaartuig luchtwaardig is.

2. Het model van een bewijs van luchtwaardigheid wordt door of vanwege Onze Minister vastgesteld.

Beoordeling van de luchtwaardigheid

Artikel 74

1. Bij de beoordeling van de luchtwaardigheid worden luchtvaartuigen onderscheiden naar type en serie. Als type-luchtvaartuig wordt een luchtvaartuig onderzocht, indien een dergelijk luchtvaartuig niet eerder werd onderzocht; als serie-luchtvaartuig, indien zulks wel het geval is. Eveneens als serie-luchtvaartuig wordt een luchtvaartuig onderzocht, indien de afwijkingen met een reeds onderzocht type zodanig zijn, dat naar het oordeel van de directeur-generaal niet van een nieuw ontwerp of van een op de hoofdpunten gewijzigd ontwerp sprake is.

2. Door of vanwege Onze Minister worden regelen gesteld met betrekking tot de beoordeling van de luchtwaardigheid en de voor de afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid in te dienen gegevens.

Geldigheidsduur

Artikel 75

1. Een type-certificaat is behoudens schorsing of intrekking onbeperkt geldig.
2. Een bewijs van luchtwaardigheid is geldig tot en met de daarin vermelde datum.

Luchtwaardige toestand

Artikel 76

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.
2. Een luchtvaartuig wordt geacht niet in luchtwaardige toestand te verkeren, indien:
 - a. het luchtvaartuig niet wordt onderhouden in overeenstemming met de bij of krachtens deze regeling gegeven voorschriften en aanwijzingen met betrekking tot onderhoud, revisie en herstelling;
 - b. het luchtvaartuig zodanige gebreken, defecten of beschadigingen vertoont, dat een belangrijke herstelling als bedoeld in artikel 88, eerste lid onder e, noodzakelijk is;
 - c. de uitvoering van een wijziging van het luchtvaartuig als bedoeld in artikel 89 niet is goedgekeurd;
 - d. de op het luchtvaartuig betrekking hebbende gebruiksbeperkingen zijn overschreden;
 - e. de aanwijzingen gegeven door of vanwege de directeur-generaal ten aanzien van het behoud of herstel van de luchtwaardigheid als bedoeld in het eerste lid niet worden nagekomen.

Verplichtingen van de eigenaar of houder van een luchtvaartuig

Artikel 77

1. De eigenaar of houder van een luchtvaartuig is tijdens de geldigheidsduur van het voor dat luchtvaartuig afgegeven bewijs van luchtwaardigheid of bewijs van gelijkstelling, als bedoeld in artikel 85, derde lid, verplicht:
 - a. op een door of namens de directeur-generaal gedaan verzoek het luchtvaartuig voor een onderzoek naar de luchtwaardigheid ter beschikking te stellen op een nader door deze te bepalen tijdstip en plaats, waarbij zoveel mogelijk rekening zal worden gehouden met de belangen van de eigenaar of houder;
 - b. ervoor te zorgen, dat bekende en vermoede gebreken van het luchtvaartuig alsmede defecten en beschadigingen, welke zijn opgetreden of ontdekt in installaties of onderdelen van het luchtvaartuig en de luchtwaardigheid nadelig beïnvloeden, worden gemeld aan de Rijksluchtvaartdienst met inachtneming van de door of vanwege de directeur-generaal te stellen regelen;
 - c. zo spoedig mogelijk aan de Rijksluchtvaartdienst te melden, dat het bewijs van luchtwaardigheid of het bewijs van gelijkstelling verloren is gegaan;
 - d. met inachtneming van de door of vanwege Onze Minister te stellen regelen een technische administratie te voeren ten aanzien van het luchtvaartuig en van de door de directeur-generaal te bepalen onderdelen daarvan;

e. ervoor te zorgen, dat zo spoedig mogelijk aan de Rijksluchtvaartdienst worden gezonden de wijzigingen van en de aanvullingen op die gegevens, welke ingevolge de krachtens artikel 74, tweede lid, dan wel artikel 86 gestelde regelen zijn ingediend;

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 opgave te verstrekken aan de directeur Luchtvaartinspectie van de Rijksluchtvaartdienst inzake het aantal vliegreun, dat in de daaraan voorafgaande periode van 12 maanden werd gemaakt met ieder op zijn naam in het Nederlandse Luchtvaartuigregister ingeschreven luchtvaartuig.

2. Door of vanwege Onze Minister worden regelen gesteld met betrekking tot de verplichting van de eigenaar of houder bij een onderzoek naar de luchtwaardigheid, als bedoeld in het vorige lid, onder a, dan wel voor de verlenging van de termijn van geldigheid of voor de opheffing van de schorsing van een bewijs van luchtwaardigheid dan wel van gelijkstelling.

Kosten en risico

Artikel 78

1. De kosten en het risico verbonden aan een onderzoek ten behoeve van de afgifte van een type-certificaat worden gedragen door de aanvrager van dat certificaat, met uitzondering van de kosten en het risico voor de van overheidswege voor dit onderzoek aangewezen personen.

2. De kosten en het risico verbonden aan een onderzoek naar de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig worden gedragen door de eigenaar of houder van dat luchtvaartuig, met uitzondering van de kosten en het risico voor de van overheidswege voor dit onderzoek aangewezen personen.

3. Indien in verband met een onderzoek als bedoeld in het eerste of tweede lid ingevolge de aanvraag het daarbij betrokken Rijkspersoneel in het buitenland werkzaam moet zijn, komen de reis- en verblijfkosten van dit Rijkspersoneel ten laste van de aanvrager. Bij het vaststellen van de reis- en verblijfkosten moeten tenminste de bepalingen van het Reisbesluit 1971 in acht worden genomen.

ARTIKEL V

In Hoofdstuk IV, Afdeling II, IV en V voor de Regeling Toezicht Luchtvaart worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A. De aanhef van artikel 81, eerste lid, wordt gelezen:

1. Een bewijs van luchtwaardigheid kan door of vanwege de directeur-generaal worden ingetrokken, indien:

B. Artikel 87 wordt gelezen:

1. Op de bouw van luchtvaartuigen, waarvoor een bewijs van luchtwaardigheid is aangevraagd, wordt overheidstoezicht uitgeoefend.

2. Behoudens in de door of vanwege de directeur-generaal aan te geven gevallen, moet:

a. het luchtvaartuig worden vervaardigd door of onder toezicht van een hiertoe erkend bedrijf als bedoeld in artikel 93;

b. in het buitenland het luchtvaartuig worden vervaardigd onder toezicht van het daartoe bevoegde gezag van de staat, waar het bewijs van luchtwaardigheid is aangevraagd.

3. Door of vanwege Onze Minister worden regelen gesteld met betrekking tot de verplichtingen van de aanvrager van het bewijs van luchtwaardigheid inzake de bouw van luchtvaartuigen.

C. In artikel 88, derde lid, onder b, wordt de zinsnede «door of onder toezicht van een hiertoe erkend bedrijf als bedoeld in artikel 93» gelezen: door of onder toezicht van een hiertoe erkend bedrijf of persoon als bedoeld in artikel 93.

D. De titel van Afdeling V wordt gelezen:

Bewijzen van deugdelijkheid, erkenning van bedrijven en personen alsmede het in de lucht slepen van voorwerpen

E. In artikel 92, eerste lid, wordt de zinsnede «kan de directeur-generaal bewijzen van deugdelijkheid afgeven» gelezen: kunnen door of vanwege de directeur-generaal bewijzen van deugdelijkheid worden afgegeven.

F. Toegevoegd wordt na artikel 93 een artikel 93a waarvan het opschrift en het artikel luiden:

Slepen

Artikel 93a

Door of vanwege Onze Minister worden regelen gesteld ten aanzien van het in de lucht slepen van een luchtvaartuig, een sleepnet of een ander voorwerp.

ARTIKEL VI

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

A. Artikel 98, eerste lid onder f wordt gelezen:

f. indien het luchtvaartuig is voorzien van (een) inrichting(en) voor radiotelefonie: het bewijs van machtiging; op dit bewijs is vermeld dat degene, op wiens naam het luchtvaartuig is ingeschreven, in het bezit is van de machtiging als bedoeld in de Telegraaf- en Telefoonwet 1904 (Stb. 7) voor de aanleg en het gebruik van radiotelefoon aan boord van luchtvaartuigen.

B. In artikel 98, tweede lid, wordt de eerste volzin gelezen:

2. De gezagvoerder van een luchtvaartuig is verplicht een journaal te houden of te doen houden door een lid van het stuurhutpersoneel, waarin bijzonderheden omtrent elke vlucht met het luchtvaartuig moeten worden opgenomen.

C. Artikel 100 vervalt.

D. Toegevoegd wordt na artikel 105 een artikel 105a, waarvan het opschrift en het artikel als volgt luiden:

Werk- en rusttijden

Artikel 105a

Door of vanwege Onze Minister worden na overleg met Onze Minister van Sociale Zaken regelen gesteld ten aanzien van de werk- en rusttijden van de leden van het stuurhutpersoneel van Nederlandse luchtvaartuigen.

E. Toegevoegd wordt na artikel 109 een artikel 109a, waarvan het opschrift en het artikel als volgt luiden:

Werk- en rusttijden kajuitpersoneel

Artikel 109a

Door of vanwege Onze Minister worden na overleg met Onze Minister van Sociale Zaken regelen gesteld ten aanzien van de werk- en rusttijden van de leden van het kajuitpersoneel.

F. In artikel 111, eerste lid, onder b, wordt de zinsnede «artikel 36, eerste lid, van het Luchtverkeersreglement bij de betreffende verkeersleidingsdienst in te dienen;» gelezen: artikel 36 van het Luchtverkeersreglement 1980 bij de betreffende luchtverkeersdienst in te dienen;

Voorts wordt in het tweede lid de zinsnede «met de procedures, vastgesteld door de verkeersleidingsdienst, de meteorologische dienst en de berichtendienst.» gelezen: met de toepasselijke procedures met betrekking tot de luchtverkeersdienstverlening, de luchtvaartmeteorologische dienstverlening en de luchtvaarttelecommunicatie.

G. Toegevoegd na artikel 116a wordt een artikel 116b, waarvan het opschrift en het artikel als volgt luiden:

Vrijstelling luchtvervoersvergunning

Artikel 116b

Bij vervoer met een luchtvaartuig, waarvan de massa tenminste 2 ton draagt, ten behoeve van eigen bedrijf, waarvoor krachtens artikel 16, zevende lid, van de Luchtvaartwet vrijstelling is verleend van de in het eerste lid van genoemd artikel vervatte verplichting, moeten de door of vanwege Onze Minister te stellen voorwaarden in acht worden genomen.

H. Toegevoegd na artikel 117a wordt een artikel 117b, waarvan het opschrift en het artikel als volgt luiden:

Oefen- en examenvluchten

Artikel 117b

Onverminderd het bij of krachtens artikel 88, derde lid, bepaalde moet bij een oefen- of examenvlucht met een zweefvliegtuig de aan de vlucht voorafgaande dagelijkse inspectie worden uitgevoerd door een zweefvlieginstruc-tuur.

I. Afdeling V vervalt.

ARTIKEL VII

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

A. Artikel 122 en het opschrift worden gelezen:

Platform

Artikel 122

1. Een gedeelte of gedeelten van een luchtvaartterrein wordt/worden bestemd tot platform.
2. De inrichting en de regels voor het gebruik van platforms behoeven goedkeuring door of vanwege Onze Minister.
3. Parkeer- en manoeuvreertekens moeten worden gegeven door middel van de krachtens artikel 39 van het Luchtverkeersreglement-1980 vastgestelde seinen, tenzij door of vanwege de directeur-generaal een afwijkende wijze van seinen is goedgekeurd.

B. Artikel 123, eerste lid onder b, wordt gelezen:

- b. de krachtens het Luchtverkeersreglement-1980 vastgestelde grondtekens aanwezig zijn;

C. Artikel 125, eerste lid, wordt gelezen:

1. De exploitant van een luchtvaartterrein, dat gedurende de nacht of tijdens instrument-weersomstandigheden kan worden gebruikt, moet zorg dragen dat:
 - a. indien geen verharde banen op het luchtvaartterrein zijn aangelegd, lichten zijn geplaatst ter aanduiding van de grens van het landingsterrein of van een gedeelte hiervan; indien wel verharde banen op het luchtvaartterrein zijn aangelegd, lichten zijn geplaatst ter aanduiding van de verharde baan en de daarbij behorende verharde rijbanen;
 - b. een naderingsverlichting is aangebracht ter vergemakkelijking van het landen zowel bij goed als bij slecht zicht;
 - c. een krachtinstallatie aanwezig is voor elektrische energievoorziening in noodgevallen.

D. In artikel 127 wordt de zinsnede: «ten behoeve van de in artikel 154 aan de verkeersbeveiliging opgedragen taak worden geplaatst, in stand gehouden en gebruikt», gelezen: ten behoeve van de aan de Rijksluchtvaartdienst en het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut met betrekking tot de luchtverkeersbeveiliging en de luchtvaartmeteorologische dienstverlening opgedragen taken.

E. Artikel 129, tweede lid, wordt gelezen:

2. De exploitant is verplicht maatregelen te nemen dat het personeel met het materieel te allen tijde zal uitrukken in geval van brand of gevaar voor brand op een luchtvaartterrein en bij een ongeval met een luchtvaartuig in de omgeving van het luchtvaartterrein.

F. Artikel 132, eerste lid, wordt gelezen:

1. Onze Minister kan voorschriften geven ten aanzien van de orde en veiligheid op het luchtvaartterrein.

G. Artikel 133, tweede en derde lid, wordt gelezen:

2. Het in het vorige lid bedoelde toezicht omvat niet de luchtverkeersdienstverlening, tenzij enige van deze taken krachtens artikel 11, tweede lid, van het Luchtverkeersreglement-1980 aan de exploitant zijn opgedragen;

3. Terzake van de uitvoering van het in het eerste lid bedoelde toezicht en de in het tweede lid bedoelde opdracht kan de directeur-generaal nadere voorschriften geven.

H. Toegevoegd na artikel 133 wordt een artikel 133a, waarvan het opschrift en het artikel als volgt luiden:

Plaatselijke verkeersleiding

Artikel 133a

Op een gecontroleerd luchtvaartterrein moet een regeling worden getroffen tussen de exploitant en de plaatselijke verkeersleidingsdienst met betrekking tot het luchtvaartterreinverkeer op het landingsterrein, uitgezonderd luchtvaartuigen en met betrekking tot het verkeer van luchtvaartuigen naar, van en op de platforms. Deze regeling behoeft goedkeuring door of vanwege de directeur-generaal.

I. In artikel 136, eerste lid, wordt de zinsnede «De havenmeester deelt de verkeersleidingsdienst» gelezen: De havenmeester van een gecontroleerd luchtvaartterrein deelt de plaatselijke verkeersleidingsdienst.

J. Het opschrift van artikel 140 en het eerste lid van dit artikel worden gelezen:

Veiligheid platform

Artikel 140

1. De havenmeester moet ervoor zorgen, dat een platform niet onveilig wordt gemaakt door enig roerend goed.

K. In artikel 140, tweede lid, wordt de zinsnede «Indien op het verkeersplatform en/of parkeerplatform» gelezen: Indien op een platform

ARTIKEL VIII

Hoofdstuk VII van de Regeling Toezicht Luchtvaart wordt gelezen:

Hoofdstuk VII

LUCHTVAARTINLICHTINGEN EN KAARTEN

Publikaties

Artikel 145

Ten behoeve van de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van de luchtvaart worden door de Rijksluchtvaartdienst de volgende publikaties uitgegeven:

- a. een gids voor luchtvaardenden, aangeduid als AIP, zijnde een afkorting van Aeronautical Information Publication;
- b. berichten aan luchtvaardenden, aangeduid als NOTAM, zijnde een afkorting van Notices to Airmen;
- c. Mededelingen aan Nederlandse luchtvaardenden en Eigenaren van luchtvaartuigen, afgekort MAL;
- d. Luchtvaartkaarten waaronder tevens begrepen naderings-, landings- en hinderniskaarten.

A.I.P.

Artikel 146

1. de AIP houdt inlichtingen in van blijvende aard, welke van belang zijn voor de uitoefening van de luchtvaart in het vluchtinformatiegebied Amsterdam.

2. De AIP bestaat uit 2 delen. DEEL I wordt aangeduid als de «Luchtvaartgids Nederland» (Aeronautical Information Publication, Netherlands) en DEEL II als «Gids voor het vliegen onder zichtvliegvoorschriften» (VFR Flight Guide Netherlands). DEEL II bevat uitsluitend informatie welke is benodigd voor de uitvoering van VFR-vluchten binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam.

3. De AIP wordt uitgegeven in de Nederlandse en Engelse taal.

NOTAM

Artikel 147

Een NOTAM bevat inlichtingen, welke van belang zijn voor de veilige uitvoering van vluchten binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam. Hij wordt uitgegeven, indien het betreft een inlichting van tijdelijke aard of de inlichting niet tijdig in de AIP kan worden gepubliceerd.

Verspreiding NOTAM

Artikel 148

Een NOTAM wordt in gedrukte vorm per post verspreid, doch wordt in spoedgevallen per vast telecommunicatienetwerk voor de luchtvaart verspreid. De publicatie van een NOTAM geschiedt in de Nederlandse en de Engelse taal, doch bij verspreiding per telex uitsluitend in de Engelse taal.

Mededelingen aan Nederlandse Luchtvaardenden en Eigenaren van Luchtvaartuigen

Artikel 149

1. De mededelingen aan Nederlandse luchtvaardenden en Eigenaren van luchtvaartuigen bevatten inlichtingen van algemeen en technisch belang en inlichtingen met betrekking tot administratieve zaken, ongeschikt voor publicatie in AIP deel I en II of NOTAM.

2. De mededeling in een MAL die voor de internationale luchtvaart van belang is, wordt eveneens in de Engelse taal uitgegeven in een publicatie, die aangeduid wordt als Aeronautical Information Circular of afgekort als AIC.

Samenstelling AIP, NOTAM, AIC en Luchtvaartkaarten

Artikel 150

De AIP DEEL I en DEEL II, NOTAM, AIC en de Luchtvaartkaarten worden samengesteld overeenkomstig de door of vanwege Onze Minister vastgestelde regels.

Abonnementsprijs

Artikel 151

De abonnementsprijs van de publikaties als bedoeld in artikel 145, wordt door of vanwege Onze Minister vastgesteld.

Het geven van inlichtingen voor de vlucht

Artikel 152

1. Door of vanwege Onze Minister wordt bepaald op welk luchtvaartterrein inlichtingen voor het uitvoeren van vluchten worden gegeven.
2. Deze inlichtingen betreffen onderwerpen, welke zijn opgenomen in de Nederlandse en buitenlandse AIP's en NOTAM's, alsmede gegevens van luchtvaartkaarten, welke verband houden met de te vliegen route.
3. Indien nodig wordt ten behoeve van de leden van het stuurhutpersoneel van een luchtvaartuig een uittreksel van de van kracht zijnde NOTAM's en andere inlichtingen van dringende aard, welke voor de vluchtuitvoering van belang zijn, beschikbaar gesteld.

ARTIKEL IX

Hoofdstuk VIII van de Regeling Toezicht Luchtvaart vervalt.

ARTIKEL X

Artikel 166 wordt gelezen:

Strafbepalingen

Artikel 166

1. Hij, die het bepaalde bij of krachtens één der artikelen van dit besluit overtreedt of nalaat maatregelen te nemen, dat het bepaalde bij of krachtens één der artikelen van de genoemde hoofdstukken wordt nagekomen, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste één maand of geldboete van ten hoogste duizend gulden.
2. Bij veroordeling wegens overtreding van één der artikelen van de hoofdstukken II, III, IV en V kan de bevoegdheid een luchtvaartuig te bedienen voor ten hoogste drie jaren worden ontzegd.

ARTIKEL XI

Dit besluit treedt in werking op het tijdstip waarop het Luchtverkeersreglement-1980 (Stb. 1980, 786) in werking treedt.

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.

Lage Vuursche, 4 juni 1981

Beatrix

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

Uitgegeven de eerste juli 1981

De Minister van Justitie,
J. de Ruiter

¹ Laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 18 februari 1978, Stb. 98. Het advies van de Raad van State wordt openbaar gemaakt in de Nederlandse Staatscourant van 6 juli 1981, nr. 125

Algemeen

In het onderhavige ontwerp tot aanvulling en wijziging van de Regeling Toezicht Luchtvaart wordt o.m. uitvoering gegeven aan het bepaalde in de artikelen 8A en 16, achtste lid, van de Luchtvaartwet. In artikel 8A van de Luchtvaartwet, zoals deze is gewijzigd bij Wet van 17 mei 1978, Stb. 293, werd de basis gelegd voor het geven van regelen ten aanzien van de werken rusttijden van de leden van het stuurhutpersoneel, die ook een aanknopingspunt in de Regeling Toezicht Luchtvaart moeten vinden.

Ter uitvoering van artikel 16 van de Luchtvaartwet worden condities gesteld met betrekking tot de verlening van vrijstelling van het hebben van een luchtvervoersvergunning.

Ten gevolge van de in voorbereiding zijnde herziening van het Luchtverkeersreglement (Stb. 1959, 189, zoals laatstelijk gewijzigd bij het Besluit van 17 april 1972, Stb. 209) is het noodzakelijk het ontwerp waar nodig aan te passen aan het nieuwe ontwerp Luchtverkeersreglement 1980. Dit houdt in, dat verschillende definities en teksten in de artikelen van de Regeling Toezicht Luchtvaart moeten worden gewijzigd. Ook kan Hoofdstuk VIII (Verkeersbeveiliging) van de Regeling Toezicht Luchtvaart vervallen, daar deze bepalingen in gewijzigde vorm zijn opgenomen in het nieuwe Luchtverkeersreglement.

Voorts is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de in de praktijk levende wensen met betrekking tot vereenvoudiging van inschrijving van luchtvaartuigen te effectueren, alsmede om, in navolging van vele Europese landen en de Verenigde Staten ten behoeve van luchtvaartuigen een typecertificaat in te voeren. De invoering van dit document heeft ten doel de afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid te vereenvoudigen en de samenwerking met andere Europese vliegtuigproducerende landen in gemeenschappelijke projecten te bevorderen.

Ten aanzien van het luchtvaartpersoneel (Hoofdstuk II) wordt een verduidelijking in de te gebruiken terminologie ingevoerd en met betrekking tot de door de Rijksluchtvaartdienst uitgegeven publikaties (Hoofdstuk VII) is tot een meer gedetailleerde omschrijving overgegaan.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

Ten gevolge van de bovengenoemde wijziging van de Luchtvaartwet zijn de definities «lid van het stuurhutpersoneel» en «verkeersvluchten» in deze wet omschreven, zodat deze begrippen in de Regeling Toezicht Luchtvaart kunnen vervallen. Verder moeten de definities onder i (IFR-vlucht), j (instrumentweersomstandigheden (IMC)), l (kunstvlucht), m (landingsterrein), u (verkeersleidingsdienst), w (VFR-vlucht) en ae (verkeersleiding) worden aangepast aan die van het nieuwe Luchtverkeersreglement. In het huidige artikel 1 kunnen de definities voor hefschroefvliegtuig (h), vleugelvliegtuig (x), zweefvliegtuig (ab) en motorzweefvliegtuig (af) vervallen, daar in een in voorbereiding zijnd besluit ter uitvoering van artikel 1, onder b, van de Luchtvaartwet deze definities worden opgenomen. Dit ontwerp-besluit, dat gelijktijdig met het eerdergenoemde nieuwe Luchtverkeersreglement in werking zal treden, geeft een opsomming van toestellen, die luchtvaartuigen zijn en van die toestellen, die niet als zodanig moeten worden beschouwd. Nieuwe definities, die worden voorgesteld, zijn die voor platform, oefenvlucht en beheer van het luchtvaartregister.

Ten gevolge van de vele wijzigingen komt het wenselijk voor het tweede lid van dit artikel opnieuw vast te stellen en de definities in alfabetische volgorde op te nemen.

In het nieuwe derde lid zijn enige begripsbepalingen van het Luchtverkeersreglement 1980 van toepassing verklaard.

Artikel 2

Daar kabelballons en kabelvliegers volgens het eerdergenoemde besluit ter uitvoering van artikel 1, onder b, van de Luchtvaartwet niet als luchtvaartuigen worden beschouwd, kan het tweede lid van het huidige artikel 2 vervallen.

Artikel 3

De wijziging van dit artikel heeft tot doel tegemoet te komen aan de wensen van Nederlandse financieringsmaatschappijen en als gevolg van de veranderingen van Boek 2 van het B.W. (Rechtspersonen) de redactie te vereenvoudigen.

In het eerste lid is o.a. als eis gesteld, dat de luchtvaartuigen het eigendom moeten zijn van een rechtspersoon, waarvan de zetel in Nederland is gelegen. De huidige voorwaarde, dat het luchtvaartuig moet toebehoren aan de Staat of een openbaar lichaam in Nederland, is niet overgenomen, daar krachtens artikel 1, Boek 2 B.W. zulks niet noodzakelijk is.

Daar in de praktijk is gebleken, dat Nederlanders, die in het buitenland woonachtig zijn, slechts zelden een vliegtuig of zweefvliegtuig in Nederland laten inschrijven, wordt in het ontwerp geen onderscheid meer gemaakt tussen Nederlanders al dan niet ingezetenen van Nederland.

Voorts is niet langer de eis gesteld, dat een bepaald aantal leden van het bestuur Nederlander moet zijn. Het komt overbodig voor een nationaliteits-eis te stellen, afgezien nog van de vraag of zulks niet in strijd zou kunnen zijn met de EEG-bepalingen.

Het facultatief stellen van de inschrijving van luchtvaartuigen, toebehorend aan ingezetenen van Nederland, niet zijnde Nederlander, is komen te vervallen daar is gebleken dat de inschrijving ten name van deze natuurlijke personen zelden wordt geweigerd, vooral als het een EEG-onderdaan betreft.

Door de voorgestelde vereenvoudiging kunnen het huidige 2de en 3de lid van artikel 3 vervallen en worden de leden 4 en 5 hierdoor vernummerd.

In het voorgestelde derde lid is de voorwaarde dat de eigenaar van het luchtvaartuig een buitenlander moet zijn, niet opgenomen. De laatste jaren worden nl. hoe langer hoe meer vliegtuigen door luchtvaartmaatschappijen en particulieren niet meer gekocht maar voor lange tijd gehuurd, waarvoor in de luchtvaart de term «lease» wordt gebezigd. De eigenaar van het luchtvaartuig is veelal niet meer een buitenlander, maar een Nederlandse financieringsmaatschappij.

De voorgestelde wijziging beoogt het mogelijk te maken om rekening te houden met leasing dan wel fiduciaire eigendomsoverdracht van een vliegtuig door een Nederlandse eigenaar die zich inhoudelijk niet met de luchtvaartactiviteiten bezig houdt aan een Nederlands rechtspersoon dan wel een particulier, die zulks wel doet.

Artikel 8a

De bedoeling van een Nederlandse importeur van vliegtuigen zal zijn, deze vliegtuigen zo spoedig mogelijk te verkopen. Binnen een kort tijdsbestek zullen deze vliegtuigen aan de nieuwe eigenaar worden geleverd. Dit heeft tot gevolg dat in niet te lange tijd het vliegtuig eerst op naam van de importeur in het luchtvaartuigregister wordt ingeschreven en daarna op naam van de nieuwe eigenaar wordt overgeschreven.

Ten einde deze handelingen te vermijden wordt voorgesteld een voorlopig bewijs van inschrijving in te voeren dat ten hoogste zes maanden geldig zal zijn.

Artikel 12

In Bijlage 1 (Personnel Licensing) van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Stb. H 165) worden de vliegbewijzen B3, B2 en B1 respec-

tievelijk aangeduid als die van «commercial pilot», «senior commercial pilot» en «airline transport pilot».

In Nederland zijn deze bewijzen van bevoegdheid omschreven als beroepsvlieger, verkeersvlieger tweede klasse en verkeersvlieger eerste klasse.

Deze vertaling scheidt verwarring, daar een verkeersvlieger altijd een beroepsvlieger is en een beroepsvlieger ook verkeersvlieger kan zijn. Om alle eventuele verwarring in de benaming te voorkomen, wordt de voorkeur gegeven deze bewijzen van bevoegdheid aan te duiden met verkeersvlieger, zoals ook vóór 1 oktober 1959, de datum waarop de huidige Regeling Toezicht Luchtvaart in werking is getreden, het geval was.

Door de voortschrijding van de techniek wordt in de luchtvaart geen telegraaf meer gebruikt, maar geschiedt de verbinding door middel van een radiotelefoon. Aan het bewijs van bevoegdheid als boordtelegrafist bestaat dan ook geen behoefte meer, zodat dit bewijs van bevoegdheid kan vervallen.

Artikel 18 en 19

Om meer expliciet aan te geven, dat de houders van vliegbewijzen, die niet in het bezit zijn van een bevoegdverklaring, de bevoegdheid tot het in deze artikelen met betrekking tot die bevoegdverklaring gestelde missen, wordt aan de leden van deze artikelen het woord «uitsluitend» toegevoegd.

Artikel 23

In het derde lid is de verwijzing naar het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart geschrapt, teneinde ook zwaardere eisen dan waarin het Verdrag voorziet te kunnen stellen.

Artikel 25

De termijn van geldigheid van een bewijs van bevoegdheid bedraagt ten hoogste het in de bij dit artikel behorende tabel aangegeven aantal maanden, met dien verstande dat de geldigheid behouden blijft tot de laatste dag van de laatste maand van geldigheid.

Hiermede wordt bereikt, dat de expiratie geen willekeurige datum meer is, maar teruggebracht wordt tot een aantal van 12 in een kalenderjaar.

Ingevolge het huidige systeem moet met honderden verschillende data rekening worden gehouden, hetgeen vooral bij steeds wisselend personeel het maken van vergissingen in de hand werkt. Door het nieuwe systeem van 12 afloopdata wordt, mede met het oog op de toekomstige automatische overschrijving van de bewijzen van bevoegdheid, het risico van vergissingen tot een minimum teruggebracht.

Artikel 41

Door het opnemen van de definitie van oefenvluchten kan de redactie van dit artikel worden vereenvoudigd. Daar het hier eerste solo-oefenvluchten betreft is een restrictie gemaakt dat deze vluchten slechts binnen een straal van 3 km van het luchtvaartterrein mogen plaats vinden.

Artikel 72

Sinds in 1964 de «European Civil Aviation Conference» (ECAC) haar lidstaten heeft aanbevolen om in navolging van de Verenigde Staten van Amerika over te gaan tot de invoering van het z.g. «Type-Certificaat», is dit inmiddels in de meeste Europese landen verwezenlijkt. In Nederland was dit nog niet het geval, doch de behoefte hiertoe is steeds duidelijker geworden.

In het bijzonder de samenwerking met andere Europese vliegtuigproducerende landen in gemeenschappelijke projecten, zoals de Airbus, de SD 330 en met name de Fokker F-28, hebben de wenselijkheid tot het invoeren van een type-certificaat aangetoond.

Overigens heeft het type-certificaat ook voordelen ten opzichte van de tot nu toe gevolgde werkwijze, zowel voor de Rijksluchtvaartdienst als voor de potentiële Nederlandse eigenaren van luchtvaartuigen. Momenteel wordt pas tot een keuring overgegaan als een bewijs van luchtwaardigheid (BvL) is aangevraagd. Een BvL wordt normaliter pas aangevraagd als het vliegtuig in principe is aangeschaft en op korte termijn in gebruik zal worden gesteld. De totale keuring moet dan in een kort tijdsbestek worden uitgevoerd.

Na invoering van het type-certificaat wordt de typekeuring in principe los van de BvL-aanvraag behandeld. De afhandeling van de BvL-aanvraag kan daarna gewoonlijk veel sneller plaatsvinden.

Een ander punt is het kostenaspect.

Na invoering van het type-certificaat zullen de kosten verbonden aan de typekeuring drukken op alle in Nederland verkochte vliegtuigen van het betreffende type. De fabrikant draagt dan deze kosten, dit in tegenstelling tot de huidige, als onrechtvaardig ervaren situatie, waarbij de aanvrager van het eerste BvL voor een luchtvaartuig van een nieuw type alle kosten draagt.

Een verder positief aspect van een type-certificaat is, dat dit het basisontwerp plus de op dat moment bekende varianten op dit basisontwerp kan betreffen. Momenteel dekt een eerste BvL alleen de aangeboden uitvoering; volgende vliegtuigen van in principe hetzelfde type, bevatten dikwijls weer andere varianten, die dan nog niet onderzocht zijn.

Na de invoering van het type-certificaat zal voor een nieuw type luchtvaartuig het certificeringsproces gesplitst worden in twee gedeelten, t.w. de keuring van het type na afsluiting waarvan een type-certificaat, kan worden afgegeven, en de keuring van het individuele luchtvaartuig, die tot de afgifte van een BvL zal leiden.

Voor ieder afzonderlijk luchtvaartuig van hetzelfde type (een z.g. serie-luchtvaartuig) zal voorafgaande aan de afgifte van een BvL een keuring worden verricht, waarbij onder meer wordt nagegaan of aan de in het type-certificaat gestelde voorwaarden wordt voldaan.

De afgifte van een BvL zal slechts geschieden indien voor het betreffende luchtvaartuig reeds een type-certificaat is afgegeven.

De afgifte van een type-certificaat voor een nieuw type luchtvaartuig zal geschieden nadat is komen vast te staan dat het voldoet aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen. Voorts zal aandacht aan het productieproces worden geschonken, teneinde na te kunnen gaan of voldoende waarborgen aanwezig zijn, dat naar redelijke verwachting geen ontoelaatbare kwaliteitsvariëaties zullen optreden bij de te bouwen luchtvaartuigen van hetzelfde type. Dit betekent dat als aanvrager van een type-certificaat normaliter slechts de fabrikant van het luchtvaartuig of diens vertegenwoordiger in aanmerking komt.

Er zullen, in navolging van andere landen, in de praktijk twee soorten type-certificaten zijn, t.w. één voor in Nederland gebouwde luchtvaartuigen en één voor geïmporteerde luchtvaartuigen.

Sancties op niet-nakoming van de voorwaarden waarop een type-certificaat is afgegeven, zijn schorsing en intrekking.

Ten einde een en ander een wettelijke basis te geven moet Hoofdstuk IV van deze Regeling worden gewijzigd. Deze wijziging betreft enkele artikelen ter regeling van de hoofdzaken inzake het type-certificaat, terwijl de uitwerking daarvan bij beschikking zal worden geregeld.

Het tarief voor de afgifte van een type-certificaat zal gelijk zijn aan dat voor de afgifte van een BvL voor een type-luchtvaartuig, dat in Nederland is ontworpen en gebouwd.

Een en ander heeft tot gevolg een nieuw artikel 72 en aanpassing van de artikelen 75 en 78.

De voorgestelde wijzigingen beogen een verdergaande delegatie van bevoegdheden ten aanzien van het toezicht op de luchtwaardige toestand van een luchtvaartuig mogelijk te maken.

Artikel 87

In het belang van een doelmatige uitvoering van het toezicht op de vervaardiging van vliegtuigen moet dit worden aangepast aan de ontwikkelingen in de vliegtuigindustrie. De bouw van een modern vliegtuig dient in de eerste plaats te geschieden door een erkend bedrijf, voorzover het de bouw in Nederland betreft. Een werkwijze die al jaren wordt toegepast, omdat Fokker één van de oudste erkende bedrijven is. De personeelssterkte van de RLD laat dan ook geen andere methode van toezicht toe. Ten aanzien van de bouw in het buitenland blijft in principe de voorwaarde gehandhaafd dat het daartoe bevoegde gezag het toezicht moet uitoefenen.

Evenwel met het oog op het steeds groter en gecompliceerder worden van de samenwerking bij de bouw tussen diverse landen, is het noodzakelijk aan te geven dat de staat, die t.z.t. het bewijs van luchtwaardigheid voor export afgeeft, verantwoordelijk gesteld dient te worden voor het toezicht. De formulering van het voorstel is zodanig gekozen dat uitzonderingen op de regel mogelijk zijn. Gedacht is daarbij aan b.v. de amateurbouw, waarbij uiteraard een andere vorm van toezicht nodig is.

Artikel 93a

In het Luchtverkeersreglement 1980 worden een aantal activiteiten, waaronder het slepen van voorwerpen, verboden, tenzij door of vanwege de Minister vrijstelling dan wel ontheffing is verleend en de daarbij gestelde beperkingen of voorschriften worden nagekomen. Het gaat daarbij om operationele en verkeerstechnische regels. De technische voorschriften met betrekking tot deze activiteiten moeten op grond van de Regeling Toezicht Luchtvaart gegeven worden. Het nieuwe artikel 93a opent daartoe de gelegenheid.

Artikel 98

De wijziging houdt in, dat met zoveel woorden is aangegeven, wie het journaal moet bijhouden.

Artikel 100

In artikel 20 van het in voorbereiding zijnde luchtverkeersreglement wordt voorgesteld het gebruik van valschermen voor het verlaten van een zich in de lucht bevindend luchtvaartuig te regelen. Deze materie is echter ook vastgesteld in dit artikel van de Regeling Toezicht Luchtvaart. Daar geen behoefte bestaat in twee Koninklijke besluiten hetzelfde te bepalen, wordt voorgesteld dit artikel te laten vervallen en alleen op te nemen in het Luchtverkeersreglement, dat juist het gebruik van het luchtruim regelt.

Aangezien een valscherf beschouwd wordt als een toestel, niet zijnde een luchtvaartuig, kunnen voor het gebruik daarvan voorschriften, ook technische, worden gegeven op grond van artikel 65 van het Luchtverkeersreglement 1980.

Artikel 105a

Het voorgestelde artikel beoogt uitvoering te geven aan het bepaalde in artikel 8A, eerste lid, van de Luchtvaartwet. Dit artikel schrijft voor, dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regelen worden gegeven ten

aanzien van de voorbereiding en uitvoering van verkeersvluchten met Nederlandse luchtvaartuigen, de werk- en rusttijden van leden van het stuurhutpersoneel daaronder begrepen.

In artikel 8B, van de Luchtvaartwet wordt voorzien in de instelling van een Commissie van Advies inzake werk- en rusttijden van de leden van het stuurhutpersoneel van Nederlandse burgerluchtvaartuigen. Deze commissie is tripartite samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken verenigingen, van de luchtvaartmaatschappijen benevens uit onafhankelijke deskundigen. Het in het derde lid van artikel 8A bedoelde overleg moet krachtens het vijfde lid van artikel 8B van de Luchtvaartwet in deze commissie die een algemeen adviserende taak heeft plaatsvinden.

Hoewel in de eerste plaats de regeling voor de werk- en rusttijden tot doel zal hebben de veiligheid van de luchtvaart te bevorderen, kunnen zich hierbij ook sociale aspecten voordoen, zoals het bevorderen van optimale arbeidsomstandigheden voor de werkende mens. In verband hiermede wordt dan ook gedacht de regeling niet van kracht te doen zijn, dan nadat overleg is gepleegd met de Minister van Sociale Zaken. Om zulks te bewerkstelligen is een vertegenwoordiger van het Departement van Sociale Zaken als waarnemer in de Commissie van Advies toegelaten.

Artikel 109a

Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer van een voorstel tot wijziging van de artikelen 1 en 8 van de Luchtvaartwet, die uitsluitend betrekking hebben op de leden van het stuurhutpersoneel, bleek het wenselijk om stappen te ondernemen om te komen tot een werk- en rusttijdenregeling voor kajuitpersoneel (Bijl. Hand. II 1977/78. Blz. 2045/46). Er is sprake van een direct verband tussen een mogelijke overmatige vermoeidheid van het kajuitpersoneel en de veiligheid van de vlucht in een abnormale situatie. De Commissie van Advies inzake Werk- en Rusttijden voor het stuurhutpersoneel achtte desgevraagd een wettelijke regeling van de werk- en rusttijden van het kajuitpersoneel gewenst. In dit verband moge worden verwezen naar Aanhangsel van de Handelingen Tweede Kamer, zitting 1979-1980, blz. 2573/4.

Dit voorgestelde artikel beoogt, vooruitlopende op een wijziging van de bovengenoemde artikelen van de Luchtvaartwet, het kader te scheppen om aan Nederlandse luchtvaartmaatschappijen het hebben van een regeling voor de werk- en rusttijden van het kajuitpersoneel voor te schrijven en na te gaan hoe zulks in de praktijk zal werken.

Artikel 111

De voorgestelde wijzigingen betreffen een aanpassing aan het nieuwe ontwerp Luchtverkeersreglement.

Artikel 116b

Dit voorstel beoogt uitvoering te geven aan het bepaalde in artikel 16, achtste lid, van de Luchtvaartwet.

Het ligt in het voornemen, dat dit artikel van toepassing zal zijn op het luchtvervoer van personen en goederen, dat plaats vindt in het kader van de bedrijfsvoering en niet in opdracht van derden. Het betreft derhalve vervoer, dat uitsluitend ten behoeve van een onderneming geschiedt. Gedacht dient hierbij te worden aan een bepaalde vorm van luchtvaart, die wordt aangeduid als zakenluchtvaart.

Hoewel dit vervoer niet kan worden vergeleken met het beroepsvervoer, waarvoor krachtens het eerste lid van artikel 16 van de Luchtvaartwet een luchtvervoersvergunning is vereist, acht de ondergetekende het wenselijk in het belang van de veiligheid om voor dat soort vervoer een aantal voorwaarden te stellen en hierop het nodige toezicht uit te oefenen. Daar deze voorwaarden van zuiver technische of administratieve aard zullen zijn, die uiteraard snel aan de omstandigheden zullen moeten kunnen worden aangepast,

komt het de ondergetekende voor dat het de voorkeur verdient dit niet bij algemene maatregel van bestuur, doch bij beschikking te doen.

Het ligt in het voornemen te eisen, dat behoudens in bijzondere gevallen, – bijv. als het eigen luchtvaartuig moet worden gerepareerd en voor een bepaalde periode een buitenlands luchtvaartuig kan worden gehuurd – het luchtvaartuig in het Nederlandse luchtvaartuigregister moet zijn ingeschreven. Dit heeft tot resultaat, dat de Nederlandse luchtwaardigheidsvoorschriften van toepassing zijn en het luchtvaartuig aan een onderhoudsysteem is gebonden. Het toezicht op het luchtvaartmaterieel is derhalve gewaarborgd.

Door ook voor te schrijven, dat het te gebruiken luchtvaartuig minstens een bepaald gewicht dient te hebben, wordt voorkomen dat luchtvaartuigen beneden de twee ton onder deze regeling vallen. Deze luchtvaartuigen zijn zo klein, dat slechts enkele passagiers kunnen worden meegenomen. Voorts zullen deze vliegtuigen hoofdzakelijk tijdens goede weersomstandigheden worden gebruikt. Deze luchtvaartuigen worden dan ook meer beschouwd als privé-vliegtuigen dan als vliegtuigen waarmede verkeersvluchten worden gehouden. Van de verplichting tot het betalen van een vergoeding voor het gebruik van het luchtruim zijn de luchtvaartuigen, waarvoor het maximaal toegelaten totaal gewicht minder is dan twee ton, ook vrijgesteld.

Om het toezicht te vergemakkelijken zal een opgave van de vervoerde passagiers worden geëist. Hierdoor kan worden nagegaan of aan alle voorwaarden is voldaan en dat terecht aan dat vervoer een vrijstelling van een luchtvervoersvergunning is verleend.

Zoals in de luchtvervoersvergunning de voorwaarde wordt gesteld dat ter dekking van bepaalde risico's de luchtvaartmaatschappij hiertegen moet zijn verzekerd, zal zulks in de beschikking ook worden voorgeschreven. Hoewel het luchtvervoer, waarvoor vrijstelling is verleend, verschilt met het beroepsvervoer, verdient het aanbeveling voor beide soorten van luchtvervoer hetzelfde te eisen met betrekking tot de aansprakelijkheid tegenover vervoerde passagiers en de aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt door luchtvaartuigen aan derden op het aardoppervlak. Ook hier zal de verplichting gelden dat tot de bij internationale overeenkomsten opgestelde limieten verzekerd zal moeten zijn.

Het stellen van een eis, dat de leden van het stuurhutpersoneel ten minste in het bezit moeten zijn van een bepaald bewijs van bevoegdheid, is niet nodig. Deze vluchten vallen onder het begrip commerciële vlucht, zodat de bestuurder in elk geval in het bezit moet zijn van een vliegbewijs B3.

Artikel 117b

De operationele eis, vervat in dit artikel was voorheen geregeld in een technische uitvoeringsbeschikking van artikel 88. Bij de recente wijziging van deze beschikking werd het wenselijk geacht deze operationele kwestie op de juiste plaats in de RTL te regelen.

Artikel 118

Dit artikel regelt het gebruik van het luchtruim door niet-luchtvaartuigen. Deze materie hoort echter om wat reeds met betrekking tot artikel 100 is uiteengezet thuis in het nieuwe Luchtverkeersreglement en is in artikel 65 van dit nieuwe reglement opgenomen. Dit artikel en de hele afdeling V kunnen derhalve vervallen.

Artikelen 122, 123, 125, 127, 133, 136 en 140

De voorgestelde wijzigingen betreffen een aanpassing aan het in voorbereiding zijnde nieuw Luchtverkeersreglement.

In het ontwerp Luchtverkeersreglement 1980 zijn verwerkt de maatstaven en aanbevolen werkwijzen, die zijn neergelegd in de Bijlagen 2 (Rules of the Air) en 11 (Air Traffic Services) bij het in 1944 te Chicago gesloten verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart. In dit licht is gebleken dat het huidige artikel 11 van het Luchtverkeersreglement op grond waarvan het verboden is boven Nederland supersoon te vliegen en op grond waarvan nadere regels gemaakt kunnen worden ter beperking van het nachtvliegen niet meer past in de systematiek van het nieuwe Luchtverkeersreglement.

Voorgesteld wordt om de problematiek van de geluidhinder veroorzaakt door luchtvaartuigen apart te regelen op grond van artikel 76, eerste lid, onder e, van de Luchtvaartwet. Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om nu ook het proefdraaien te regelen in een ontwerp-besluit. De bepaling van artikel 132, eerste lid onder b, van de Regeling Toezicht Luchtvaart omtrent de beperking van de geluidhinder ontstaan door proefdraaien van in luchtvaartuigen gemonteerde motoren op het luchtvaarterrein zal derhalve in deze wijziging van de Regeling komen te vervallen. Evenals deze wijziging van de Regeling Toezicht Luchtvaart zal het onderhavige ontwerp-besluit met betrekking tot de bestrijding van geluidhinder veroorzaakt door luchtvaartuigen tegelijk met het Luchtverkeersreglement 1980 in werking treden.

Artikel 133a

Ten gevolge van de aanpassing van het nieuw Luchtverkeersreglement is het in verband met de veiligheid gewenst dat tussen de exploitant van een luchtvaarterrein en de plaatselijke verkeersleidingsdienst een regeling wordt getroffen met betrekking tot het verkeer op het landingsterrein en op het platform van het betrokken luchtvaarterrein.

Artikelen 145 tot en met 152

Hoofdstuk VII, dat betrekking heeft op luchtvaartinlichtingen en kaarten is opnieuw vastgesteld, daar een nieuwe publikatie erbij is gekomen. De gids voor luchtvaardenden bestaat thans uit 2 afzonderlijke delen. Het eerste deel is van belang voor de luchtvaardenden, die onder alle weersomstandigheden vliegen. Het tweede deel is bestemd voor die luchtvaardenden, die alleen tijdens gunstige weersomstandigheden mogen vliegen, daar ze niet in het bezit zijn van de bevoegdverklaring «blindvliegen». Deze laatste groep kan volstaan met deel II en behoeft het uitgebreide deel I niet te raadplegen. Deel II is te beschouwen als een verkorte uitgave van deel I en bevat uitsluitend die gegevens, die van belang zijn voor het vliegen tijdens die weersomstandigheden die als zichtweersomstandigheden worden aangeduid.

Ook wordt de Mededelingen aan Nederlandse Luchtvaardenden en Eigenaren van Luchtvaartuigen, die een inlichting bevat, die van internationaal belang is, in het Engels verspreid. Dit geschiedt dan door middel van een afzonderlijke publikatie, die aangeduid wordt als Aeronautical Information Circular. Voorts komt artikel 153 te vervallen, daar deze functie in het nieuwe ontwerp Luchtverkeersreglement zal worden opgenomen.

Artikel 166

De strafbedreiging van dit artikel is in overeenstemming gebracht met die van het Luchtverkeersreglement 1980.

ARTIKEL XI

Gezien de onderlinge samenhang is in dit artikel bepaald, dat de datum van inwerkingtreding van dit ontwerp-besluit gebonden is aan die van het nieuwe Luchtverkeersreglement.

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