



---

## 252

### **Besluit van 11 juni 1999, houdende wijziging van de Regeling Toezicht Luchtvaart, met betrekking tot de registratie van luchtvaartuigen, en enige andere wijzigingen**

---

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

Op voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 februari 1999, nr. DGRL/JBZ/L 98.210736, Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst;

Gelet op de artikel 5, tweede lid, en artikel 7, eerste lid, van de Luchtvaartwet;

De Raad van State gehoord (advies van 29 maart 1999, nr. W0.99.0068/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 7 juni 1999, nr. DGRLD/JBZ/L 99.210262, Directoraat Generaal Rijksluchtvaartdienst;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel I**

De Regeling Toezicht Luchtvaart<sup>1</sup> wordt als volgt gewijzigd:

A. Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. In het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen worden, behoudens het bepaalde in het vierde lid, luchtvaartuigen ingeschreven:

a. die in een lidstaat van de Europese Unie of in een van de staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, zijn vervaardigd en die niet uit het vrije verkeer zijn gebracht, of waarvoor de bij het in het vrije verkeer brengen vereiste douaneformaliteiten zijn vervuld, en

b. waarvan het beheer met het oog op een voortdurende luchtwaardigheid, als bedoeld in hoofdstuk IV, vanuit Nederland wordt gevoerd.

2. Het tweede tot en met vierde lid worden vernummerd tot derde tot en met vijfde lid en een tweede lid wordt ingevoegd, luidende:

2. De luchtvaartuigen, bedoeld in het eerste lid, worden slechts ingeschreven, indien zij eigendom zijn van:

- a. een onderdaan van een lidstaat van de Europese Unie of een onderdaan van een van de staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte;
- b. een ingezetene van een lidstaat van de Europese Unie of van een van de staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, niet zijnde een onderdaan van een lidstaat van de Europese Unie of van een van de staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, of
- c. een rechtspersoon die is opgericht in overeenstemming met de wetgeving van een lidstaat van de Europese Unie of van een van de staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte en waarvan de statutaire zetel, het hoofdbestuur of de hoofdvestiging zich bevindt in een lidstaat van de Europese Unie of in een van de staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.

3. In het vierde lid wordt «eerste lid» telkens vervangen door «tweede lid».

4. Na het vijfde lid worden drie nieuwe leden toegevoegd, luidende:

6. Indien de eigenaar geen woonplaats heeft in Nederland dan wel, indien het om een rechtspersoon gaat, de statutaire zetel, hoofdbestuur of hoofdvestiging niet in Nederland is gevestigd, wordt het beheer, bedoeld in het eerste lid, onder b, gevoerd door een vertegenwoordiger van de eigenaar met woonplaats in Nederland, dan wel, door een nevenvestiging van de rechtspersoon in Nederland.

7. Indien de eigenaar het in het eerste lid, onder b, bedoelde beheer heeft uitbesteed, rusten de daaruit voortvloeiende verplichtingen op de in het zesde lid bedoelde vertegenwoordiger dan wel op ieder van de bestuurders van de in dat lid bedoelde nevenvestiging.

8. De eigenaar is gehouden aan deze uitbesteding de schriftelijke voorwaarde te verbinden dat hij te allen tijde opdrachten kan verstrekken in verband met de nakoming van de hem krachtens hoofdstuk IV terzake van de voortdurende luchtwaardigheid opgedragen verplichtingen.

B. Artikel 76 wordt als volgt gewijzigd:

Het tweede lid, onderdeel c, komt te luiden:

c. niet is ingestemd met het ontwerp van een wijziging van een luchtvaartuig, als bedoeld in artikel 89, eerste lid;

C. Hoofdstuk VII vervalt.

## **Artikel II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

<sup>1</sup> Stb. 1978, 99, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 november 1998, Stb. 645.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid jo vierde lid, onder b van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 11 juni 1999

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

Uitgegeven de *negenentwintigste* juni 1999

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals

# NOTA VAN TOELICHTING

## ALGEMEEN

Artikel 3 van de Regeling Toezicht Luchtvaart (RTL), dat gaat over de inschrijving van luchtvaartuigen, is reeds in 1994 aangepast naar aanleiding van de uitspraak van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake *Factortame* van 25 juli 1991 (zaak 221/89, Jurispr. 1991, blz. 3905). Op grond van dit arrest is het verboden voor de registratie van vissersvaartuigen in een nationaal register te eisen dat de eigenaar van dat vaartuig een onderdaan is van het land van inschrijving, dan wel aldaar gevestigd is. Er van uitgaande dat deze uitspraak ook gevolgen heeft voor de inschrijving van luchtvaartuigen, is deze uitspraak destijds als volgt in het RTL geïmplementeerd. De eigenaar moet onderdaan dan wel ingezetene zijn van een van de lidstaten van de Europese Unie of van een van de staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte.

Dit heeft echter tot gevolg dat het kan voorkomen dat er behalve de inschrijving geen band meer is tussen het luchtvaartuig en Nederland, het land van inschrijving. Dit kan problemen veroorzaken ten aanzien van het toezicht op de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig. Nederland dient namelijk, op grond van Annex 8 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart<sup>1</sup>, als land van inschrijving er op toe te zien dat de eigenaar zorgt voor de luchtwaardigheid van zijn luchtvaartuig.

Indien de eigenaar van een luchtvaartuig een onderneming is die een vergunning tot vluchtuitvoering (vtv) op grond van JAR-OPS (Joint Aviation Requirement inzake commercieel luchtvervoer) heeft, dan is een goed management van het onderhoud door de houder verzekerd. Een vtv op basis van deze JAR wordt slechts afgegeven en behoudt zijn geldigheid indien de houder aan de ter zake gestelde eisen voldoet en blijft voldoen. Bovendien dient de vergunninghouder op grond van diezelfde JAR-OPS zijn hoofdvestiging of een nevenvestiging te hebben in het land dat verantwoordelijk is voor de vtv. Aangezien in dit land tevens de luchtvaartuigen die onder die vergunning vallen worden geregistreerd, is het houden van toezicht op de luchtwaardigheid geen probleem. Er is immers altijd een vestiging van de vergunninghouder in Nederland aanwezig.

Anders ligt dit in het geval het gaat om een eigenaar die geen commercieel luchtvervoer uitoefent en die dus niet aan JAR-OPS hoeft te voldoen. De huidige inschrijvingseisen maken het mogelijk dat een in een andere EU-lidstaat woonachtige Nederlander of andere EU-onderdaan zijn luchtvaartuig in Nederland inschrijft, maar in die andere EU-lidstaat laat onderhouden. Nederland is in dat geval wel verantwoordelijk voor de voortdurende luchtwaardigheid van het luchtvaartuig maar heeft geen aanspreekpunt in Nederland om ook daadwerkelijk te kunnen toezien op de luchtwaardigheid van dat luchtvaartuig. Voor dat geval is een nieuwe inschrijvingseis opgenomen in dit besluit. Het beheer van het luchtvaartuig dient vanuit Nederland plaats te vinden: door de eigenaar zelf of diens vertegenwoordiger. Daarmee is verzekerd dat ook in die gevallen er altijd een aanspreekpunt in Nederland aanwezig is.

In het *Factortame*-arrest wordt bepaald dat «het gemeenschapsrecht er zich niet tegen verzet, dat een lidstaat voor de registratie van een vissersvaartuig in zijn nationaal register als voorwaarde stelt dat het vaartuig wordt beheerd en de exploitatie ervan wordt bestuurd en gecontroleerd vanuit die lidstaat».

Het hier bedoelde beheer van luchtvaartuigen kan beperkt blijven tot het beheer inzake de luchtwaardigheid.

<sup>1</sup> Het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).

## **ARTIKELSGEWIJS**

### **Artikel 3, eerste lid**

Met de onderhavige wijziging is een nieuwe inschrijvingseis opgenomen, en wel in het eerste lid, onderdeel b. Deze eis houdt in dat het beheer met het oog op een voortdurende luchtwaardigheid, bedoeld in hoofdstuk IV, vanuit Nederland wordt gevoerd door de eigenaar dan wel door diens vertegenwoordiger. Op deze manier wordt er voor gezorgd dat er toch toezicht kan worden uitgeoefend op de nakoming van de verplichtingen krachtens hoofdstuk IV van de in Nederland geregistreerde luchtvaartuigen, waarvan de eigenaar in een ander land is gevestigd, dan wel indien het om een rechtspersoon gaat, zijn statutaire zetel, hoofdbestuur of hoofdvestiging niet in Nederland heeft. Als voorbeelden van deze verplichtingen kunnen worden genoemd, handelingen in verband met de luchtwaardige toestand van het luchtvaartuig (artikel 76), het registreren en melden van defecten en gebreken (artikel 77, eerste lid, onder b), het voeren van een technische administratie (artikel 77, eerste lid, onder d) en het verwerken van aanvullingen en wijzigingen voor het onderhoud (artikel 77, eerste lid, onder f).

### **Artikel 3, zesde, zevende en achtste lid**

Verder zijn drie nieuwe leden aan artikel 3 toegevoegd. Het zesde lid houdt in dat wanneer de eigenaar niet in Nederland woont, hij aldaar een vertegenwoordiger moet hebben dan wel een nevenvestiging die het luchtvaartuig met het oog op de voortdurende luchtwaardigheid beheert. Het zevende lid bepaalt vervolgens dat in dat geval de verplichtingen dienaangaande op deze vertegenwoordiger rusten. Op grond van het achtste lid dient de eigenaar te bedingen dat hij aan de beheerder opdrachten kan verstrekken aangaande de voortdurende luchtwaardigheid. Overigens blijft de eigenaar zelf verantwoordelijk voor de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig.

Naar aanleiding van deze wijziging is eveneens de Regeling houdende regels met betrekking tot de in te dienen gegevens bij het aanvragen van inschrijving of overschrijving van luchtvaartuigen in het luchtvaartuigregister, zoals laatstelijk gewijzigd bij regeling van 23 maart 1998 (Stcrt. 1998, 61), aangepast.

De aanpassingen betreffen de plicht om, indien de aanvrager niet in Nederland woont of aldaar is gevestigd, een gelijkwaardig document als een uittreksel uit het handelsregister te overleggen. Tevens zijn enkele bepalingen opgenomen over gegevens aangaande de vertegenwoordiger van de eigenaar, die moeten worden ingediend.

### **Artikel 76, tweede lid, onderdeel c**

Verder is artikel 76, tweede lid, onderdeel c, gewijzigd. Dit vloeit voort uit de harmonisatie van regelgeving zoals neergelegd in JAR 21. Hierin is geregeld dat met een ontwerp van een wijziging van een luchtvaartuig moet worden ingestemd. Het instemmen met de uitvoering van een wijziging is niet meer nodig. De regelgeving op dit punt was inmiddels aangepast, zij het dat het onderhavige onderdeel abusievelijk niet was meegenomen. Dit is bij deze wijziging alsnog rechtgetrokken.

### **Hoofdstuk VII**

Tenslotte is bij deze wijziging hoofdstuk VII van de RTL inzake luchtvaartinlichtingen en kaarten vervallen verklaard. Deze materie is inmiddels herzien en wordt geregeld in hoofdstuk V van het Luchtver-

keersreglement. Hoofdstuk VII van de RTL is echter ten onrechte nooit ingetrokken.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos