

## STAATSBLAD VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

**240** **BESLUIT** van 7 mei 1968 tot wijziging van het Koninklijk besluit van 22 januari 1959, Stb. 67, houdende vaststelling van een Regeling Toezicht Luchtvaart, laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 10 juni 1963, Stb. 311.

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 11 december 1967, nr. Jur/16754, Rijksluchtvaartdienst;

Gelet op de artikelen 4, tweede lid onder *a*, en 76, eerste lid onder *a* en *b*, en tweede lid onder *b* en *c*, van de Luchtvaartwet;

De Raad van State gehoord (advies van 24 januari 1968, no. 53);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 26 april 1968, no. Jur/17382, Rijksluchtvaartdienst;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### Artikel I

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

A. Artikel 1, tweede lid onder *a*, wordt gelezen:

*a*. baan: een al dan niet verhard gedeelte van het landings-terrein, uitsluitend bestemd voor het opstijgen en/of het landen van luchtvaartuigen;

B. Aan artikel 1, tweede lid, wordt na *ab* toegevoegd:

*ac*. drempel: het begin van het voor het landen bestemde gedeelte van een verharde baan;

*ad*. 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.

*ae*. verkeersleiding: het regelen van het luchtverkeer met het doel botsingen tussen luchtvaartuigen en tussen luchtvaartuigen en voorwerpen op het landingsterrein te voorkomen en een geregeld verloop van het luchtverkeer te bewerkstelligen en te onderhouden.

#### Artikel II

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

A. In artikel 9, eerste lid onder *c*, vervalt het woord Nederlands-Nieuw-Guinea en de daarop volgende komma.

B. In artikel 11 onder *c*, vervalt het woord Nederlands-Nieuw-Guinea en de daarop volgende komma.

#### Artikel III

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

A. Artikel 12, eerste lid onder *a*, wordt gelezen:

*a*. bestuurder van vliegtuigen; deze bewijzen worden in deze regeling verder aangeduid met vliegbewijzen en worden onderscheiden in bewijzen van bevoegdheid als:

1°. leerling-vlieger (oefenbewijs);

2°. privé-vlieger tweede klasse (beperkt vliegbewijs A);

3°. privé-vlieger eerste klasse (vliegbewijs A);

4°. beroepsvlieger (vliegbewijs B 3);

5°. verkeersvlieger tweede klasse (vliegbewijs B 2);

6°. verkeersvlieger eerste klasse (vliegbewijs B 1).

B. Artikel 13 wordt gelezen:

1. Een oefenbewijs geeft de bevoegdheid op te treden als bestuurder van een vliegtuig:

*a*. uitsluitend in opdracht van een instructeur, welke opdracht in geval van een overlandvlucht schriftelijk moet zijn gegeven;

*b*. boven Nederland en andere landen waarmede ter zake een regeling is getroffen;

*c*. tijdens VFR-vluchten, niet zijnde commerciële vluchten;

*d*. indien de houder zich tijdens de vlucht als enig inzittende in het vliegtuig bevindt.

2. Een beperkt vliegbewijs A geeft de bevoegdheid op te treden als eerste en tweede bestuurder van een vliegtuig:

*a*. boven Nederland en andere landen waarmede ter zake een regeling is getroffen;

*b*. tijdens VFR-vluchten, niet zijnde commerciële vluchten.

3. Een vliegbewijs A geeft de bevoegdheid tijdens niet-commerciële vluchten op te treden als:

*a*. eerste bestuurder tijdens VFR-vluchten;

*b*. eerste bestuurder tijdens IFR-vluchten, mits een bevoegdverklaring „Blindvliegen” in zijn bewijs is gesteld;

*c*. eerste bestuurder tijdens vluchten bij nacht, waarbij andere personen dan leden van de bemanning worden vervoerd, mits een bevoegdverklaring „Blindvliegen” in zijn bewijs is gesteld en hij in het tijdvak van:

zes maanden onmiddellijk voorafgaande aan de betreffende vlucht als eerste bestuurder van een vleugelvliegtuig ten minste vijf opstijgingen en vijf landingen bij nacht heeft uitgevoerd;

drie maanden onmiddellijk voorafgaande aan de betreffende vlucht als eerste bestuurder van een hefschroefvliegtuig ten minste vijf opstijgingen en vijf landingen bij nacht heeft uitgevoerd;

*d*. tweede bestuurder.

4. Een vliegbewijs B 3 geeft de bevoegdheden van het vliegbewijs A, zomede de bevoegdheid tijdens commerciële vluchten op te treden als:

*a*. eerste bestuurder, met dien verstande, dat tijdens een verkeersvlucht het maximaal toegelaten totaalgewicht niet meer dan 5700 kg mag bedragen;

*b*. eerste bestuurder tijdens vluchten bij nacht, mits een bevoegdverklaring „Blindvliegen” in zijn bewijs is gesteld en hij in het tijdvak van:

zes maanden onmiddellijk voorafgaande aan de betreffende vlucht als eerste bestuurder van een vleugelvliegtuig ten minste tien opstijgingen en tien landingen bij nacht heeft uitgevoerd;

drie maanden onmiddellijk voorafgaande aan de betreffende vlucht als eerste bestuurder van een hefschroefvliegtuig ten minste vijf opstijgingen en vijf landingen bij nacht heeft uitgevoerd;

*c*. tweede bestuurder.

5. Een vliegbewijs B 2 geeft de bevoegdheden van het vliegbewijs B 3, met dien verstande, dat tijdens een verkeersvlucht het maximaal toegelaten totaalgewicht van het vliegtuig niet meer dan 20 000 kg mag bedragen.

6. Een vliegbewijs B 1 geeft de bevoegdheid op te treden als bestuurder van een vliegtuig, zonder beperking voor wat betreft het maximaal toegelaten totaalgewicht van het vliegtuig tijdens een verkeersvlucht.

C. In artikel 14, tweede lid, wordt in plaats van de woorden „bij nacht” gelezen: bij nacht ten minste

D. In artikel 15, eerste lid, wordt de zinsnede „in artikel 88, tweede lid, toezicht te houden op die werkzaamheden en het verslag als bedoeld in artikel 88, vierde lid onder *b*, dat” gelezen: in artikel 88, derde lid onder *a*, toezicht te houden op die werkzaamheden en het verslag als bedoeld in artikel 88, vijfde lid, dat

E. In artikel 15, tweede lid onder *a*, wordt in plaats van de woorden „tweede lid” gelezen: derde lid onder *b*

F. In artikel 15, derde lid onder *c*, wordt in plaats van de woorden „jaarlijkse inspecties” gelezen: groot onderhoud

G. In artikel 15, derde lid onder *d*, wordt in plaats van de woorden „onder *f*” gelezen: onder *d*

H. Artikel 17, eerste en vierde lid, wordt gelezen:

1. De houder van een vliegbewijs of een oefenbewijs mag slechts dienst doen als eerste bestuurder aan boord van een vliegtuig indien in zijn vliegbewijs of oefenbewijs een bevoegdverklaring is gesteld voor de categorie en de klasse waartoe het betreffende vliegtuig behoort, alsook voor het type of de typen van vliegtuigen als bedoeld in het vijfde lid van dit artikel. Indien de aanwezigheid van een tweede bestuurder aan boord van een vliegtuig is vereist, is het bovenstaande ook op hem van toepassing gedurende vluchten waarbij andere personen, dan leden van de bemanning worden vervoerd.

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;

voor wat betreft categorie II:

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

1. Aan artikel 17 wordt een vijfde lid toegevoegd:

5. Bevoegdverklaringen voor typen van vliegtuigen als bedoeld in het eerste lid worden verleend ten aanzien van:

*a.* de gezamenlijke groep typen van vleugelvliegtuigen met een maximaal toegelaten totaalgewicht van ten hoogste 2000 kg voor elk type;

*b.* elk afzonderlijk type vleugelvliegtuig met een maximaal toegelaten totaalgewicht van meer dan 2000 kg;

*c.* elk afzonderlijk type hefschroefvliegtuig, ongeacht het maximaal toegelaten totaalgewicht;

*d.* elk type vliegtuig van de categorie MI, ongeacht het maximaal toegelaten totaalgewicht.

J. Artikel 18, eerste lid, wordt gelezen:

1. De houder van een vliegbewijs A, B 3 of B 2 mag tijdens IFR-vluchten slechts dienst doen als eerste bestuurder in vliegtuigen van de categorie, waarop de in zijn bewijs gestelde bevoegdverklaring „Blindvliegen” betrekking heeft. Tijdens verkeersvluchten is het vorenstaande ook van toepassing op de tweede bestuurder.

K. Artikel 20, tweede lid, wordt gelezen:

2. De houder van een bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige met de bevoegdheid A is bevoegd werkzaamheden te verrichten aan een vliegtuig, met uitzondering van die werkzaamheden aan de voortstuwingsinrichting, de elektrische installatie, de radio-installatie, de klimaatregeling, de instrumenten en de stuurautomaten, waarvoor een bevoegdheid B of C wordt vereist.

De in het bewijs gestelde bevoegdverklaring voor een categorie van vliegtuigen geeft de bevoegdheid de bedoelde werkzaamheden te verrichten aan elk type van die categorie, waarvan het maximaal toegelaten totaalgewicht ten hoogste 2000 kg bedraagt, alsmede aan elk type van die categorie, zwaarder dan 2000 kg, waarvoor in het bewijs een bevoegdverklaring is gesteld. Evenbedoelde bevoegdverklaring is, ongeacht het gewicht, voor elk type van categorie III vereist.

De houder is bevoegd de onderhoudsverklaring als bedoeld in artikel 88, vierde lid, te ondertekenen.

De bovenbedoelde categorieën van vliegtuigen zijn:

categorie I: vleugelvliegtuigen;

categorie II: hefschroefvliegtuigen;

categorie III: vliegtuigen, welke door of vanwege Onze Minister als ongebruikelijk worden beschouwd.

L. Artikel 20, derde lid, wordt gelezen:

3. De houder van een bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige met de bevoegdheid B is bevoegd werkzaamheden te verrichten aan voortstuwingsinrichtingen.

De in het bewijs gestelde bevoegdverklaring voor de categorie I van voortstuwingsinrichtingen geeft de bevoegdheid de bedoelde werkzaamheden te verrichten aan elk type van die categorie, waarvan het vermogen ten hoogste 300 pk bedraagt, alsmede aan elk type van die categorie met een groter vermogen dan 300 pk, waarvoor in het bewijs een bevoegdverklaring is gesteld.

De in het bewijs gestelde bevoegdverklaring voor de categorie II of III van voortstuwingsinrichtingen geeft de bevoegdheid de bedoelde werkzaamheden te verrichten aan elk type van die categorie, waarvoor in het bewijs een bevoegdverklaring is gesteld.

De bovenbedoelde categorieën van voortstuwingsinrichtingen zijn:

categorie I: zuigermotoren;

categorie II: turbinemotoren met luchtschroeven;

categorie III: straalturbinemotoren.

M. In artikel 23, eerste lid onder *b*, wordt in plaats van het woord „sportvlieger” gelezen: privé-vlieger tweede en eerste klasse

N. In de in artikel 25, eerste lid, bedoelde tabel wordt onder *b* in plaats van het woord „sportvlieger” gelezen: privé-vlieger tweede en eerste klasse

O. In de in artikel 25, eerste lid, bedoelde tabel wordt onder *c*. beroepsvlieger, eerste kolom in plaats van 6 gelezen: 12 en onder *k* in plaats van „boordtelefonist 12 12” gelezen: boordtelefonist 24 24

P. In de in artikel 25, eerste lid, bedoelde tabel valt het gestelde onder *l*.

Q. In de in artikel 25, eerste lid, bedoelde tabel wordt in plaats van de letters „*m*” onderscheidenlijk „*n*, *o* en *p*” gelezen: *l* onderscheidenlijk *m*, *n* en *o*

R. In artikel 26, tweede lid onder het gestelde bij *b*, wordt in plaats van de woorden „In dit geval” gelezen: In de gevallen als bedoeld onder *a* en *b*,

S. Aan artikel 26, derde lid, wordt de volgende volzin toegevoegd: De verlenging van de termijn van geldigheid van een bewijs van bevoegdheid of een daarin gestelde bevoegdverklaring kan nog tot hoogstens drie maanden na het verstrijken van de op het bewijs vermelde termijn van geldigheid geschieden.

T. Toegevoegd wordt een artikel 30A, dat als volgt wordt gelezen:

*Registers van in Nederland afgegeven bewijzen van bevoegdheid*

**Artikel 30A.** 1. Vanwege de directeur-generaal worden registers van in Nederland afgegeven bewijzen van bevoegdheid bijgehouden, welke openbaar zijn.

2. In deze registers wordt aantekening gehouden van de namen en adressen van de houders van de bewijzen van bevoegdheid als bedoeld in artikel 12 alsmede van de houders van bewijzen van bevoegdheid als valschermspringer.

U. In artikel 31, vijfde lid, wordt in plaats van de woorden „als sportvlieger (vliegbewijs A)”, gelezen: als privé-vlieger eerste klasse (vliegbewijs A), als boordtelefonist,

V. In artikel 32, tweede lid, wordt in plaats van de woorden „aangewezen, onderscheidenlijk benoemd” gelezen: benoemd, onderscheidenlijk aangewezen

W. Aan artikel 33 wordt de volgende volzin toegevoegd: Aan de herkeuringscommissie kunnen op voorstel van de voorzitter door Onze Minister adviserende leden worden toegevoegd.

X. In artikel 34, eerste lid onder *b*, wordt in plaats van de woorden „de aanvrager” gelezen: de aanvrager, of op andere wijze

Y. Aan artikel 41, eerste lid, wordt na *b* toegevoegd:

*c.* van een ballon, teneinde daarmee te voldoen aan de in gevolge artikel 23, derde lid, gestelde eis inzake ervaring.

Z. In artikel 41, tweede lid, wordt in plaats van de woorden „Vluchten, als bedoeld in het vorige lid” gelezen: Vluchten of vaarten als bedoeld in het vorige lid

AA. In artikel 41, tweede lid onder *a*, wordt in plaats van de woorden „en indien” gelezen: indien

Voorts vervalt de punt komma en wordt toegevoegd: , en indien het vaarten met een ballon betreft, de leeftijd van zeventien jaar hebben bereikt;

AB. In artikel 41, tweede lid onder *c*, wordt in plaats van de woorden „of de zweefvlieg-instructeur” gelezen: de zweefvlieg-instructeur of de houder van een bewijs van bevoegdheid als ballonvoerder

AC. In artikel 65 wordt in plaats van de woorden „Onze Minister” gelezen: de directeur-generaal

AD. Het gestelde in artikel 69, tweede lid, onderscheidenlijk derde en vierde lid wordt derde lid, onderscheidenlijk vierde en vijfde lid.

AE. Aan artikel 69 wordt na het eerste lid toegevoegd:

2. Elke handeling, welke naar het oordeel van de examinator(en) 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 plaats vindt, kan de verklaring als bedoeld in artikel 72 aan de examinandus, die zich hieraan heeft schuldig gemaakt, worden onthouden dan wel door of vanwege de directeur-generaal nietig worden verklaard.

Omtrent de overige in gevolge dit lid te nemen maatregelen beslist (beslissen) de examinator(en).

AF. In artikel 71 wordt in plaats van het woord „Rijks-luchtvaartdienst” gelezen: directeur-generaal

#### Artikel IV

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

A. Artikel 74, eerste lid, wordt gelezen:

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.

B. Artikel 76 wordt gelezen:

1. Door de directeur-generaal worden aanwijzingen gegeven voor het behoud of herstel van de luchtwaardigheid, indien dit op grond van verschijnselen, die zich bij het gebruik van luchtvaartuigen hier te lande of elders hebben voorgedaan, in het belang van de veiligheid 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 voorschrift 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 de directeur-generaal ten aanzien van het behoud of herstel van de luchtwaardigheid als bedoeld in het eerste lid niet worden nagekomen.

C. Aan artikel 79, tweede lid, wordt de volgende volzin toegevoegd:

De verlenging van de termijn van geldigheid kan nog tot hoogstens zes maanden na het verstrijken van de op het bewijs vermelde termijn van geldigheid geschieden.

D. De aanhef van artikel 80, eerste lid, wordt gelezen:

1. De geldigheid van een bewijs van luchtwaardigheid kan door de directeur-generaal worden geschorst, indien:

E. Artikel 80, eerste lid onder *c*, wordt gelezen:

*c.* de gegevens, vermeld op het bewijs van luchtwaardigheid of in het vlieghandboek als bedoeld in artikel 98, eerste lid onder *c*, niet met de werkelijkheid overeenkomen.

F. In artikel 80, vierde lid, wordt in plaats van

*a.* de woorden „geschorste bewijs” gelezen: bewijs waarop de schorsing betrekking heeft

*b.* het woord „Rijksluchtvaartdienst” gelezen: directeur-generaal

G. Artikel 80, vijfde lid, wordt gelezen:

5. Een schorsing wordt opgeheven, indien de reden van de schorsing niet meer bestaat dan wel, indien het bewijs van luchtwaardigheid wordt ingetrokken.

H. Artikel 81, eerste lid onder *b*, wordt gelezen:

*b.* luchtvaartuig voor goed buiten gebruik is gesteld of geacht wordt teloor te zijn gegaan, omdat de romp onherstelbaar is beschadigd, dan wel



## I. Artikel 88 wordt gelezen:

## 1. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder:

a. onderhoud: periodieke werkzaamheden, niet behorende tot revisie, om een luchtvaartuig in luchtwaardige toestand of een onderdeel daarvan in deugdelijke toestand te houden, met inbegrip van de daarbij verrichte kleine en eenvoudige herstellingen;

b. klein onderhoud: onderhoud dat op eenvoudige wijze uit te voeren is;

c. groot onderhoud: onderhoud niet zijnde klein onderhoud;

d. revisie: periodieke werkzaamheden om een luchtvaartuig in luchtwaardige toestand of een onderdeel daarvan in deugdelijke toestand te houden en waarbij het luchtvaartuig of het onderdeel geheel of nagenoeg geheel wordt gedemonteerd, met inbegrip van de daarbij verrichte herstellingen;

e. belangrijke herstelling: werkzaamheden om een defect of beschadigd luchtvaartuig of onderdeel daarvan te herstellen en welke, indien niet op de juiste wijze uitgevoerd, in een niet te verwaarlozen mate invloed hebben op de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig of de deugdelijkheid van het onderdeel;

f. kleine herstelling: een herstelling, niet zijnde een belangrijke herstelling.

2. De eigenaar of houder van een luchtvaartuig, voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid of geldig bewijs van gelijkstelling, is verplicht er voor 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.

3. Behoudens in de door of vanwege de directeur-generaal aan te geven gevallen moeten:

a. klein onderhoud en tussentijdse belangrijke herstellingen van vliegtuigen, 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. onderhoud en tussentijdse belangrijke herstellingen van zweefvliegtuigen, 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 of onder toezicht van een erkende inspecteur als bedoeld in artikel 93;

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

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

a. alvorens na het verrichten van onderhoud het vliegtuig weer in gebruik wordt genomen, in tweevoud een verklaring dat overeenkomstig de krachtens dit artikel gegeven aanwijzingen is gehandeld, in deze regeling verder aangeduid met onderhoudsverklaring, worden opgesteld.

Deze onderhoudsverklaring moet worden ondertekend door de houder van een bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige met bevoegdheid A door wie of onder wiens toezicht de werkzaamheden krachtens het derde lid zijn verricht, of door de daartoe gemachtigde persoon van het erkende bedrijf waardoor of onder welks toezicht de werkzaamheden krachtens het derde lid zijn verricht.

Op de onderhoudsverklaring moet worden aangegeven, wanneer uiterlijk de eerstvolgende onderhoudsverklaring moet worden opgesteld. Een exemplaar van de onderhoudsverklaring moet gedurende ten minste twee jaar na de datum van de afgifte worden bewaard;

b. alvorens na het verrichten van onderhoud, een revisie of een belangrijke herstelling het luchtvaartuig of onderdeel daarvan weer in gebruik wordt genomen, een verklaring worden opgesteld, dat bij het onderhoud, de revisie of de herstelling is gehandeld overeenkomstig de krachtens dit artikel gegeven aanwijzingen en worden ondertekend door degene door wie of onder wiens toezicht de werkzaamheden krachtens het derde lid zijn verricht, of door de daartoe gemachtigde persoon van het erkende bedrijf waardoor of onder welks toezicht de werkzaamheden krachtens het derde lid zijn verricht. Deze verklaring is evenwel niet vereist, indien een onderhoudsverklaring als bedoeld onder a moet worden opgesteld;

c. zowel de inhoud als de vorm van de onder a en b bedoelde verklaringen in overeenstemming zijn met nadere aanwijzingen, welke door of vanwege de directeur-generaal kunnen worden gegeven.

5. Behoudens in de door of vanwege de directeur-generaal aan te geven gevallen moeten de bevindingen en de verrichte werkzaamheden bij het onderhoud, de revisie en de belangrijke herstellingen schriftelijk worden vastgelegd dan wel moet hiervan een verslag worden opgesteld en worden ondertekend door de houder van een geldig, ingevolge deze regeling afgegeven bewijs van bevoegdheid door wie de werkzaamheden krachtens het derde lid zijn verricht, of door degene onder wiens toezicht de werkzaamheden zijn verricht.

6. Indien ten aanzien van het onderhoud, de revisie of de herstelling een onderzoek wordt ingesteld door de directeur-generaal, zijn de krachtens artikel 77, tweede lid, gestelde regelen van overeenkomstige toepassing.

J. In artikel 89, eerste lid, wordt in plaats van de woorden „derde lid en vierde lid onder b,” gelezen: derde lid onder a en b, en vijfde lid,

K. Aan artikel 89 wordt een derde lid toegevoegd:

3. Indien als gevolg van wijzigingen naar het oordeel van de directeur-generaal van een op de hoofdpunten gewijzigd ontwerp sprake is, wordt het luchtvaartuig als een nieuw type beschouwd.

L. In artikel 93, tweede lid, wordt in plaats van de woorden „kan de directeur-generaal gelijkstellen” gelezen: kan door of vanwege de directeur-generaal worden gelijkgesteld

**Artikel V**

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

A. In artikel 96, eerste lid, wordt na de punt de volgende volzin toegevoegd:

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 de betrokken persoon aan de bevoegde autoriteiten over te dragen.

B. Artikel 96, tweede lid, wordt gelezen:

2. De gezagvoerder moet zorg dragen:

a. dat tijdens start en landing ieder lid van de bemanning, dat betrokken is bij de bediening van een luchtvaartuig, zich op zijn post in de stuurhut bevindt, en

b. dat tijdens de vlucht ieder lid van de bemanning, 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.

C. Aan artikel 96, vierde lid, wordt na *b* toegevoegd:

c. indien zulks op grond van bijzondere omstandigheden als werveling of noodtoestand gedurende een verkeersvlucht noodzakelijk wordt geacht, alle door de eigenaar of houder in desbetreffende instructies aangewezen personen het (de) voor hen bestemde veiligheidstuig (-gordel) hebben omgegorde.

D. Artikel 97 wordt gelezen:

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 te doen vervoeren zieke of gevaarlijke dieren, tenzij met zodanige voorzorgen, als de veiligheid en gezondheid van de inzittenden vorderen;

c. in een luchtvaartuig te vervoeren of te doen vervoeren ontplofbare stoffen en andere gevaarlijke stoffen, behalve die, welke nodig zijn voor de uitvoering en veiligheid van de vlucht.

2. Het bepaalde in het eerste lid onder *c*, geldt voor wat betreft gevaarlijke stoffen, niet zijnde radio-actieve stoffen, niet, indien en voor zover door of vanwege Onze Minister ont-heffing is verleend.

3. Het bepaalde in het eerste lid onder *c*, geldt voor wat betreft radio-actieve stoffen niet, indien het bepaalde bij en krachtens de Kernenergiewet (*Stb.* 1963, 82) in acht wordt genomen.

E. Toegevoegd wordt een artikel 97A, waarvan het opschrift en het artikel als volgt luiden:

#### *Gebruiksbeperkingen*

**Artikel 97A.** De uitvoering van vluchten mag slechts geschieden met inachtneming van de op het betrokken luchtvaartuig betrekking hebbende gebruiksbeperkingen.

F. De laatste volzin van artikel 98, derde lid, wordt gelezen:

Deze verplichting geldt niet met betrekking tot de directe radiotelefonische communicatie met grondstations.

G. Aan artikel 103, tweede lid, want na *b* toegevoegd:

c. voor wat betreft luchtvaartuigen ingeschreven in Suriname of in de Nederlandse Antillen: goedgekeurd door het bevoegde gezag aldaar.

H. Artikel 104 en het opschrift daarvan worden gelezen:

#### *Vergunning tot vluchtuitvoering*

**Artikel 104.** 1. Onverminderd het bepaalde in artikel 16 van de Luchtvaartwet is de luchtvervoerder 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.

I. Artikel 105 wordt gelezen:

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.

J. In artikel 106, eerste lid, wordt in plaats van het woord „vluchthandboek” gelezen: vluchthandboek dan wel in het navigatieplan

K. Artikel 108, eerste lid, wordt gelezen:

1. De bemanning 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. Ten minste één lid van de bemanning moet bevoegd zijn de te gebruiken radio-installatie te bedienen.

b. Tijdens een vlucht met een vliegtuig, waarvan het maximaal toegelaten totaalgewicht 5700 kg of meer bedraagt, alsmede tijdens het uitvoeren van een IFR-vlucht moet de bemanning ten minste zowel een eerste als een tweede bestuurder omvatten.

c. Indien het vliegtuig is uitgerust met een aparte post voor een boordwerktuigkundige, moet een voor de bezetting van die post aangewezen houder van een bewijs van bevoegdheid als boordwerktuigkundige tot de bemanning behoren, tenzij een ander lid van de bemanning, die 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 vluchtuitvoering noodzakelijke navigatie onvoldoende kan worden uitgevoerd door de bestuurders vanaf hun posten, moet een ander lid van de bemanning dan deze bestuurders dienst doen als navigator en moet ten minste één lid van de bemanning in het bezit zijn van een bewijs van bevoegdheid als navigator.

L. Toegevoegd wordt een artikel 108 A, waarvan het opschrift en het artikel als volgt luiden:

#### *Kajuitpersoneel*

**Artikel 108 A.** De ondernemer is verplicht ten genoegen van de directeur-generaal het vereiste minimum aantal leden kajuitpersoneel vast te stellen voor ieder vliegtuigtype, gebaseerd op de capaciteit of het aantal te vervoeren passagiers, opdat in geval van een noodlanding een veilige en vlugge evacuatie kan plaatsvinden. Door of vanwege Onze Minister worden nadere regelen gesteld ten aanzien van de oefening van het kajuitpersoneel.

M. In artikel 110, eerste lid, wordt de zinsnede „in verband met het ingevolge artikel 105, tweede lid, vereiste toezicht,” gelezen: in verband met het toezicht op de vluchtuitvoeringen,

N. In artikel 112, eerste lid, wordt de zinsnede „een voor het betrokken luchtvaartuig afgegeven en voor de duur van de vlucht geldige onderhoudsverklaring,” gelezen: een exemplaar van de laatste voor het betrokken luchtvaartuig opgestelde onderhoudsverklaring,

O. In artikel 112, tweede lid, wordt de zinsnede „de in het eerste lid voorgeschreven documenten” gelezen: het in het eerste lid met betrekking tot de lading voorgeschreven document

P. Artikel 115 wordt gelezen:

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.

#### Artikel VI

Hoofdstuk VI van de Regeling Toezicht Luchtvaart wordt gelezen:

#### HOOFDSTUK VI

#### Luchtvaartterreinen

##### Algemeen

**Artikel 119.** 1. De aanleg van een luchtvaartterrein moet ter beoordeling door of vanwege Onze Minister zodanig zijn, dat luchtvaartuigen daarvan een veilig gebruik kunnen maken. Hiertoe dienen desgevraagd gegevens te worden overgelegd.

2. Er moeten ten genoegen van Onze Minister voorzieningen worden getroffen, dat de aanvliegroutes zodanig zullen zijn, dat luchtvaartuigen veilig kunnen landen op en opstijgen van het luchtvaartterrein.

##### Afmetingen banen en rijbanen

**Artikel 120.** Door of vanwege Onze Minister worden de lengte en de breedte van de banen en de breedte van de rijbanen vastgesteld.

##### Plaats en vorm van baan en strook

**Artikel 121.** 1. Een baan moet in een strook in de vorm van een rechthoek zijn aangelegd en wel zo, dat de lengteassen van de baan en de strook samenvallen dan wel evenwijdig zijn.

2. De afstand van elk einde van de baan tot de daarbij dichtstbijzijnde korte zijde van de strook, waarin de baan is gelegen, moet ten minste 60 meter bedragen.

3. De afstand tussen de lengteassen van een onverharde baan en de lange zijde van een strook mag niet minder dan 75 meter bedragen.

4. De afstand tussen de lengteassen van een verharde baan en de lange zijde van de strook mag niet minder dan 150 meter bedragen; ingeval van een instrumentenbaan mag deze afstand niet minder dan 200 meter bedragen.

##### Verkeersplatform en parkeerplatform

**Artikel 122.** 1. Een gedeelte of gedeelten van een luchtvaartterrein wordt (worden) bestemd voor het in- en uitstappen van passagiers en het laden en lossen van luchtvaartuigen. Deze gedeelten worden verkeersplatform genoemd en worden gerekend niet te behoren tot het landingsterrein.

2. Een gedeelte of gedeelten van een luchtvaartterrein wordt (worden) bestemd voor het parkeren van luchtvaartuigen. Deze gedeelten worden parkeerplatform genoemd en worden eveneens gerekend niet te behoren tot het landingsterrein.

3. Gedeelten van een verkeersplatform kunnen voor het parkeren van luchtvaartuigen worden gebruikt.

4. De uitvoering van het bepaalde in het eerste, tweede en derde lid behoeft de goedkeuring door of vanwege Onze Minister.

##### Voorzieningen op een luchtvaartterrein

**Artikel 123.** 1. De exploitant moet zorg dragen, dat op het luchtvaartterrein:

a. de richting van de wind duidelijk wordt aangegeven door een windzak of andere daartoe goedgekeurde middelen;

b. de in het Luchtverkeersreglement (Stb. 1959, 189)<sup>1)</sup> bedoelde landings-T en overige grondtekens aanwezig zijn;

<sup>1)</sup> Laatstelijk gewijzigd bij de wet van 7 januari 1963, Stb. 27.

c. een seinvierkant is ingericht;

d. de grens van het landingsterrein door merkbakens wordt aangeduid, tenzij voor het landen en opstijgen uitsluitend van een verharde baan wordt gebruik gemaakt, in welk geval op 60 meter voor de drempel — gezien in de landingsrichting — merkbakens moeten zijn geplaatst;

e. bij de drempel van een verharde baan een getal van twee cijfers is aangebracht; dit getal geeft aan de magnetische richting van de lengteassen van de baan, afgerond naar het dichtstbijzijnde tiental graden en — gezien vanuit de richting bij het landen — naar rechts gemeten van het magnetische noorden af;

f. op de verharde baan en de verharde rijbanen een markering is aangebracht.

2. Ten aanzien van de grondtekens, het seinvierkant, de cijfers, de dagkenmerken en kleuren als bedoeld in het eerste lid worden door of vanwege Onze Minister nadere voorschriften vastgesteld.

##### Aanduiding van hindernissen

**Artikel 124.** De exploitant moet zorg dragen, dat hindernissen, welke gevaar voor luchtvaartuigen opleveren dan wel kunnen opleveren en welke zich bevinden op het luchtvaartterrein

a. worden verwijderd; of, indien zulks niet wel mogelijk is,

b. worden aangeduid door vlaggen, tekens of kleuren overeenkomstig de door of vanwege Onze Minister vastgestelde voorschriften.

##### Lichten op een luchtvaartterrein

**Artikel 125.** 1. De exploitant van een luchtvaartterrein, dat gedurende de nacht en tijdens instrument-weersomstandigheden (IMC) kan worden gebruikt, moet zorg dragen, dat:

a. de landings-T kan worden verlicht;

b. 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;

c. een naderingsverlichting is aangebracht ter vergemakkelijking van het landen zowel bij goed als bij slecht zicht;

d. een luchthavenlicht aanwezig is;

e. een krachtinstallatie aanwezig is voor elektrische energievoorziening in noodgevallen;

f. voldoende snotneuzen aanwezig zijn, teneinde in geval van nood een baan te kunnen verlichten.

2. Ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde verlichting en lichten kunnen door of vanwege Onze Minister nadere voorschriften worden vastgesteld en kunnen aanwijzingen worden gegeven.

##### Verlichting van hindernissen

**Artikel 126.** De exploitant is verplicht lichten te plaatsen ter aanduiding van de hindernissen als bedoeld in artikel 124, overeenkomstig de door of vanwege Onze Minister vastgestelde voorschriften.

##### Hulpmiddelen

**Artikel 127.** De exploitant is op verzoek van Onze Minister verplicht te gedogen, dat op het luchtvaartterrein elektronische meteorologische en eventueel andere hulpmiddelen ten behoeve van de in artikel 154 aan de verkeersbeveiliging opgedragen taak worden geplaatst, in stand gehouden en gebruikt.

##### E.H.B.O. en gezondheidsorganisatie

**Artikel 128.** 1. De exploitant moet zorg dragen, dat op het luchtvaartterrein:

a. voldoende middelen aanwezig zijn voor het op verantwoorde wijze verlenen van eerste hulp bij ongevallen;

b. ten minste een persoon aanwezig is, die in staat is tot het verlenen van eerste hulp bij ongevallen en die in het bezit is van een bewijs waaruit blijkt, dat hij met het verlenen van eerste hulp vertrouwd is. Door of vanwege Onze Minister kan worden vastgesteld, welke bewijzen hiervoor in aanmerking komen.

2. Voor zover een voor het openbaar luchtverkeer aangegeven luchtvaartterrein ingevolge de beschikking tot aanwijzing mede voor het internationale luchtverkeer is bestemd, moet de exploitant zorg dragen, dat op het luchtvaartterrein een gezondheidsorganisatie functioneert, welke doorlopend beantwoordt aan hetgeen nodig is om ziekten te voorkomen en welke in elk geval de medewerking van een geneesheer verzekert, zo dikwijls diens aanwezigheid nodig kan zijn voor een ingevolge een internationale overeenkomst of een wettelijk voorschrift te verrichten geneeskundig onderzoek.

#### *Brandbestrijding*

**Artikel 129.** 1. De exploitant moet zorg dragen:

a. dat op het luchtvaartterrein voldoende materieel, alsmede voldoende deskundig en bedreven personeel aanwezig is of kan zijn voor het redden van mensenlevens en tot het voorkomen, beperken en bestrijden van brand ten gevolge van ongevallen met luchtvaartuigen op het luchtvaartterrein;

b. dat het materieel steeds in bedrijfszekere toestand verkeert en dat het personeel regelmatig wordt geoefend.

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 dan wel van een luchtvaartuig in de omgeving van het luchtvaartterrein.

3. Ten aanzien van het in het eerste lid bedoelde materieel, personeel en de bedrijfszekere toestand van het materieel kunnen door of vanwege Onze Minister nadere voorschriften worden vastgesteld.

#### *Onderhoud luchtvaartterrein*

**Artikel 130.** 1. De exploitant moet zorg dragen, dat van het luchtvaartterrein een veilig gebruik kan worden gemaakt.

2. De exploitant moet zorg dragen, dat:

a. de in artikel 123 bedoelde grondtekens, cijfers, dagkenmerken, kleuren en het seinvierkant, alsmede de in artikel 124 bedoelde aanduiding van hindernissen in goede staat worden onderhouden;

b. de in de artikelen 125 en 126 bedoelde verlichting, lichten en inrichtingen in goede staat worden onderhouden;

c. de in artikel 127 bedoelde hulpmiddelen op de juiste wijze kunnen worden gebruikt.

3. Door of vanwege Onze Minister kunnen aanwijzingen worden gegeven aan de exploitant in verband met de in de vorige leden gestelde bepalingen.

#### *Verslag*

**Artikel 131.** De exploitant moet zorg dragen, dat drie-maandelijks een verslag over de toestand van het luchtvaartterrein aan de directeur-generaal wordt aangeboden.

#### *Maatregelen ter bevordering van de orde en de veiligheid*

**Artikel 132.** 1. Onze Minister kan voorschriften geven ten aanzien van de orde en de veiligheid op het luchtvaartterrein.

2. Onze Minister kan de exploitant opdragen op basis van en ter aanvulling van de in het eerste lid gegeven voorschriften nadere maatregelen vast te stellen. Deze behoeven de goedkeuring van Onze Minister.

#### *Toezicht exploitant*

**Artikel 133.** 1. De exploitant is verplicht maatregelen te nemen voor een behoorlijk toezicht op de veiligheid en de goede orde op het luchtvaartterrein.

2. Het in het vorige lid bedoelde toezicht omvat niet de in artikel 154 omschreven verkeersbeveiliging, tenzij deze krachtens artikel 155, tweede lid, aan de exploitant is opgedragen.

3. Ter zake van de uitvoering van de in het vorige lid bedoelde opdracht kan de directeur-generaal nadere voorschriften geven.

#### *Havenmeester*

**Artikel 134.** 1. De exploitant benoemt een in zijn dienst staand persoon tot havenmeester.

2. De keuze van de te benoemen havenmeester behoeft de goedkeuring van Onze Minister.

3. De havenmeester mag niet in enig dienstverband staan tot een ander dan de exploitant.

4. De havenmeester verricht zijn taak mede onder de verantwoordelijkheid van de exploitant.

5. De functie van havenmeester mag verenigd worden met die van exploitant.

#### *Taak havenmeester*

**Artikel 135.** De havenmeester is belast met de dagelijkse uitvoering van het toezicht op het luchtvaartterrein en in het bijzonder met het toezicht op de veiligheid en de goede orde daarop.

#### *Verstreken van gegevens*

**Artikel 136.** 1. De havenmeester deelt de verkeersleidingsdienst steeds tijdig mede welk gedeelte van het landingsterrein gebruikt kan worden voor het verkeer met luchtvaartuigen.

2. Dit gedeelte van het landingsterrein wordt aangeduid als het in gebruik zijnde deel van het landingsterrein.

3. De verkeersleidingsdienst bepaalt op grond van verkeers-technische overwegingen welk gedeelte van het in gebruik zijnde deel van het landingsterrein daadwerkelijk wordt bestemd voor het landen en opstijgen van luchtvaartuigen en daarmee verband houdende bewegingen.

#### *Het branden van de lichten*

**Artikel 137.** De havenmeester moet zorg dragen, dat bij nacht of tijdens instrument-weersomstandigheden (IMC) de verlichting en de lichten, bedoeld in de artikelen 125 en 126, tijdig en voor zover nodig worden ontstoken en blijven branden zolang zulks voor de veiligheid van het luchtverkeer nodig wordt geacht.

#### *Voorzieningen landingsterrein*

**Artikel 138.** De havenmeester moet zorg dragen, dat:

a. in het seinvierkant steeds de benodigde tekens worden geplaatst;

b. in geval van windstilte de op het luchtvaartterrein aanwezige landings-T wordt vastgezet in de richting waarin moet worden geland en opgestegen; onder windstilte wordt verstaan wind met een snelheid van ten hoogste 2,5 m per seconde.

#### *Veiligheid landingsterrein*

**Artikel 139.** 1. De havenmeester moet zorg dragen, dat het in gebruik zijnde deel van het landingsterrein niet onveilig wordt gemaakt door enig roerend goed.

2. Indien zich op het landingsterrein roerend goed bevindt, hetwelk gevaar voor luchtvaartuigen kan opleveren, moet dit roerend goed door de zorg van de havenmeester worden aangeduid overeenkomstig de in de artikelen 124 en 126 voor hindernissen vastgestelde voorschriften.

3. Indien een gedeelte van het landingsterrein niet geschikt is voor het gebruik door luchtvaartuigen moet dat gedeelte door de zorg van de havenmeester worden aangeduid door dagkenmerken en, indien het betreft een luchtvaarterrein als bedoeld in artikel 125, tevens door lichten. Ten aanzien van deze dagkenmerken en lichten kunnen door of vanwege Onze Minister voorschriften worden vastgesteld.

#### *Veiligheid verkeersplatform en parkeerplatform*

**Artikel 140.** 1. De havenmeester moet zorg dragen, dat het verkeersplatform en het parkeerplatform niet onveilig worden gemaakt door enig roerend goed.

2. Indien op het verkeersplatform en/of parkeerplatform zich roerend goed bevindt, hetwelk naar het oordeel van de directeur-generaal gevaar voor luchtvaartuigen kan opleveren, moet dit roerend goed door de zorg van de havenmeester worden aangeduid overeenkomstig de in de artikelen 124 en 126 voor hindernissen vastgestelde voorschriften.

#### *Kennisgeving aan de Rijksluchtvaartdienst*

**Artikel 141.** 1. De havenmeester is verplicht om, indien het landingsterrein door enigerlei omstandigheid gevaarlijk is geworden of zal worden voor luchtvaartuigen, daarvan zo spoedig mogelijk, onder vermelding van de bijzonderheden dienaangaande kennis te geven aan de directeur-generaal.

2. Gelijke mededeling als bedoeld in het vorige lid moet worden gegeven, indien door enigerlei omstandigheid één of meer van de in de artikelen 123, 124, 125 en 126 bedoelde tekens, cijfers, dagkenmerken, kleuren, verlichting, lichten en inrichtingen niet meer aan de ter zake geldende voorschriften voldoen, of indien daarin wijziging zal worden gebracht.

3. Wanneer de omstandigheid welke aanleiding heeft gegeven tot de mededeling, onderscheidenlijk bedoeld in het eerste en tweede lid, heeft opgehouden te bestaan of zal ophouden te bestaan, moet de havenmeester daarvan eveneens zo spoedig mogelijk aan de directeur-generaal kennis geven.

#### *Register*

**Artikel 142.** 1. De havenmeester moet een register, waarin gegevens worden opgenomen omtrent elk luchtvaartuig, dat op het luchtvaarterrein landt of daarvan opstijgt, aanleggen en nauwkeurig bijhouden. De indeling van dit register behoeft de goedkeuring van de directeur-generaal.

2. De aantekeningen in dit register moeten duidelijk en houdbaar zijn. Zij mogen niet worden uitgewist, verwijderd of onleesbaar gemaakt. De aantekeningen moeten ten minste twee jaar worden bewaard.

3. In het in het eerste lid genoemde register moeten ten minste de navolgende gegevens worden vermeld:

- a. het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk alsmede het type luchtvaartuig;
- b. de naam van de eigenaar en van de gezagvoerder van het luchtvaartuig;
- c. het tijdstip van aankomst;
- d. het luchtvaarterrein, waarvan het luchtvaartuig het laatst is vertrokken;
- e. het tijdstip van vertrek;
- f. het luchtvaarterrein van bestemming.

4. De havenmeester moet desgevraagd aan door de directeur-generaal aan te wijzen ambtenaren van de Rijksluchtvaartdienst inzage verlenen van het in het eerste lid bedoelde register.

#### *Bekendmaking tarieven*

**Artikel 143.** De havenmeester moet zorg dragen, dat op de daarvoor geëigende en duidelijk waarneembare plaats ter inzage aanwezig zijn:

a. de vastgestelde tarieven voor het gebruik, dat door luchtvaartuigen wordt gemaakt van het betreffende luchtvaarterrein en van de zich daarop bevindende opstallen;

b. een lijst betreffende eventueel te heffen kosten voor het gebruik van de verschillende inrichtingen, de herstellingen aan luchtvaartuigen en al hetgeen daarmee samenhangt.

#### *Ontheffing*

**Artikel 144.** Het bij of krachtens de artikelen 121, 122, 123, 124, 125, 126, 128, tweede lid, 129, 134, derde lid, en 138 onder b, bepaalde is niet van toepassing, indien en voor zover daarvan door of vanwege Onze Minister geheel of gedeeltelijk ontheffing is verleend.

#### **Artikel VII**

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

A. Artikel 145 onder c, wordt gelezen:

c. Mededelingen aan Nederlandse Luchtvaardenden en Eigenaren van Luchtvaartuigen, afgekort M.A.L., waaronder begrepen Bijzondere Luchtwaardigheidsaanwijzingen;

B. In de artikelen 146 en 147 wordt de zinsnede „van belang zijn voor de internationale luchtvaart.” gelezen: van belang zijn voor de uitoefening van de luchtvaart in het aan Nederland toegewezen vluchtinlichtingengebied.

C. In artikel 149 en in het opschrift daarvan wordt de zinsnede „A.I.P. en NOTAM” gelezen: A.I.P., NOTAM en M.A.L.

D. In artikel 152, derde lid, wordt de zinsnede: „geldende NOTAM's” gelezen: van kracht zijnde NOTAM's

#### **Artikel VIII**

Hoofdstuk VIII van de Regeling Toezicht Luchtvaart wordt gelezen:

#### **Hoofdstuk VIII**

#### **Verkeersbeveiliging**

#### *Algemeen*

**Artikel 154.** De verkeersbeveiliging omvat:

- a. het uitoefenen van de verkeersleiding op het in gebruik zijnde deel van het landingsterrein van een luchtvaarterrein;
- b. het uitoefenen van de verkeersleiding in de nabijheid van een luchtvaarterrein, voor zover zulks door Onze Minister noodzakelijk wordt geoordeeld;
- c. het uitoefenen van de verkeersleiding in de overeenkomstig artikel 3 van het Luchtverkeersreglement vastgestelde algemene en plaatselijke verkeersgebieden;
- d. het geven van adviezen en inlichtingen van belang voor de veilige uitvoering van een vlucht in het aan Nederland toegewezen vluchtinlichtingengebied;
- e. het uitoefenen van de telecommunicatie met luchtvaartuigen en luchtvaarterreinen ter bevordering van de veiligheid, de regelmaat en de doelmatigheid van het luchtverkeer;
- f. het oprichten en in bedrijf houden van radio-technische installaties ten behoeve van de luchtvaartnavigatie, de verkeersleiding en de telecommunicatie.

**Artikel 155.** 1. De directeur-generaal draagt zorg voor de verkeersbeveiliging.

2. Hij is bevoegd de uitvoering van de taken als bedoeld in artikel 154 onder a, b en c, geheel of gedeeltelijk op te dragen aan de exploitant van een luchtvaarterrein dan wel aan een andere door hem aan te geven instantie of persoon.

3. Een dergelijke opdracht kan door de directeur-generaal te allen tijde worden geschorst of ingetrokken.



4. De beschikkingen, waarbij een machtiging wordt verleend, geschorst of ingetrokken, worden in de *Staatscourant* bekend gemaakt.

#### Verboden seinen

**Artikel 156.** Behoudens door of vanwege Onze Minister te verlenen ontheffing is het verboden door middel van een radiozendstation aan boord van een luchtvaartuig andere seinen te geven dan die, welke betrekking hebben op de veiligheid en de regelmaat van het luchtverkeer.

#### Voorschriften uitoefening verkeersbeveiliging

**Artikel 157.** Door of vanwege Onze Minister worden voorschriften gegeven voor de uitoefening van de verkeersbeveiliging.

#### Artikel IX

In Hoofdstuk IX van de Regeling Toezicht Luchtvaart wordt de volgende wijziging aangebracht:

Artikel 158, onder c, wordt gelezen:

c. een schriftelijke verklaring of verklaringen, dat tegen de te houden vertoning of wedstrijd geen bezwaar bestaat, welke in het geval van een vertoning dient(en) te worden afgegeven door de burgemeester(s) van de gemeente(n) waar deze zal worden gehouden en, in geval van een wedstrijd, door de burgemeester(s) van de gemeente(n) waar deze eindigt.

#### Artikel X

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

A. In artikel 162 wordt de zinsnede „artikel 97, onder c,” gelezen: artikel 97, eerste lid onder c,

B. Voor het gestelde in artikel 162 wordt het cijfer 1. geplaatst. Toegevoegd wordt een tweede lid:

2. Het tarief voor een ontheffing van het verbod, bedoeld in artikel 118 van deze regeling om raketten of modelvliegtuigen te gebruiken, bedraagt f 15,—.

C. In artikel 164, tweede lid, wordt de derde volzin gelezen: Indien uit de uitslag van de herkeuring blijkt, dat de aanvrager terecht tegen de uitslag van de keuring in beroep is gegaan, zal hem het voor de herkeuring gestorte bedrag worden terugbetaald.

D. Aan artikel 164, tweede lid, wordt de volgende volzin toegevoegd: Voor een geldigverklaring van een reeds met gunstige uitslag ondergane militaire vliegmedische keuring of een keuring ondergaan als lid van de bemanning van een burgerlijk vliegtuig in een Staat, welke is aangesloten bij de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, is een vergoeding verschuldigd, welke wordt berekend naar een door de geneeskundige vastgesteld tarief. Dit tarief behoeft de goedkeuring van Onze Minister.

E. De tabel, bedoeld in artikel 164, derde lid, wordt gelezen:

Bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen	Theoretisch examens	Gedeeltelijk theoretisch examens	Theoretisch (her)examens in één vak	Praktisch examens	Gedeeltelijk praktisch (her)examens	Seinproef
a. beperkt vliegbewijs A .....	20	—	5	20	10	—
b. vliegbewijs A .....	20	—	5	20	10	—
c. vliegbewijs B 3 .....	60	30	10	30 <sup>1)</sup>	15 <sup>1)</sup>	—
d. vliegbewijs B 3 met bevoegdverklaring „Blindvliegen” .....	70	35	10	70	40	10
e. vliegbewijs B 2 .....	70	35	10	50	25	—
f. vliegbewijs B 2 met bevoegdverklaring „Blindvliegen” .....	70	35	10	70	40	10
g. vliegbewijs B 1 .....	70	35	10	70	40	10
h. bewijs van bevoegdheid als ballonvoerder .....	20	—	5	20	—	—
i. bewijs van bevoegdheid als navigator .....	100	25 p. vak	25	100	40 <sup>2)</sup>	10
j. bewijs van bevoegdheid als boordwerktuigkundige .....	50	—	10	80	40	—
k. bewijs van bevoegdheid als boordtelegrafist .....	30	—	10	20	—	—
l. bewijs van bevoegdheid als boordtelefonist .....	10 <sup>3)</sup>	—	—	10 <sup>3)</sup>	—	—
m. bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige .....	50	—	10	—	—	—
n. bewijs van bevoegdheid als zweefvliegtechnicus 2e klasse .....	10	—	—	20	—	—
o. bewijs van bevoegdheid als zweefvliegtechnicus 1e klasse .....	10	—	—	25	—	—
p. bewijs van bevoegdheid als vluchtadviseur .....	60	—	10	25	—	—
q. bevoegdverklaring voor een klasse en/of type vliegtuig .....	25	—	—	50	25	—
r. bevoegdverklaring „Blindvliegen” in het vliegbewijs .....	50	10 p. vak	10	50	25	10
s. bevoegdverklaring „Spuitvliegen” in het vliegbewijs .....	20	—	—	30	—	—
t. bevoegdverklaring „Vliegonderricht” in het vliegbewijs .....	50	—	20	50	25	—
u. bevoegdverklaring „Wolkenvliegen” in het zweefvliegbewijs ....	5	—	—	20	—	—
v. bevoegdverklaring „Vliegonderricht” in het zweefvliegbewijs ....	10	—	—	15	—	—

<sup>1)</sup> Tenzij het praktisch dan wel gedeeltelijk praktisch examen met een meermotorig vliegtuig wordt afgelegd; in dat geval is het tarief f 50,— respectievelijk f 25,—.

<sup>2)</sup> Tenzij het betreffende gedeeltelijk praktisch examen het navigatorisch gedeelte tijdens de vlucht omvat; in dat geval is het tarief f 100,—.

<sup>3)</sup> Tenzij het theoretisch en praktisch examen tijdens eenzelfde examen voor boordtelefonist wordt afgelegd; in dat geval is totaal slechts f 15,— verschuldigd.

F. Aan artikel 165, eerste lid, wordt na *p* toegevoegd:

*q*. de afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid, in geval de afgifte geschiedt krachtens een internationale overeenkomst inzake erkenning of gelijkstelling van bewijzen van luchtwaardigheid, is gelijk aan het bovengenoemde onder *c* en *d* bedoelde tarief voor de afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid voor een serie-luchtvaartuig onderscheidenlijk voor een serie-zweefvliegtuig.

G. In artikel 165, tweede en derde lid, wordt in plaats van de woorden „eerste lid, onder *a* tot en met *p*” gelezen: eerste lid

#### Artikel XI

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

A. In artikel 166, eerste lid, wordt in plaats van „134” gelezen: 142

B. In artikel 166, tweede lid, wordt de zinsnede „125, 127, 130, 131, 132, 135, eerste lid of 155” gelezen: 128, eerste lid, 129, 130, 131, 133, eerste lid, 138 of 156

C. In artikel 166, derde lid, wordt de zinsnede „126, 128, 133, 137, tweede lid, 138, 139, 140 of 141” gelezen: 123, 124, 125, 126, 127, 135, 136, eerste lid, 137, 139, 140 of 141

D. In artikel 166, vierde lid, wordt de zinsnede „artikel 142, tweede lid” gelezen: artikel 132, eerste lid

#### Artikel XII

##### Overgangsbepalingen

De vóór de inwerkingtreding van dit besluit door of vanwege Onze Minister afgegeven bewijzen van bevoegdheid als sportvlieger treden in de plaats van de in dit besluit vermelde

bewijzen van bevoegdheid als privé-vlieger eerste klasse (vliegbewijs A) voor de duur van ten hoogste 24 maanden.

In deze periode worden de bewijzen van bevoegdheid als sportvlieger door of vanwege Onze Minister vervangen door bewijzen van bevoegdheid als privé-vlieger eerste klasse zonder dat daarbij enige kosten in rekening worden gebracht.

#### Artikel XIII

##### Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juni 1968, met uitzondering van artikel V onder D, dat in werking treedt op het tijdstip, waarop de Hoofdstukken I en III—XI van de Kernenergiewet van kracht worden, en met uitzondering van artikel V, onder A, dat in werking treedt op het tijdstip, waarop het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen (*Trb.* 1964, 115 en 186) voor Nederland in werking treedt.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk met de daarbij behorende Nota van Toelichting in het *Staatsblad* zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

Soestdijk, 7 mei 1968.

JULIANA.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,*

J. A. BAKKER.

Uitgegeven de eenentwintigste mei 1968.

*De Minister van Justitie,*

C. H. F. POLAK.

## NOTA VAN TOELICHTING

## Algemeen

In het onderhavige ontwerp worden veranderingen voorgesteld, welke tot doel hebben de Regeling Toezicht Luchtvaart (Stb. 1959, 67; 1960, 364; 1963, 311) zodanig te wijzigen, dat rekening wordt gehouden met de veranderingen in de bepalingen van de bijlagen van het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart (Verdrag van Chicago 1944, Stb. H 165) en met de behoefte, welke zich alhier in de praktijk heeft doen gevoelen om bepaalde artikelen anders te redigeren, tengevolge waarvan duidelijker de aard van het voorschrift naar voren komt.

Van de gelegenheid om in het ontwerp bepalingen op te nemen ter bestrijding van de geluidshinder door vliegtuigen is geen gebruik gemaakt. De reden hiervan is, dat een interdepartementale commissie is ingesteld ter voorbereiding van de nodige wetsvoorstellen, teneinde in de Luchtvaartwet de basis te kunnen leggen voor technische maatregelen tegen geluidshinder door vliegtuigen. In een later stadium zal opneming van wettelijke bepalingen worden voorgesteld mede aan de hand van de door deze commissie uitgebrachte adviezen.

## Artikelgewijze toelichting

*Artikelen 9 en 11.* In verband met de staatkundige veranderingen is de aanduiding Nederlands-Nieuw-Guinea vervallen.

*Artikel 12.* Aan de opsomming van de vliegbewijzen in het eerste lid onder a, is een nieuw bewijs toegevoegd en wel het oefenbewijs. De bevoegdheden van de houder van dat bewijs, die omschreven zijn in artikel 13, eerste lid, zijn gelijk aan die van de „student pilot”, zoals die zijn vastgelegd in bijlage 1 (Personnel Licensing) van het bovenaangehaalde Verdrag van Chicago.

In analogie met buitenlandse voorschriften is de benaming „sportvlieger” gewijzigd in „privé-vlieger”. De nieuwe onderverdeling van de vliegbewijzen werd noodzakelijk omdat aan de privé-vlieger, die gebruik maakt van modern materiaal waarmee hij grote afstanden kan overbruggen, hogere eisen dienen te worden gesteld. Daarnaast moest worden voorzien in de behoeften van de categorie privé-vliegers die de luchtvaart als sport dichter bij huis beoefenen.

*Artikel 13.* De omschrijving van de bevoegdheden van de houders van de vliegbewijzen A, B 1, B 2, en B 3 heeft een wijziging ondergaan, waarbij rekening is gehouden met aangebrachte veranderingen in de eerdergenoemde Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago (Personnel Licensing). Deze komen hierop neer, dat voor een houder van een vliegbewijs A of B 3 voor het houden van nachtvluchten met hefschroefvliegtuigen een meer recente ervaring (3 maanden) wordt geëist dan voor het houden van nachtvluchten met vleugelvliegtuigen (6 maanden). Ook is het maximaal gewicht van vliegtuigen, welke de houder van een vliegbewijs B 2 als eerste bestuurder mag bedienen tijdens verkeersvluchten, verhoogd van 14 000 kg tot 20 000 kg. De in het zesde lid voorgestelde toevoeging beoogt een betere aansluiting te geven op de omschrijving van de bevoegdheden der lagere B-bewijzen.

*Artikel 17.* Behalve dat er aanleiding was om de redactie van het eerste lid te vereenvoudigen en te verduidelijken, is de strekking ervan ook zodanig gewijzigd, dat voortaan voor elke vlucht gedurende welke de vlieger als eerste bestuurder optreedt voor die categorie, klasse en type van vliegtuigen een bevoegdverklaring in zijn vliegbewijs moet zijn gesteld. Volgens de huidige tekst zijn zodanige bevoegdverklaringen alleen vereist tijdens commerciële vluchten en vluchten waarbij andere personen dan leden van de bemanning worden vervoerd.

In het vierde lid zijn opgesomd de klassen van de categorie hefschroefvliegtuigen, zulks overeenkomstig de in de Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago (Personnel Licensing) gestelde eisen.

Voorts is een vijfde lid toegevoegd, waarin de bevoegdverklaringen voor typen van vliegtuigen nader zijn uitgewerkt.

*Artikel 18, eerste lid.* De bevoegdverklaring „Blindvliegen” zal in overeenstemming met de aangebrachte wijziging in Bijlage 1 bij het Verdrag van Chicago (Personnel Licensing) gebonden zijn aan de categorie van het vliegtuig, dat de houder van het vliegbewijs als eerste bestuurder mag bedienen. Voor de tweede bestuurder is deze eis ook van toepassing, zij het alleen tijdens commerciële vluchten.

*Artikel 20.* De redactie van het tweede en derde lid is zodanig gewijzigd, dat duidelijker de bevoegdheden van de grondwerktuigkundige naar voren komen.

*Artikel 25.* Het komt verantwoord voor de termijn van geldigheid van een vliegbewijs B 3 voor de houder beneden de 40 jaren te verlengen van 6 maanden tot 12 maanden, hetgeen in overeenstemming is met het in de eerdergenoemde Bijlage bij het Verdrag van Chicago (Personnel Licensing) vastgestelde voorschrift.

De voorgestelde verlenging tot 24 maanden van de termijn van geldigheid van een bewijs van bevoegdheid als boordtelefonist is in de praktijk alleen van toepassing op de houder, die niet tevens in het bezit is van een vliegbewijs. Van de omstreeks 1250 houders van dit bewijs van bevoegdheid zijn slechts enkele tientallen niet of nog niet in het bezit van een vliegbewijs. De overigen hebben een of ander vliegbewijs en voor deze houders is de geldigheidsduur gelijk aan die van het aan de houder uitgereikte vliegbewijs A, B 3, B 2 of B 1.

*Artikel 26, derde lid.* In de praktijk is de behoefte gevoeld om een eenmaal geëindigde termijn van geldigheid nog te verlengen, indien zulks binnen een bepaalde termijn wordt gevraagd. Dit voorschrift zal vooral van toepassing zijn voor bemanningsleden op intercontinentale routes, die soms enige weken niet op de thuishaven aanwezig kunnen zijn.

*Artikel 30A.* In dit nieuwe artikel wordt een bewijzenregister ingesteld. De bedoeling is, dat op elk gewenst ogenblik de juiste inlichtingen verstrekt kunnen worden over de namen, adressen en bevoegdheden van de houders van een bewijs van bevoegdheid. Evenals het luchtvaartuigregister als bedoeld in artikel 5 van de Luchtvaartwet is het bewijzenregister openbaar.

*Artikel 31, vijfde lid.* Deze toevoeging is een gevolg van een in 1963 aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie gedane toezegging, dat ten aanzien van de buitenlandse bewijzen van bevoegdheid als boordtelefonist dezelfde voorzieningen voor de automatische gelijkstelling als voor de houders van een vliegbewijs A of zweegvliegbewijs van toepassing zullen zijn.

*Artikel 33.* De aanvulling heeft tot doel om aan de herkeuringscommissie, die uit een vaste kern van drie leden bestaat, zo nodig adviserende leden toe te kunnen voegen.

*Artikel 69, tweede lid.* Aan de bepalingen voor het examen, hetwelk door personen wordt afgenomen, ontbreekt een eis als vervat in artikel 61, tweede lid, voor examens, welke worden afgenomen door commissies. Dit wordt als een gemis beschouwd.



*Artikel 74.* Volgens de huidige tekst wordt een vliegtuig als type onderzocht, indien het niet eerder als serie werd onderzocht. Het verklaren van een luchtvaartuig tot „type” heeft twee gevolgen:

1. verhoging van de kosten voor de afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid;
2. toepassing van de nieuwste luchtwaardigheidseisen voor de uitreiking.

Vooraf het laatste heeft zwaarwegende gevolgen. Door toepassing van een ruime interpretatie van het begrip „gering” zijn de varianten op reeds goedgekeurde type-vliegtuigen als serie-vliegtuigen beschouwd.

Het is echter onbevredigend door te gaan met een dergelijke ruime interpretatie. Getracht is tot een scherpere afbakening te komen.

*Artikel 76.* Onder de huidige tekst is niet geheel duidelijk wat onder *e* met de aanwijzingen ten aanzien van het behoud of herstel van de luchtwaardigheid wordt bedoeld, aangezien de Luchtvaartwet en de Regeling Toezicht Luchtvaart geen gewag maken van dit soort aanwijzingen.

Daar het niet nakomen van de aanwijzingen ernstige gevolgen kan hebben, is het ten behoeve van de rechtszekerheid gewenst, dat aan deze aanwijzingen een duidelijke basis wordt gegeven. Het artikel is daarom herzien, waarbij het in twee leden wordt onderverdeeld. Het eerste lid is geheel nieuw en geeft thans een basis voor het huidige *e*. Het voorgestelde tweede lid omvat voornamelijk de huidige inhoud van artikel 76 met enige wijzigingen, zoals onder *d*, waar het juist wordt geacht de woorden „niet in acht worden genomen” om te zetten in „zijn overschreden”. Thans is de situatie zo, dat in geval er een ongewilde overschrijding van gebruiksbeperkingen plaats vindt, b.v. bij een „overspeeding” van een motor, terwijl er geen merkbare beschadigingen zijn opgetreden, niet kan worden geconcludeerd, dat het vliegtuig niet in luchtwaardige toestand verkeert. Men kan dan immers niet spreken van een overtreding ten aanzien van de gebruiksbeperkingen. Toch moet het luchtvaartuig na deze overschrijding als niet-luchtwaardig worden beschouwd en moet in het genoemde voorbeeld de motor een grondige inspectie ondergaan. Door de wijziging wordt niet meer de oorzaak van het overschrijden van de gebruiksbeperkingen primair gesteld, doch het gevolg hiervan.

*Artikel 79, tweede lid.* Hiervoor geldt dezelfde beweegreden als ten aanzien van artikel 26, derde lid.

*Artikel 81, eerste lid, onder b.* Behoeft wordt gevoeld te bepalen, dat, als de romp van een luchtvaartuig onherstelbaar beschadigd is, het bewijs van luchtwaardigheid wordt ingetrokken, aangezien de werkzaamheden, nodig om weer over een luchtwaardige romp te beschikken, niet als reparatie, maar als nieuwbouw zijn te beschouwen. De romp vormt n.l. het hoofddeel van een luchtvaartuig en vernieuwing van dat deel moet worden gezien als het samenstellen van een nieuw luchtvaartuig, waarbij van nog luchtwaardige delen van het oude luchtvaartuig gebruik wordt gemaakt.

*Artikel 88.* In het eerste lid zijn de definities uitgebreid, terwijl tevens de grens tussen onderhoud en revisie verscherpt is. Hierbij is uitgegaan van de omstandigheid, dat bij een revisie het vliegtuig of een onderdeel daarvan geheel of nagenoeg geheel wordt gedemonteerd. De overige werkzaamheden worden met onderhoud aangeduid. De nieuwe definitie voor belangrijke herstelling verschilt van de huidige en wel zodanig, dat het accent niet, zoals thans gelegd wordt op het defect, maar op de uitvoering van de herstelling.

In het tweede lid wordt thans vastgesteld, dat de eigenaar of houder van het luchtvaartuig verantwoordelijk is voor het uitvoeren van het onderhoud. Voorts is dit lid zodanig uitgebreid, dat het huidige achtste lid kan vervallen, zodat alle

aanwijzingen voortaan op grond van dit lid kunnen geschieden. In het derde lid is het bepaalde in het huidige zesde lid verwerkt.

In verband met het periodieke karakter van het onderhoud wordt het nodig geacht in het vierde lid te bepalen, dat een onderhoudsverklaring moet worden opgesteld alvorens het luchtvaartuig weer in gebruik wordt genomen. De verklaring moet dus aanwezig zijn voor de aanvang van de eerstvolgende vlucht. De vereiste bewaartermijn voor de onderhoudsverklaring is thans te kort. Deze verklaring welke in feite een sluitstuk vormt in de onderhoudsadministratie, moet evenals het van de technische administratie wordt verlangd ten minste 2 jaar worden bewaard. Het bepaalde onder *c* maakt het mogelijk nadere richtlijnen te geven omtrent de inhoud en de vorm van de bedoelde verklaring.

*Artikel 96, eerste lid.* Aansluiting is gezocht op het bepaalde in artikel 6 van het op 14 september 1963 te Tokio gesloten Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen (*Trb.* 1964, 115 en 186), krachtens welk artikel de gezagvoerder van een luchtvaartuig bevoegdheden heeft tot het nemen van alle redelijke maatregelen ter waarborging van de veiligheid van de vlucht ten aanzien van de inzittenden, alsmede ter verzekering van de orde en discipline aan boord.

*Artikel 96, tweede lid en vierde lid.* Op de vierde Air Navigation Conference, welke eind 1965 te Montreal werd gehouden, zijn wijzigingen voorgesteld in Bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago (*Operation of Aircraft*). Deze wijzigingen, welke op 24 augustus 1967 in werking zullen treden, hebben o.a. betrekking op de verplichtingen van de gezagvoerder. Het artikel is hiermede in overeenstemming gebracht.

*Artikel 97.* De bepalingen over het vervoer van radioactieve stoffen zijn ingepast in het systeem ter uitvoering van de Kernenergiewet (*Stb.* 1963, 83).

*Artikel 97A.* Het opnemen van een bepaling, dat bij de vluchtuitvoering de gebruiksbeperkingen voor luchtvaartuigen in acht moeten worden genomen, is een uitvloeisel van hetgeen in de eerdergenoemde Bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago (*Operation of Aircraft*) is voorgeschreven.

*Artikel 104.* Krachtens de huidige bepalingen van de Regeling Toezicht Luchtvaart zijn de luchtvaartondernemers verplicht maatregelen te nemen ter bereiking van het voor de verkeersluchtvaart nodig geachte zeer hoge veiligheidsniveau. Dit systeem heeft bevredigend gewerkt. De behoefte doet zich echter gevoelen aan een certificering, dat de nodig geachte graad van veiligheid is bereikt en in het bijzonder dat deze blijft gehandhaafd.

Teneinde zulks te realiseren wordt het vereiste van een vergunning voor vluchtuitvoering gesteld. Het is een zuiver technische vergunning, die geheel los gezien moet worden van de vergunning, welke krachtens artikel 16 van de Luchtvaartwet wordt geëist en bij welke verlening mede vervoers-economische motieven een rol spelen. De hier geïntroduceerde vergunning en daarmee samenhangende procedure van verlening, eventueel schorsing en intrekking, dient uitsluitend ter waarborging van een veilige vluchtuitvoering.

Van overheidswege kan worden ingegrepen zodra de kwaliteit van de maatregelen, die de ondernemer krachtens dit reglement verplicht is te nemen, beneden algemeen aanvaarde normen komt te liggen.

Door de invoering van deze vergunning kan het bestaande artikel 104, dat slechts goedkeuring van luchtroutes eist, komen te vervallen.

*Artikel 105 en 115.* De in deze artikelen neergelegde basis voor het stellen van regelen preciseert in het bijzonder ten aanzien van de vereiste instrumenten.

*Artikel 108 en 108A.* Ingevolge de op de vierde Air Navigation Conference opgestelde wijzigingen van de genoemde Bijlage 6 bij het Verdrag van Chicago (Operation of Aircraft) is vastgesteld, dat de ondernemer verplicht is een minimum aantal leden kajuitpersoneel voor ieder vliegtuigtype te bepalen.

Voorts is in het belang van de veiligheid voorgeschreven, dat ten minste één lid van de bemanning in het bezit moet zijn van een bewijs van bevoegdheid als navigator indien zulks voor de veilige vluchtuitvoering van belang is.

### Algemeen

*Artikelen 119 t/m 141.* De opzet van Hoofdstuk VI van de Regeling Toezicht Luchtvaart is thans zodanig gewijzigd,

a. dat dit hoofdstuk van toepassing is voor luchtvaartterreinen, die niet zoals tot nu toe alleen door vliegtuigen mogen worden gebruikt, maar door alle soorten luchtvaartuigen. Hierdoor worden o.m. ook de voor zweefvliegtuigen aangewezen terreinen onder de werking van dit hoofdstuk gebracht, waardoor in een leemte wordt voorzien;

b. dat in artikel 122 duidelijk wordt aangegeven wat onder verkeersplatform en parkeerplatform moet worden verstaan, hetgeen noodzakelijk is in verband met de hantering van het begrip landingsterrein;

c. dat de bevoegdheden tussen de exploitant van een luchtvaartterrein en de havenmeester juist zijn afgebakend. De exploitant is diegene, die met de besturende macht is belast en de havenmeester is het orgaan van de exploitant, aan wie de uitvoering van diens taak is opgedragen.

In verband met het bovenstaande is het betrokken hoofdstuk zodanig ingedeeld, dat de artikelen 119 t/m 122 de algemene bepalingen betreffen, de artikelen 123 t/m 133 de taak van de exploitant regelen en de artikelen 134 t/m 143 de bevoegdheden van de havenmeester vaststellen.

*Artikel 119.* Dit artikel is zodanig uitgebreid, dat niet alleen het luchtvaartterrein als zodanig, maar ook de omgeving van het luchtvaartterrein moet worden beoordeeld, opdat luchtvaartuigen veilig van dit luchtvaartterrein gebruik kunnen maken. In verband met de ontwikkeling van de luchtvaart is zulks een gebiedende eis voor de veiligheid van gebruik.

*Artikel 121.* De voorkeur is gegeven om de huidige artikelen 121, 122 en 123 samen te voegen tot één artikel.

*Artikel 123.* In verband met de mogelijkheid van z.g. verplaatste baandrempels, zoals op de luchthaven Rotterdam wordt toegepast, is het gewenst het bepaalde in het eerste lid onder *d* (artikel 126 huidige tekst) aan een dergelijke situatie aan te passen.

*Artikel 124.* Hierbij is de mogelijkheid opgenomen om de eis van verwijdering der hindernissen te stellen. Voorts komt het gewenst voor de aanduiding van de hindernissen in een apart artikel te regelen en niet zoals tot nu toe in het artikel waar alle voorzieningen op een luchtvaartterrein worden bepaald.

*Artikel 125.* In dit artikel wordt de verplichting van artikel 128 om lichten te hebben voor internationale luchtvaartterreinen niet overgenomen. Het komt juist voor te bepalen, dat alle luchtvaartterreinen, die gedurende de nacht en tijdens instrument-weersomstandigheden (IMC) mogen worden gebruikt, hieraan moeten voldoen. In verband met deze wijziging kan het huidige artikel 129 vervallen.

Voorts is het bepaalde in het eerste lid onder *h*, omtrent de gezondheidsorganisatie gevoegd in het nieuwe artikel 128, tweede lid, waar deze verplichting beter op zijn plaats is.

*Artikel 126.* Dezelfde beweegreden als in artikel 124 is aangegeven heeft er toe geleid de verlichting van hindernissen in een apart artikel te regelen.

*Artikel 127.* Dit artikel is nieuw en regelt de verplichting om hulpmiddelen ten behoeve van de veiligheid van de luchtvaart op een luchtvaartterrein te hebben.

*Artikel 128.* Met betrekking tot het in het eerste lid onder *b*, aangeduide bewijs zal worden aangegeven, dat hiermede wordt bedoeld het diploma dat wordt uitgereikt door de Koninklijke Nationale Bond voor Reddingwezen en Eerste Hulp bij Ongelukken „Het Oranje Kruis”.

*Artikel 129.* De in de artikelen 127 onder *b*, 132 en 141 vastgestelde verplichtingen met betrekking tot de brandbestrijding zijn thans in één artikel opgenomen. Het derde lid is nieuw. Hierdoor wordt het mogelijk voorschriften vast te stellen omtrent de eisen voor het reddingwezen en de brandweer op een luchtvaartterrein. De richtlijnen hiervoor zijn opgenomen in bijlage C van bijlage 14 (Aerodromes) van het Verdrag van Chicago.

*Artikel 132.* In dit artikel is bepaald, dat de Minister voorschriften kan geven en daarna, zo nodig, aanvullende maatregelen door de exploitant kan laten vaststellen. Deze opzet komt logischer voor dan nu in artikel 142 is bepaald.

*Artikelen 133 t/m 136.* Het bepaald in de artikelen 135 t/m 138 is verwerkt in de nieuwe artikelen 133 t/m 136. In de artikelen 133, tweede lid en 136 is voorts rekening gehouden met hetgeen in de nieuwe artikelen 153 en 155 is vastgesteld met betrekking tot de verkeersbeveiliging. Ook is de taak van de havenmeester in deze nieuwe artikelen beter omschreven.

*Artikel 140.* Dit artikel is nieuw en regelt de veiligheid op het verkeersplatform en parkeerplatform. Deze bepaling is te beschouwen als een aanvulling op hetgeen in artikel 139 is voorgeschreven ten aanzien van de veiligheid op het landingsterrein.

*Artikelen 154 en 155.* Uitdrukkelijk wordt in het ontwerp vastgesteld dat de uitoefening van de verkeersbeveiliging een taak van de overheid is, voor zover een gedeelte van deze bevoegdheid niet aan een ander is overgedragen. Het kan n.l. wenselijk zijn op kleine luchtvaartterreinen, waar geen station voor de verkeersbeveiliging is gevestigd, aan de exploitant een taak op het gebied van de verkeersbeveiliging op te dragen.

*Artikel 162.* Opgenomen is een tarief voor een ontheffing van het verbod om raketten of modelvliegtuigen te gebruiken.

*Artikel 164.* In de laatste jaren hebben zich enige gevallen voorgedaan, waarin de aanvrager tegen zijn geschiktheitsverklaring door het Nationaal Luchtvaartgeneeskundig Centrum in beroep gaat bij de herkeuringscommissie, omdat hij zichzelf ongeschikt acht. De herkeuringscommissie verklaarde in alle of nagenoeg al deze gevallen de aanvrager inderdaad ongeschikt.

Volgens de huidige tekst wordt aan de aanvrager het door hem voor de herkeuring gestorte bedrag terugbetaald, indien hij tegen een ongeschiktheitsverklaring in beroep is gegaan en hij bij de herkeuring geschikt is bevonden.

De bedoeling hiervan is dus om diegene, die terecht in beroep is gegaan, niet te laten betalen. In verband hiermede is het logisch om de aanvrager, die tegen zijn geschiktheitsverklaring in beroep is gegaan, hetgeen juist blijkt te zijn, eveneens niet te laten betalen. Een wijziging in de tekst in het tweede lid maakt dit thans mogelijk.

In de tabel, bedoeld in het derde lid, is de kolom „Geheel examen” komen te vervallen en een nieuwe kolom „seinproef”

toegevoegd. Tot op heden werd voor het seinen geen tarief berekend, hetgeen niet juist wordt geacht.

Voorts zijn voornamelijk de tarieven voor het praktisch examen voor het vliegbewijs B 2 (zie onder e), bevoegdverklaring voor een klasse en/of type vliegtuig (zie onder q) en bevoegdverklaring „Vliegonderricht” in het vliegbewijs (zie onder t) verhoogd en op hetzelfde niveau gebracht als het tarief voor het praktisch examen voor de bevoegdverklaring „Blindvliegen” in het vliegbewijs (zie onder r). De reden hiervan is, dat de kosten voor het Rijk en de duur van een praktische vliegproef gelijk zijn aan die van een praktische vliegproef voor de bevoegdverklaring „Blindvliegen”, zodat ook geen verschil dient te worden gemaakt tussen de tarieven van de verschillende vliegproeven.

Artikel 165. Indien krachtens een internationale overeenkomst een bewijs van luchtwaardigheid moet worden erkend of gelijkgesteld, is het noodzakelijk hiervoor een apart tarief te berekenen. Het wordt gewenst geacht dit tarief gelijk te stellen aan het tarief, dat berekend wordt voor de afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid van een serie-luchtvaartuig onderscheidenlijk van een serie-zweefvliegtuig.

Artikel 166. De wijzigingen hebben betrekking op de vernummering van sommige artikelen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
J. A. BAKKER.