

## Regeling historische luchtvaart

*Regeling houdende regels inzake historische luchtvaart*

25 oktober 2004/Nr. HDJZ/  
LUV/2004-2605  
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op artikel 3.13, vijfde lid, van de Wet luchtvaart, de artikelen 17 en 22 onderdelen a, b en c van het Besluit luchtwaardigheid, artikel 56 van het Luchtverkeersreglement, artikel 116 van de Regeling Toezicht Luchtvaart en artikel 7 van het Besluit ongeregeld luchtvervoer;

Besluit:

### § 1. Algemene bepalingen

#### Artikel 1

1. In deze regeling wordt verstaan onder:

- historisch luchtvaartuig: een luchtvaartuig,
  - a. waarvan het type of model voor Nederland een toegevoegde historische waarde heeft, gelet op de rol die het heeft gespeeld in de historie van Nederland, Nederlandse bedrijven, overheidsdiensten of instellingen dan wel bij de bevrijding van het Koninkrijk der Nederlanden tijdens de tweede wereldoorlog, en
  - b. dat voldoet aan een of meer van de criteria als bedoeld in bijlage II onder a) bij de Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europese Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PbEU L 240);
- minister: Minister van Verkeer en Waterstaat;
- niet-commercieel vervoer: vervoer zonder winstoogmerk door een rechtspersoonlijkheid bezittende organisatie als houder van een luchtvaartuig of door een particuliere houder van een luchtvaartuig waarbij,
  - a. uitsluitend de vervoerskosten en de kosten van het trainen van de bemanning worden doorberekend en
  - b. het uitsluitend vervoer betreft van sponsors van een organisatie tot instandhouding van historische luchtvaart en hun genodigden, alsmede van leden van een vereniging of begunstigers van een stichting met als een statutair doel instandhouding van historische luchtvaart;

- vervoerskosten: de kosten van verzekering, brandstof, onderhouds- en reparatiekosten alsmede landingsgelden.
- 2. Een historisch luchtvaartuig verkeert in originele staat, tenzij de minister heeft ingestemd met bepaalde aanpassingen of deze voorschrijft in verband met de vliegveiligheid.

### § 2. Speciaal-BvL

#### Artikel 2

1. Met betrekking tot een historisch luchtvaartuig dat als een luchtvaartuig met een duidelijk historisch belang als bedoeld in bijlage II bij de Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europese Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PbEU L 240) dient te worden aangemerkt, kan na de beoordeling van de luchtwaardigheid van dat luchtvaartuig een speciaal-BvL worden afgegeven.

2. Ten aanzien van straalvliegtuigen en van helikopters van buitenlands militair ontwerp, niet voorzien van een bewijs van luchtwaardigheid of slechts voorzien van een bewijs van luchtwaardigheid, dat door een buitenlandse militaire autoriteit is afgegeven, wordt geen speciaal-BvL afgegeven.

#### Artikel 3

1. De aanvraag van een speciaal-BvL wordt ingediend bij de minister door middel van een volledig ingevuld en ondertekend formulier waarvan exemplaren kosteloos bij de minister zijn te verkrijgen.

2. De aanvraag van een speciaal-BvL gaat vergezeld van de door de minister met betrekking tot het desbetreffende luchtvaartuig voor de beoordeling van dat luchtvaartuig nodig geachte bescheiden.

3. Het model van het speciaal-BvL is opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage.

#### Artikel 4

1. De aanvraag van een wijziging van het speciaal-BvL wordt ingediend bij de minister door middel van een volledig ingevuld en ondertekend formulier waarvan exemplaren kosteloos bij de minister zijn te verkrijgen. Bij de aanvraag worden de voor de beoordeling van de aanvraag noodzakelijke gegevens gevoegd.

2. De aanvraag van verlenging van de termijn van geldigheid van een speciaal-BvL wordt ingediend bij de minister door middel van een volledig ingevuld en ondertekend formulier waarvan exemplaren kosteloos bij de minister zijn te verkrijgen. Artikel 3, tweede lid, is van overeenkomstige toepassing.

### § 3. Vluchtuitvoering

#### Artikel 5

1. Tenzij ten behoeve van het starten en landen, is het verboden in de uitvoering van niet-commerciële vluchten met een historisch luchtvaartuig, waarvoor op grond van artikel 2 een bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven, lager te vliegen dan 300 m (1000 voet) boven de grond. Dit verbod geldt niet voor vluchten uitgevoerd met een historisch luchtvaartuig met een maximum startmassa van ten hoogste 2000 kg.

2. Tenzij ten behoeve van het starten en landen, is het verboden in de uitvoering van niet-commerciële vluchten met een historisch luchtvaartuig als bedoeld in het eerste lid waar de zichtvliegvoorschriften van toepassing zijn te vliegen boven aaneengesloten bebouwing, industriegebieden of concentraties van mensen.

3. Het tweede lid geldt niet voor:

- a. historische zweefvliegtuigen;
- b. meermotorige historische vliegtuigen, mits deze in geval van nood het gebied boven aaneengesloten bebouwing, industriegebieden of concentraties van mensen kunnen verlaten.

4. Met een historisch luchtvaartuig worden per jaar niet meer dan 200 vliegreuren gemaakt, zulks exclusief het jaarlijks, vooraf in overleg met de minister vastgestelde, aantal noodzakelijk geachte uren voor opleiding, training en bekwaamheidseisen.

5. In afwijking van het vierde lid is het voor straalvliegtuigen met een omloopverhouding van minder dan 2 verboden meer dan 100 vliegreuren per jaar te maken.

6. Het is verboden tijdens vluchtuitvoering ten behoeve van opleiding, training en bekwaamheid andere personen dan de instructeur en de voor vluchtuitvoering noodzakelijke bemanningsleden aan boord van het desbetreffende historisch luchtvaartuig te hebben.

7. Het is verboden met historische straalvliegtuigen te vliegen:

- a. gedurende werkdagen voor 08.00 uur en na 18.00 uur,
- b. op zaterdagdagen voor 09.00 uur en na 16.00 uur, en

c. op zondagen.

#### *Artikel 6*

Ten behoeve van niet-commercieel vervoer met een historisch luchtvaartuig, waarvoor op grond van artikel 2 een bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven, beschikt de desbetreffende organisatie over een kwaliteitshandboek waarin die organisatie heeft vastgelegd op welke wijze zij de veilige exploitatie van dat historisch luchtvaartuig verzekert.

#### *Artikel 7*

1. De sponsor van een organisatie tot instandhouding van historische luchtvaart maakt voor de vluchtuitvoering zijn naam en de naam van zijn genodigden schriftelijk aan de organisatie bekend.

2. De leden van een vereniging en de begunstigers van een stichting met als een statutair doel instandhouding van historische luchtvaart moeten voor, tijdens en na de vlucht kunnen aantonen dat zij lid van de desbetreffende vereniging respectievelijk begunstiger van de desbetreffende stichting zijn.

#### *Artikel 8*

De organisatie, de vereniging of de stichting moet kunnen aantonen, dat elke passagier een redelijke tijd voor de vluchtuitvoering zowel mondeling als

schriftelijk in een voor elke passagier begrijpelijke taal op de hoogte is gesteld van het feit dat het vervoer met een historisch luchtvaartuig betreft, waarvoor op grond van artikel 2 een bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven en dat voldoet aan gedateerde en dus ten opzichte van de ten tijde van de desbetreffende vlucht geldende luchtwaardigheidseisen lagere luchtwaardigheidseisen.

### **§ 4. Diverse bepalingen**

#### *Artikel 9*

De houder van het historisch luchtvaartuig, waarvoor op grond van artikel 2 een bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven, die particulier of niet-commercieel vervoer verzorgt, is verplicht ten behoeve van elke vervoersactiviteit verzekerd te zijn tegen de aansprakelijkheid tegenover de vervoerde passagiers ten belope van de bij de 'Wet houdende voorzieningen inzake luchtvervoer' gestelde limieten alsmede tegen de aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt aan derden.

#### *Artikel 10*

Handelen in strijd met artikel 5, 6, 7, 8 of 9 vormt een strafbaar feit.

### **§ 5. Overgangs- en slotbepalingen**

#### *Artikel 11*

Speciaal-BvL's met betrekking tot historische luchtvaartuigen, die op het tijdstip van inwerkingtreding van deze

regeling geldig zijn, worden aangemerkt als speciaal-BvL's op grond van artikel 2 van deze regeling.

#### *Artikel 12*

Op een aanvraag voor een speciaal-BvL met betrekking tot een historisch luchtvaartuig waarop op het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling nog niet is beslist, wordt beslist overeenkomstig deze regeling.

#### *Artikel 13*

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

#### *Artikel 14*

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling historische luchtvaart.

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

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K.M.H. Peijs.*

**Bijlage, bedoeld in artikel 3, derde lid**

SPECIAL CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS		
Transport and Water Management Inspectorate Civil Aviation Authority Netherlands Correspondence address: P.O. Box 875, 2190 AB Huizen/Slot, The Netherlands		
		Registration number: ICAO aircraft designation:
1. Nationality and registration marks: <b>PH -</b>	2. Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft:	3. Aircraft serial number:
4. Categories:		
5. This Special Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Netherlands Aviation Act. The abovementioned aircraft is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations. Date of issue: _____ Signature: _____		
Limitations / Remarks: This Special Certificate of Airworthiness is only valid for flights within the flight information region Amsterdam. For flights over foreign territory a written permission of the national aviation authority must be obtained. Further limitations are listed in the by the minister issued flight manual.		
6. This Certificate of Airworthiness is valid up to and including _____, unless revoked.		
This permit shall be carried on board during all flights.		

**Toelichting**

*Algemeen*

*Inleiding*

De groei van activiteiten met historische luchtvaartuigen deed de behoefte ontstaan aan een integrale beleidsvisie op het gebruik van deze luchtvaartuigen in Nederland, vooral wanneer dit gebruik het vervoer van personen en goederen omvat. Deze beleidsvisie is neergelegd in de nota 'Beleid ten aanzien van de historische luchtvaart' van 1997 (Kamerstukken II 1997/98, 25 207, nr. 3; hierna nota). In deze nota is het beleid ten aanzien van het gebruik van historische luchtvaartuigen neergelegd.

De onderhavige Regeling historische luchtvaart voorziet in implementatie van deze nota en is afgestemd met de Nederlandse Federatie van Historische Luchtvaart (NFHL), een organisatie die ressorteert onder Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL). Hierbij zij aangetekend, dat ik met de KNVvL ben overeengekomen de meeste onderwerpen uit de nota in de vorm van zelfregulering te laten behartigen en wel door middel van een door de KNVvL opgesteld Kwaliteitshandboek. Consequentie van deze vorm van zelfregulering is dat de sector daarmee bepaalde verantwoordelijkheden op zich neemt. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan het verstrekken van informatie

aan aspirant-passagiers over een vlucht met een historisch toestel en het veiligheidsniveau daarvan.

*Hoofdpijnen van de regeling*

Een luchtvaartuig van historische waarde kan niet voldoen aan de huidige luchtwaardigheidseisen, zoals die worden gesteld aan moderne luchtvaartuigen. Op een luchtvaartuig van historische waarde zijn dan ook de luchtwaardigheidseisen van toepassing, zoals die golden ten tijde van het ontwerp van het luchtvaartuig.

In dit verband zij in de eerste plaats gewezen op de Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europese Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PbEU L 240), de verordening tot oprichting van EASA, hierna Verordening. In Bijlage II bij die verordening is duidelijk aangegeven wat onder een historische luchtvaartuig moet worden verstaan. Wat niet onder die definitie valt, valt wat luchtwaardigheid betreft onder de werking van de verordening. De keuzevrijheid voor de houder van een luchtvaartuig om wel of niet onder de regelgeving voor historische luchtvaart te vallen is derhalve met de komst van de verordening en Bijlage II daarbij komen te vervallen.

Op grond van de Wet luchtvaart kan ten behoeve van een historisch luchtvaartuig hetzij een standaard-BvL, hetzij een speciaal-BvL worden afgegeven (artikel 15 Besluit luchtwaardigheid). De afgifte van een standaard-BvL valt onder de regelgeving, die voor alle luchtvaartuigen geldt, in casu de Verordening. Voor afwijkingen om redenen van historiciteit voorziet artikel 3.13, vijfde lid, van de wet in de mogelijkheid om bij ministeriële regeling in een mogelijkheid daartoe. Het gaat daarbij uiteraard alleen om die historische luchtvaartuigen, die in Bijlage II van de Verordening worden bedoeld. Krachtens artikel 17 van het Besluit luchtwaardigheid wordt op aanvraag een speciaal-BvL afgegeven, wanneer het desbetreffende luchtvaartuig in staat is op veilige wijze te vliegen en voldoet aan bij ministeriële regeling te stellen eisen.

Bijgaande regeling is een uitwerking van artikel 3.13, vijfde lid, van de wet en artikel 17 van het besluit en voorziet ten aanzien van historische luchtvaartuigen in een basis voor afgifte van een speciaal-BvL. Tevens is in de regeling een aantal procedurele bepalingen terzake opgenomen.

Verder zijn de bepalingen met betrekking tot de economische vergunning zoals neergelegd in artikel 16 en volgende van de Luchtvaartwet van toepassing. Particulier vervoer met luchtvaartuigen van maximaal 2000 kg op grond van de

regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 22 augustus 1994, Stcrt. 164, is toegestaan zonder een vergunning. Particulier vervoer met luchtvaartuigen zwaarder dan 2000 kg en niet-commercieel vervoer is slechts toegestaan nadat een vergunning, conform artikel 16 b Luchtvaartwet is afgegeven. Commercieel vervoer is slechts toegestaan nadat een vergunning conform artikel 16a Luchtvaartwet is afgegeven. Dit beleid wijkt dus niet af van de reguliere regelgeving.

Daarnaast kunnen op grond van artikel 116 van de Regeling Toezicht Luchtvaart regels worden gegeven met betrekking tot de voorbereiding en de uitvoering van de vlucht. Hiervan is in de regeling gebruik gemaakt om de desbetreffende bepalingen uit de nota in de regeling op te nemen.

#### *Artikelsgewijs*

##### *Artikel 1*

De definitie van historisch luchtvaartuig heeft als uitgangspunt de historiciteit van het luchtvaartuig, waarbij het luchtvaartuig daarnaast nog aan een of meer andere criteria moet voldoen. Deze criteria wijken enigszins af van de criteria, zoals die in de nota zijn gegeven, en vloeien rechtstreeks voort uit de definitie van luchtvaartuig van historisch belang, zoals die is opgenomen in Bijlage II onder a) bij de Verordening. Het houdt in, dat:

1. het oorspronkelijke type certificaat of eerste bewijs van luchtwaardigheid voor het type of model luchtvaartuig tenminste 40 jaar geleden is afgegeven;
2. de productie van het type tenminste 25 jaar geleden is beëindigd;
3. binnen de Lidstaten van de Europese Unie niet meer dan vijftig luchtvaartuigen van hetzelfde type of model zijn geregistreerd.

De afwijkingen zijn met name gelegen in het tijdstip, waarop de productie van het desbetreffende type is gestaakt (nota 30 jaar, verordening 25 jaar) en de eis van het maximum aantal luchtvaartuigen van het desbetreffende type, dat binnen de Lidstaten van de EU is geregistreerd.

Niet-commercieel vervoer betreft die vorm van vervoer waarbij een organisatie met haar luchtvaartuig passagiers (sponsors en hun nodigden, leden, begunstigers) vervoert. Indien er bij dit type vervoer een vergoeding wordt betaald betreft deze vergoeding uitsluitend de vervoerskosten. Deze vergoeding is niet meer dan een tegemoetkoming om, ter instandhouding van het luchtvaartuig, de vervoerskosten te dekken.

De vervoerskosten zijn in de regeling gedefinieerd. Daarnaast mogen ook de trainingskosten als zijnde noodzakelijk om een relatief veilig vervoer te kunnen garanderen worden doorberekend zon-

der dat van winstoogmerk sprake is. Bij particulier vervoer gaat het om gebruikers van een luchtvaartuig van historische waarde die louter particulier vliegen. De houder biedt op geen enkele wijze vervoer aan.

Indien er bij dit type vervoer een vergoeding wordt betaald betreft deze vergoeding uitsluitend de vervoerskosten, in voorkomende gevallen eveneens met inbegrip van de trainingskosten. Op grond van artikel 1.1, eerste lid, onder e, van de Wet luchtvaart is de houder van een luchtvaartuig degene op wiens naam het desbetreffende luchtvaartuig in het luchtvaartuigregister staat ingeschreven.

##### *Artikel 2*

Bij het onderzoek naar de luchtwaardigheid van een historisch luchtvaartuig kan blijken dat het slechts met beperkingen een redelijk niveau van luchtwaardigheid kan verkrijgen. Een zodanig luchtvaartuig komt dan slechts voor een speciaal-BvL in aanmerking.

Wat de beperkingen betreft moet gedacht worden aan vermindering van de toegelaten startmassa, operationele beperkingen, beperking van aantal zitplaatsen of mee te nemen passagiers of bouw of constructie van het desbetreffende luchtvaartuig.

##### *Artikel 3*

Een speciaal-BvL voor een historisch luchtvaartuig is toegesneden op het desbetreffende luchtvaartuig. Dit vloeit voort uit het feit dat het om een historisch luchtvaartuig gaat. Derhalve zal van geval tot geval moeten worden nagegaan welke gegevens nodig zijn en welke bescheiden moeten worden ingediend. In meer algemene zin kan daarover worden opgemerkt dat het in principe zal gaan om documenten als bedoeld in de Regeling standaard-BvL of soortgelijke documenten.

##### *Artikel 5*

Dit artikel ziet toe op de beperkingen ten aanzien van de vluchtuitvoering die worden opgelegd aan historische luchtvaartuigen. Voor luchtvaartuigen waarmee particulier vervoer en niet-commercieel vervoer wordt verricht, geldt dat deze niet lager mogen vliegen dan 1000 voet. Zoals hiervoor reeds is aangegeven vormen de luchtvaartuigen met een maximale startmassa van ten hoogste 2000 kg een uitzondering op deze regel. Tijdens het zogenaamde zichtvliegen mag onder meer niet boven aaneengesloten bebouwing en concentraties van mensen worden gevlogen; dit geldt niet voor historische zweefvliegtuigen en onder voorwaarden voor meermotorige historische vliegtuigen. Per jaar mogen per luchtvaartuig 200 vliegreizen worden gevlogen. Dit is exclusief trainingsuren. Hiermee is tegemoet gekomen aan een aanbeveling van de Raad voor Transportveiligheid die wijst

op de bedrevenheid en ervaring van de cockpitbemanning. In zijn algemeenheid geldt een vliegreizenbeperking van 200 vliegreizen. Voor bepaalde straalvliegtuigen – die op grond van de constructie van de turbine meer geluid produceren – geldt een vliegreizenbeperking van 100 vliegreizen. Aanvullend is het verboden met historische straalvliegtuigen 's avonds, zaterdag na 16.00 uur en zondags te vliegen. Ten behoeve van luchtvaartevenementen kan de Minister van Verkeer en Waterstaat op grond van artikel 102b van de R.T.L. afwijking van dit verbod toestaan.

##### *Artikel 6*

In dit artikel wordt het kwaliteitshandboek verplicht gesteld. Dit handboek is opgesteld door de KNNvL ten behoeve van vervoer met een historisch luchtvaartuig. In het kwaliteitshandboek zijn onder meer eisen opgenomen met betrekking tot vluchtuitvoering, briefing van de passagiers, relatie tussen de passagiers en de organisatie, vereniging of stichting en vakbekwaamheidseisen voor de bemanning op het niveau van JAR-OPS 1 of JAR-OPS 3, hoofdstuk N.

##### *Artikel 7, 8*

Niet-commercieel vervoer moet worden beperkt tot de besloten kring van de organisatie die de vlucht uitvoert. Deze artikelen beperken die besloten kring tot personen die direct of indirect zijn betrokken bij de instandhouding van het betreffende luchtvaartuig van historische waarde. Hierbij moet worden gedacht aan sponsors, inclusief hun relaties, leden en donateurs. In dit verband wordt opgemerkt dat waar van een stichting sprake is het ledenverbod van artikel 285, eerste lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek onverkort van toepassing is. Artikel 7, eerste lid, stelt eisen aan de sponsor, artikel 7, tweede lid, stelt eisen aan het lidmaatschap en artikel 8 stelt eisen aan de informatieplicht. Dit laatste houdt in dat elke passagier tijdig voor de vlucht schriftelijk en mondeling geïnformeerd moet zijn over de lagere luchtwaardigheidseisen.

##### *Artikel 9*

De houder van het luchtvaartuig is verplicht afdoende verzekerd te zijn voor toegebrachte schade en letsel aan, en veroorzaakte dood van, derden op de grond alsmede aan, respectievelijk van, alle inzittenden, de bemanning daaronder begrepen. De houder dient aan te tonen dat de verzekering is toegespitst op het type operatie dan wel dat de verzekeraar zich bij het aangaan van de verzekering bewust was van het bijzondere karakter van de operatie.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.*