



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 16 juni 2020 nr. IENW/BSK-2020/88503, houdende regels met betrekking tot de luchtwaardigheid en het gebruik van luchtvaartuigen (Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 3.13, vierde lid, 3.24, en 7.1, tweede lid, van de Wet luchtvaart, de artikelen 2, vierde lid, 6, 8, derde lid, 9, 12, tweede lid, en 13, van het Besluit luchtvaartuigen 2008, de artikelen 11, derde lid, en 19, derde lid, van het Besluit luchtverkeer 2014, artikel 7 van het Besluit ongeregeld luchtvervoer, en artikel 7 van het Besluit vluchtuitvoering;

BESLUIT:

HOOFDSTUK 1. INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

amateurbouwvliegtuig: luchtvaartuig als bedoeld in Bijlage I, onderdeel 1, onder c, bij de basisverordening;

algemene luchtvaart: luchtvaart met vleugelvliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van 5.700 kg of minder, helikopters met een maximaal toegelaten startmassa van 2.730 kg of minder, gyrokopters met een maximaal toegelaten startmassa van 2.730 kg of minder, ballonnen, luchtschepen en (motor)zweefvliegtuigen;

AR: beoordeling van de luchtwaardigheid van een luchtvaartuig conform Part M, subpart I, of conform Part ML, subpart I, van verordening (EU) nr. 1321/2014, (Airworthiness Review);

belangrijke herstelling: werkzaamheden om een defect of beschadigd luchtvaartuig of onderdeel daarvan te herstellen die, indien deze niet op de juiste wijze worden uitgevoerd, in een niet te verwaarlozen mate invloed hebben op de luchtwaardigheid of het voldoen aan de geluidseisen van het luchtvaartuig of de deugdelijkheid van het onderdeel;

BvL-acceptatiekeuring: inspectie van een luchtvaartuig in het kader van de afgifte van een bewijs van luchtwaardigheid, naar aanleiding waarvan de minister wordt geadviseerd over de luchtwaardigheid van dat luchtvaartuig;

BvL-verlengingsinspectie: inspectie van een luchtvaartuig in het kader van de verlenging van een bewijs van luchtwaardigheid, naar aanleiding waarvan de minister wordt geadviseerd over de luchtwaardigheid van dat luchtvaartuig;

CAMO: ingevolge bijlage V quater (Part CAMO) bij verordening (EU) nr. 1321/2014 erkende onderhoudsmanagementorganisatie voor blijvende luchtwaardigheid (Continuing Airworthiness Management Organisation);

certificatiebasis: document waarin naast de van toepassing zijnde eisen voor afgifte van een type-certificaat of een aanvullend type-certificaat, dan wel de goedkeuring van een ontwerp voor amateurbouw, een eventuele wijze van interpretatie, dispensatie van eis of equivalente eis, is opgenomen;

CS-STAN: door de EASA geaccepteerde methoden en technieken om standaardwijzigingen en standaardreparaties uit te voeren en te documenteren, (Certification Specifications Standard Changes and Standard Repairs);

complex onderhoud: onderhoud als genoemd in Aanhangsel VII bij Bijlage I (Part M) van verordening (EU) nr. 1321/2014;

erkend bedrijf: bedrijf dat door de minister op grond van artikel 17 van het Besluit luchtvaartuigen 2008 is erkend;

exportinspectie: inspectie van een luchtvaartuig op luchtwaardigheidseisen van het importerende land in het kader van de export van het luchtvaartuig, naar aanleiding waarvan de minister wordt geadviseerd over de luchtwaardigheid van dat luchtvaartuig;

geaccepteerd type luchtvaartuig:

1. luchtvaartuig van een type dat naar het oordeel van de minister voldoet aan een ontwerp dat is goedgekeurd door de staat van ontwerp, zijnde een verdragsland, conform ICAO Annex 8 door middel van een civiel type-certificaat, of conform de nationale wet- en regelgeving zoals geldig vóór vaststelling van ICAO Annex 8; en
2. zweefvliegtuig van een type dat is ontworpen in het Verenigd Koninkrijk en voorzien van een

‘datasheet’ uitgegeven door de British Glider Association;

historisch luchtvaartuig: luchtvaartuig als bedoeld in Bijlage I, onderdeel 1, onder a, bij de basisverordening;

ICAO Annex 16: Bijlage 16 (Environmental Protection), Boekdeel I, deel II, Hoofdstuk 6, bij het ICAO-verdrag, betreffende geluidsnormering voor luchtvaartuigen;

ingrijpende wijziging: wijziging van het goedgekeurde ontwerp van het luchtvaartuig die een merkbaar effect heeft op de massa, de balans, de structurele sterkte, de betrouwbaarheid, de operationele kenmerken, het geluid, de brandstofventilatie, de uitlaatemissie, de gegevens betreffende de operationele geschiktheid of andere kenmerken die de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig beïnvloeden;

lijst van bewijsvoering: document waarin wordt vastgelegd op welke wijze is aangetoond dat aan de in de certificatiebasis gestelde eisen is voldaan en met welke middelen dit is onderbouwd;

log-entry: verklaring met betrekking tot uitgevoerde werkzaamheden;

maximaal toegelaten startmassa: massa die een luchtvaartuig mag hebben wanneer het zich van het aardoppervlak verheft;

minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

niet-complex onderhoud: onderhoud anders dan genoemd in Aanhangsel VII bij Part M, of Aanhangsel III bij Part ML van verordening (EU) nr. 1321/2014;

niet-commercieel vervoer: vervoer zonder winst oogmerk door een rechtspersoonlijkheid bezittende organisatie als houder van een luchtvaartuig of door een particuliere houder van een luchtvaartuig waarbij,

1. uitsluitend de vervoerskosten en de kosten van het trainen van de bemanning worden doorberekend en
2. 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;

onderhoud: revisie, reparatie, inspectie, vervanging, uitvoering van een wijziging, of de herstelling van een defect van een luchtvaartuig of luchtvaartuigonderdeel of een combinatie van deze werkzaamheden, met uitzondering van direct aan elke vlucht voorafgaande inspectie van het luchtvaartuig of daarmee gelijk te stellen inspecties;

onderhoudsprogramma: gedetailleerd overzicht van het geplande onderhoud dat aan het luchtvaartuig moet worden uitgevoerd om het luchtwaardig te houden;

onderhoudstechnicus: houder van een geldig, ingevolge artikel 3.30 van de Wet luchtvaart afgegeven, bewijs van bevoegdheid betreffende onderhoud van luchtvaartuigen;

orphan aircraft: luchtvaartuig waarvan de blijvende luchtwaardigheid niet meer wordt ondersteund als gevolg van het intrekken door de staat van ontwerp van zijn verklaring tot ondersteuning van het ontwerp;

Part ML: deel betreffende de blijvende luchtwaardigheid van lichte EASA-luchtvaartuigen, Bijlage V ter bij verordening (EU) nr. 1321/2014;

replica: luchtvaartuig, dat geheel of gedeeltelijk is nagebouwd volgens een bestaand ontwerp, al dan niet met gebruikmaking van de oorspronkelijke ontwerp- en bouwgegevens;

revisie: het weer in goede staat brengen van een luchtvaartuig of luchtvaartuigonderdeel door middel van inspectie en vervanging in overeenstemming met een goedgekeurde norm ter verlenging van de operationele levensduur;

schermvliegtuig: luchtvaartuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart;

verdragsland: land waarmee in het kader van een van de volgende verdragen een overeenkomst is gesloten inzake de wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid: het op 13 september 1995 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tussen de Verenigde Staten van Amerika en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de bevordering van de veiligheid van de luchtvaart (Trb. 1996, 3), de op 17 december 2009 te Brussel tot stand gekomen Luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten (Trb. 2010, 211) en, de op 22 april 1960 te Parijs gesloten Multilaterale Overeenkomst inzake bewijzen van luchtwaardigheid van ingevoerde luchtvaartuigen (Trb. 1961, 117);

vervoerskosten: kosten van verzekering, brandstof, onderhouds- en reparatiekosten alsmede landings- en stallingsgelden.

Artikel 2. Toepassingsbereik

1. Deze regeling is van toepassing op:
 - a. luchtvaartuigen als bedoeld in Bijlage I bij de basisverordening met uitzondering van luchtvaartuigen als bedoeld in de Regeling Yakovlev-52 vliegtuigen;
 - b. Nederlandse luchtvaartuigen die uitsluitend worden ingezet voor niet-militaire staatsactiviteiten of diensten.
2. De artikelen 28 tot en met 32 zijn niet van toepassing op Nederlandse luchtvaartuigen die niet



onder een AOC vliegen en zijn voorzien van een speciaal-BvL.

HOOFDSTUK 2. ONTWERP AMATEURBOUWLUCHTVAARTUIGEN

Artikel 3

1. Het ontwerp van een zelf ontworpen amateurbouwluchtvaartuig voldoet aan een gelijkwaardig veiligheidsniveau als het veiligheidsniveau dat gewaarborgd wordt door de luchtwaardigheidseisen voor:
 - a. ballonnen: CS-31HB;
 - b. zweefvliegtuigen: CS-22;
 - c. motorzweefvliegtuigen: CS-22;
 - d. lichte sportvliegtuigen: CS-LSA;
 - e. zeer lichte vliegtuigen: CS-VLA;
 - f. kleine vliegtuigen, niet voorzien van een turbinemotor, mits het aantal zitplaatsen niet meer dan 4 bedraagt: CS-23;
 - g. zeer lichte helikopters: CS-VLR;
 - h. kleine helikopters, niet voorzien van een turbinemotor, mits het aantal zitplaatsen niet meer dan 4 bedraagt: CS-27; of
 - i. replica's: oorspronkelijke certificatiebasis.
2. Voor de radiocommunicatie-, navigatie-, en identificatieapparatuur gelden de eisen inzake uitrustingsstukken en de verplichte instrumenten zijn van een toegelaten type.

Artikel 4

1. Het ontwerp van een zelf ontworpen amateurbouwluchtvaartuig behoeft de acceptatie van de minister.
2. De minister accepteert een ontwerp van een zelf ontworpen amateurbouwluchtvaartuig, indien het ontwerp voldoet aan de eisen gesteld in artikel 3.
3. Om aan te tonen dat aan de eisen gesteld in artikel 3 wordt voldaan, worden de gegevens genoemd in de bij deze regeling behorende bijlage 1 bij de minister ingediend.
4. De eindverantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het ontwerp ligt bij de ontwerper.
5. Om aan te tonen dat een replica geschikt is voor amateurbouw worden de ontwerp- en bouwgegevens door de minister gevalideerd. De volgende aspecten komen hierbij aan de orde:
 - a. de oorspronkelijke certificatiebasis;
 - b. de volledigheid van het ontwerp-tekeningenpakket;
 - c. de eventuele ontwerpwijzigingen zoals het gebruik van andere dan originele materialen; en
 - d. de complexiteit van de bouw.
6. Alvorens met de bouw van een niet zelf ontworpen amateurbouwluchtvaartuig door de bouwer kan worden aangevangen worden de gegevens bij de minister ingediend die nodig zijn om aan te tonen dat wordt voldaan aan de luchtwaardigheidseisen, welke op het amateurbouwluchtvaartuig van toepassing zijn. Dit kan met behulp van een bewijs van luchtwaardigheid dat voor hetzelfde type luchtvaartuig is afgegeven in een van de volgende landen:
 - a. Australië;
 - b. België;
 - c. Canada;
 - d. Duitsland;
 - e. Frankrijk;
 - f. Verenigd Koninkrijk;
 - g. Verenigde Staten van Amerika; of
 - h. Zwitserland.

HOOFDSTUK 3. BEWIJZEN VAN LUCHTWAARDIGHEID (BvL)

§ 1. Aanvraag afgifte of verlenging geldigheidsduur BvL

Artikel 5

1. De aanvraag voor de afgifte of verlenging van de geldigheidsduur van een BvL wordt op elektroni-



sche wijze ingediend op een daartoe door de minister op elektronische wijze verstrekt aanvraagformulier.

2. De aanvraag en de in te dienen bescheiden voor een verlenging van de geldigheidsduur van een BvL, worden tenminste 8 dagen voor de vervaldatum van de termijn van geldigheid van het BvL ingediend.
3. De minister kan toestaan dat bij de aanvraag in te dienen gegevens op andere wijze worden verstrekt.

§ 2. Afgifte ICAO-standaard-BvL

Artikel 6

Bij een aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL worden in ieder geval de volgende gegevens ingediend:

- a. een gewichts- en zwaartepuntsrapport en indien vereist door de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen, een beladingsschema;
- b. een kopie van het vlieghandboek, indien vereist door de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen;
- c. de historische gegevens ter vaststelling van de productie, modificatie en onderhoudsstandaard van het luchtvaartuig;
- d. een nauwkeurige omschrijving van de eventuele afwijkingen ten opzichte van het geaccepteerde type luchtvaartuig. Indien de aanvrager hier niet aan kan voldoen, worden de gegevens ingediend, aan de hand waarvan de bedoelde afwijkingen kunnen worden vastgesteld; en
- e. een ingevuld en ondertekend BvL-acceptatierapport betreffende de BvL-acceptatiekeuring conform het model zoals door de minister op elektronische wijze beschikbaar is gesteld, waaruit blijkt dat het luchtvaartuig na inspectie luchtwaardig is bevonden en geschikt voor veilige operatie.

Artikel 7

1. Voor een luchtvaartuig dat in overeenstemming is met een geaccepteerd type luchtvaartuig, dat is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust in een verdragsland en wordt geïmporteerd uit dat verdragsland, worden ten behoeve van de afgifte van een ICAO-standaard-BvL de in artikel 6 genoemde gegevens ingediend tezamen met een door de luchtvaartautoriteit van dat verdragsland afgegeven BvL, of BvL voor export naar Nederland dat niet eerder is afgegeven dan 60 dagen onmiddellijk voorafgaand aan de datum van de aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL.
2. Voor een luchtvaartuig dat in overeenstemming is met een geaccepteerd type luchtvaartuig, dat is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust in een verdragsland en dat uit een ander verdragsland wordt geïmporteerd, worden ten behoeve van de afgifte van een ICAO-standaard-BvL de in artikel 6 genoemde gegevens ingediend, tezamen met:
 - a. documentatie waaruit blijkt dat het luchtvaartuig gebouwd is conform het goedgekeurde ontwerp, wat kan bestaan uit het door de luchtvaartautoriteit van het land waarin het luchtvaartuig is vervaardigd, afgegeven export-BvL; en
 - b. een BvL, of een BvL voor export naar Nederland, afgegeven door de luchtvaartautoriteit van het land van waaruit het luchtvaartuig wordt geïmporteerd, niet eerder dan 60 dagen, onmiddellijk voorafgaande aan de datum van de aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL.
3. Voor een luchtvaartuig dat in overeenstemming is met een geaccepteerd type luchtvaartuig, dat is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust in een verdragsland en wordt geïmporteerd uit een land waarmee de minister geen overeenkomst heeft gesloten inzake wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid, worden ten behoeve van de afgifte van een ICAO-standaard-BvL, de in artikel 6 genoemde gegevens ingediend en daarnaast de volgende documenten overgelegd:
 - a. documentatie waaruit blijkt dat het luchtvaartuig gebouwd is conform het goedgekeurde ontwerp, wat kan bestaan uit het door de luchtvaartautoriteit van het land waarin het luchtvaartuig is vervaardigd, afgegeven export-BvL;
 - b. documenten waaruit blijkt dat het luchtvaartuig in overeenstemming is met het geaccepteerd type luchtvaartuig, dan wel met een aanvullend type-certificaat dat voor het type-ontwerp is afgegeven;
 - c. documenten waaruit blijkt dat de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen als bedoeld in artikel 8, eerste lid, zijn uitgevoerd; en
 - d. documenten waaruit blijkt dat het luchtvaartuig na inspectie luchtwaardig is bevonden en geschikt voor veilige operatie.

Artikel 8

1. Voorafgaand aan de afgifte van een ICAO-standaard-BvL worden de verplichte luchtwaardigheidsaanwijzingen van het land van ontwerp en de Nederlandse luchtwaardigheidsaanwijzingen opgevolgd.
2. Voor het ICAO-standaard-BvL wordt het bij ICAO-Annex 8 voorgeschreven format gehanteerd.

§ 3. Afgifte speciaal-BvL voor amateurbouwluchtvaartuigen

Artikel 9

Bij een aanvraag voor een speciaal-BvL voor een door de aanvrager gebouwd amateurbouwluchtvaartuig, waarvan het ontwerp reeds als acceptabel is beoordeeld conform artikel 4, worden de volgende gegevens ingediend:

- a. een specificatie van het luchtvaartuig;
- b. een verklaring van de bouwer dat het amateurbouwluchtvaartuig gebouwd is conform het ontwerp en eventuele door de ontwerper geaccepteerde wijzigingen en dat de bouwer ten minste 51% van de totale productie werkzaamheden heeft uitgevoerd;
- c. een verklaring dat op grond van een globaal onderzoek geen belangrijke tekortkomingen zijn waargenomen, van:
 - 1°. een onderhoudstechnicus;
 - 2°. het door een erkend bedrijf aangewezen personeelslid, dat gemachtigd is een BvL-verlengingsinspectie of een AR uit te voeren aan een vergelijkbare categorie luchtvaartuigen, of
 - 3°. een persoon die hiertoe door de minister is aangewezen;
- d. een verklaring van de bouwer dat alle verplichte luchtwaardigheidsaanwijzingen van het land van ontwerp en de Nederlandse bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen zijn uitgevoerd en alle verplichte onderhoudsaanwijzingen zijn nagekomen;
- e. een kopie van het bij het amateurbouwluchtvaartuig behorende vlieghandboek;
- f. een omschrijving van alle verwisselbare onderdelen en uitrustingsstukken;
- g. een omschrijving van de afwijkingen van het ontwerp waarmee de minister heeft ingestemd; en
- h. een geluidsmeetrapport waaruit blijkt, dat het luchtvaartuig voldoet aan de geluidseisen van ICAO Annex 16, Boekdeel I.

§ 4. Afgifte speciaal-BvL voor MLA's, MLH's, lichte gyrokopters of gemotoriseerde schermvliegtuigen

Artikel 10

1. Bij de aanvraag voor een speciaal-BvL voor een MLA, MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig, worden de volgende gegevens ingediend:
 - a. een document, afgegeven door de luchtvaartautoriteiten van Duitsland, Groot-Brittannië of Tsjechië waaruit blijkt dat het desbetreffende type en configuratie MLA, MLH, lichte gyrokopter, of gemotoriseerd schermvliegtuig voldoet aan de desbetreffende luchtwaardigheidseisen zoals die zijn vastgesteld in één van de genoemde landen;
 - b. een verklaring van de houder dat alle verplichte luchtwaardigheidsaanwijzingen, afgegeven door de luchtvaartautoriteit van een van de in onderdeel a genoemde landen aan de luchtwaardigheidseisen waarvan het desbetreffende luchtvaartuig voldoet, en de Nederlandse luchtwaardigheidsaanwijzingen zijn uitgevoerd en alle verplichte onderhoudsaanwijzingen zijn nagekomen;
 - c. een verklaring van de houder, waarin deze verklaart dat de configuratie MLA, MLH, lichte gyrokopter, of gemotoriseerd schermvliegtuig identiek is aan de goedgekeurde configuratie;
 - d. een uittreksel van het geluidsmeetrapport overeenkomstig de bij deze regeling behorende bijlage 2, opgesteld door of namens één van de in onderdeel a bedoelde autoriteiten dan wel door een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie, waaruit blijkt dat de geluidsproductie:
 - 1°. voor het desbetreffende type en configuratie MLA of gemotoriseerd schermvliegtuig niet meer dan 60 dB(A) bedraagt als gemeten conform ICAO Annex 16;
 - 2°. voor de desbetreffende type en configuratie MLH of lichte gyrokopter niet meer dan 68 dB(A) bedraagt als gemeten conform ICAO Annex 16, Boekdeel I, deel II, hoofdstuk 6; en
 - e. een verklaring van een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie of persoon, dat de betreffende MLA, MLH of lichte gyrokopter, of het betreffende gemotoriseerde schermvliegtuig voor wat betreft de voor de geluidsproductie van belang zijnde aspecten overeenstemt met de MLA, MLH of lichte gyrokopter of het gemotoriseerde schermvliegtuig waaraan de geluidsmetingen zijn uitgevoerd.



2. Indien een MLA is voorzien van in Duitsland voorgeschreven reddingapparatuur, voldoet deze apparatuur aan de in Duitsland daarvoor geldende luchtwaardigheidseisen.

§ 5. Afgifte speciaal-BvL voor een historisch luchtvaartuig

Artikel 11

1. Met betrekking tot een historisch luchtvaartuig dat als een luchtvaartuig met een duidelijk historisch belang voor het Koninkrijk der Nederlanden wordt aangemerkt, kan na de beoordeling van de luchtwaardigheid van dat luchtvaartuig een speciaal-BvL worden afgegeven.
2. Voor straalvliegtuigen en helikopters van een buitenlands militair ontwerp, die niet zijn voorzien van een BvL of slechts voorzien van een BvL, dat door een buitenlandse militaire autoriteit is afgegeven, wordt geen speciaal-BvL afgegeven.

Artikel 12

1. Bij de aanvraag voor een speciaal-BvL worden in ieder geval de gegevens als genoemd in artikel 6 ingediend, alsmede de door de minister met betrekking tot het betreffende luchtvaartuig voor de beoordeling van dat luchtvaartuig nodig geachte bescheiden.
2. Een historisch luchtvaartuig verkeert in originele staat, tenzij de minister heeft ingestemd met bepaalde aanpassingen of deze voorschrijft in verband met de vliegveiligheid.

§ 6. Afgifte speciaal-BvL voor orphan aircraft met maximaal toegelaten startmassa van 2.000 kg of minder

Artikel 13

Voor een luchtvaartuig van een geaccepteerd type luchtvaartuig als bedoeld in artikel 1, dat is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust in een verdragsland en dat wordt geïmporteerd uit de Verenigde Staten van Amerika, Canada of een van de bij EASA aangesloten landen, worden ten behoeve van de afgifte van een speciaal-BvL, de volgende gegevens en documenten ingediend:

- a. documenten waaruit blijkt dat het luchtvaartuig in overeenstemming is met het geaccepteerd type luchtvaartuig, dan wel met een aanvullend type-certificaat dat voor het type-ontwerp is afgegeven;
- b. een nauwkeurige omschrijving van de eventuele afwijkingen ten opzichte van het geaccepteerde type luchtvaartuig. Indien de aanvrager hieraan niet kan voldoen, worden de gegevens ingediend, aan de hand waarvan de bedoelde afwijkingen kunnen worden vastgesteld;
- c. de historische gegevens ter vaststelling van de productie, modificatie en onderhoudsstandaard van het luchtvaartuig;
- d. een gewichts- en zwaartepuntrapport;
- e. een kopie van het vlieghandboek;
- f. documentatie waaruit blijkt dat het luchtvaartuig gebouwd is conform het goedgekeurde ontwerp, wat kan bestaan uit het door de luchtvaartautoriteit van het land waarin het luchtvaartuig is vervaardigd, afgegeven export-BvL;
- g. documenten waaruit blijkt dat de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen zijn uitgevoerd;
- h. documenten waaruit blijkt dat het luchtvaartuig na inspectie luchtwaardig is bevonden en geschikt voor veilige operatie, en
- i. een volledig ingevuld en ondertekend BvL-acceptatierapport betreffende de BvL-acceptatiekeuring conform het model zoals door de minister elektronisch beschikbaar gesteld.

§ 7. Afgifte export-BvL

Artikel 14

Bij een aanvraag voor een export-BvL worden de volgende gegevens ingediend:

- a. een verklaring van de bevoegde autoriteit van de staat van invoer waarin wordt vermeld welke luchtwaardigheidseisen van toepassing zijn, alsmede de eventuele afwijkingen van de luchtwaardigheidseisen die door de staat van invoer worden geaccepteerd; en
- b. een volledig ingevuld en ondertekend inspectierapport conform het model zoals door de minister elektronisch beschikbaar gesteld, betreffende de exportinspectie die niet eerder is uitgevoerd dan 60 dagen voorafgaande aan de datum van de aanvraag voor een export-BvL, waaruit blijkt en waarin wordt verklaard dat het luchtvaartuig in overeenstemming is met de onder a. genoemde luchtwaardigheidseisen.



§ 8. Verlenging geldigheidsduur BvL

Artikel 15

1. De geldigheidsduur van een ICAO-standaard-BvL, een speciaal-BvL betreffende een orphan aircraft of een speciaal-BvL betreffende een historisch luchtvaartuig wordt op aanvraag verlengd nadat is aangetoond dat nog steeds aan de van toepassing zijnde eisen is voldaan.
2. Bij een aanvraag voor de verlenging van de geldigheidsduur van de in het eerste lid genoemde BvL's worden de volgende bescheiden gevoegd:
 - a. een volledig ingevuld en ondertekend inspectierapport van de BvL-verlengingsinspectie, conform het model zoals door de minister elektronisch beschikbaar gesteld, uitgevoerd door een daartoe erkend bedrijf, of
 - b. een volledig ingevuld en ondertekend inspectierapport van een volledige AR, uitgevoerd door een daartoe erkend bedrijf.
3. De verlenging van de geldigheidsduur van de in het eerste lid genoemde BvL's kan tot hoogstens zes maanden na het verstrijken van de op het BvL vermelde termijn van geldigheid geschieden, indien in het inspectierapport een negatief advies wordt gegeven over de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig.
4. Bij verlenging van de geldigheidsduur van de in het eerste lid genoemde BvL's wordt aan de aanvrager van de verlenging een nieuw BvL gezonden, waaruit blijkt tot en met welke datum het document geldig is.
5. Voor een Nederlands luchtvaartuig dat volledig wordt ingezet voor niet-militaire operaties als bedoeld in artikel 2, derde lid, onder a, van de basisverordening kan het ICAO-standaard-BvL voor ten hoogste 3 jaar geldig worden gehouden door telkens na 1 en 2 jaar een eenvoudig AR overeenkomstig Part M.A.901 (f) van verordening (EG) nr. 1321/2014 uit te voeren.

Artikel 16

1. De aanvraag voor de verlenging van de geldigheidsduur van een speciaal-BvL betreffende een amateurbouwluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter of schermvliegtuig wordt vergezeld van een opgave van het totale aantal vliegreuren, en een verklaring van de houder van het luchtvaartuig waaruit blijkt dat:
 - a. het luchtvaartuig nog steeds in luchtwaardige toestand verkeert;
 - b. wordt voldaan aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen en bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen;
 - c. eventuele wijzigingen zijn goedgekeurd conform de procedure als bedoeld in Hoofdstuk 4;
 - d. de minister heeft ingestemd met eventuele geluidswijzigingen onder vermelding van het instemmingsnummer van de wijziging; en
 - e. het luchtvaartuig is onderhouden conform de aanwijzingen van de ontwerper.
2. Bij de aanvraag wordt een log-entry gevoegd waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de onderhoudsaanwijzingen voor luchtvaartmaterieel opgenomen in Maintenance Directives.
3. De verklaring, bedoeld in het eerste lid, is medeondertekend door:
 - a. een onderhoudstechnicus; of
 - b. voor een amateurbouwluchtvaartuig, een door de minister aangewezen persoon als bedoeld in artikel 9, onderdeel c, onder 3°; of
 - c. voor een MLA, MLH of lichte gyrokopter, een houder van een door de Deutsche Aero Club e.V. of de Deutsche Ultraleichtflugverbandes e.V. afgegeven Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 5.

De verklaring kan ook ondertekend worden door het door een erkend bedrijf aangewezen personeelslid, dat gemachtigd is een BvL-verlengingsinspectie of een AR uit te voeren aan een vergelijkbare categorie luchtvaartuigen.
4. Het derde lid is niet van toepassing op gemotoriseerde schermvliegtuigen.
5. Op verzoek van de eigenaar of houder van een amateurbouwluchtvaartuig, MLA, MLH of lichte gyrokopter kan artikel 15, tweede lid, worden toegepast.



§ 9. BvL-acceptatiekeuring, BvL-verlengingsinspectie, BvL-exportinspectie

Artikel 17

1. Een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie dan wel een exportinspectie wordt uitgevoerd door een daartoe erkend bedrijf.
2. Wanneer bijzondere omstandigheden daartoe aanleiding geven kan de minister een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie dan wel een exportinspectie uitvoeren.
3. De minister voert een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie dan wel een exportinspectie in ieder geval uit wanneer er geen door hem daartoe erkend bedrijf is.
4. Indien een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie dan wel een exportinspectie door de minister in het buitenland wordt uitgevoerd worden naast het desbetreffende vaste tarief volgens de Regeling tarieven luchtvaart 2008 de eventuele kosten van een door hem te verrichten onderzoek in het kader van de inspectie door de eigenaar of houder van het betreffende luchtvaartuig gedragen.

Artikel 18

1. Degene die bevoegd is tot het uitvoeren van een BvL-verlengingsinspectie of een exportinspectie bepaalt de inhoud van de technische inspectie, met dien verstande dat in de algemene luchtvaart ten minste de 'check and inspect'-punten van de 100-uursinspectie of jaarlijkse inspectie of een daaraan gelijkwaardige inspectie worden uitgevoerd, indien de laatste inspectie langer dan een half jaar geleden heeft plaatsgevonden.
2. Een BvL-acceptatiekeuring wordt uitgevoerd conform de in het BvL-acceptatierapport, bedoeld in de artikelen 6 en 13, opgenomen lijst van items.
3. De BvL-verlengingsinspectie wordt niet eerder dan 90 dagen voor het verlopen van de termijn van geldigheid van het bewijs van luchtwaardigheid uitgevoerd.
4. Uiterlijk op de ochtend van de datum van de steekproef, bedoeld in artikel 19, is het inspectierapport conform het model zoals door de minister elektronisch beschikbaar gesteld, voor de minister beschikbaar.

Artikel 19

1. De minister kan een steekproef uitvoeren op een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie dan wel een exportinspectie in het kader van het houden van toezicht op het erkende bedrijf.
2. Op de aanvraag, bedoeld in artikel 5, eerste lid, wordt door de eigenaar of houder van het luchtvaartuig dat behoort tot de algemene luchtvaart, aangegeven op welke datum en op welke plaats in Nederland het luchtvaartuig gereed zal staan voor een mogelijke steekproef.
3. Tussen de datum waarop de aanvraag bij de minister wordt ingediend en de datum van de mogelijke steekproef wordt een termijn van ten minste 8 dagen aangehouden.
4. Voor een luchtvaartuig dat niet behoort tot de algemene luchtvaart worden zo nodig datum, tijdstip en plaats door de minister, na overleg met de eigenaar of houder van het luchtvaartuig, vastgesteld en schriftelijk aan de eigenaar of houder meegedeeld.
5. De eigenaar of houder van het luchtvaartuig neemt zo spoedig mogelijk contact op met de minister als het luchtvaartuig door overmacht niet op de op de aanvraag aangegeven of door de minister vastgestelde plaats of datum gereed kan staan voor een mogelijke steekproef.

§ 10. Overdracht, wijziging, vernieuwing, schorsing en intrekking BvL

Artikel 20

Bij de overdracht van een luchtvaartuig wordt een BvL door de voormalige eigenaar of houder van dat luchtvaartuig overgedragen aan de nieuwe eigenaar of houder van dat luchtvaartuig.



Artikel 21

Indien is gebleken dat de gegevens, zoals door de minister zijn vermeld op een BvL, onjuist zijn, wordt een BvL dat de juiste gegevens vermeldt, aan de eigenaar of houder van het luchtvaartuig gezonden.

Artikel 22

1. Een BvL wordt door de minister vernieuwd, bij verlies of indien het onleesbaar, beschadigd of anderszins onbruikbaar is geworden.
2. Bij verlies wordt bij de aanvraag tot vernieuwing van een BvL een afschrift van het proces-verbaal van de aangifte van verlies overgelegd.
3. Indien een BvL wegens verlies is vernieuwd en het verloren document wordt teruggevonden, zendt de eigenaar of houder van het luchtvaartuig het teruggevonden BvL zo spoedig mogelijk aan de minister.
4. Indien een BvL anders dan wegens verlies is vernieuwd, zendt de eigenaar of houder van het luchtvaartuig het oorspronkelijke BvL binnen een week na de datum van verzending van het vernieuwde document aan de minister.

Artikel 23

1. Om een schorsing van een BvL op te heffen toont de houder aan, dat de redenen, die tot schorsing hebben geleid, zijn vervallen.
2. De schorsing en de opheffing van de schorsing worden op door de minister te bepalen wijze bekendgemaakt.
3. De intrekking van een BvL wordt op door de minister te bepalen wijze bekendgemaakt.

HOOFDSTUK 4. WIJZIGING VAN EEN LUCHTVAARTUIG

§ 1. Wijziging door middel van individuele goedkeuring

Artikel 24

1. Wijziging van een luchtvaartuig behoeft de instemming van de minister.
2. Met het ontwerp van een wijziging van een luchtvaartuig wordt ingestemd indien is aangetoond dat het gewijzigde luchtvaartuig voldoet aan de luchtwaardigheidsvoorschriften en de geluidseisen die toegepast zijn bij de toelating in Nederland van het type luchtvaartuig zoals die van kracht zijn op de datum van het verzoek om instemming.

Artikel 25

1. De minister stemt zonder aanvraag daartoe reeds in met een wijziging van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-standaard-BvL of een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL, indien:
 - a. met betrekking tot het ontwerp:
 - 1°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging zijn voorbereid door de houder van een ontwerperkenning;
 - 2°. met het ontwerp van de wijziging is ingestemd door middel van een aanvullend type-certificaat voor het desbetreffende type luchtvaartuig bedoeld in artikel 28;
 - 3°. met het ontwerp van de wijziging al eerder is ingestemd voor het betreffende type luchtvaartuig;
 - 4°. een aldus gewijzigd luchtvaartuig reeds eerder in Nederland is toegelaten;
 - 5°. het de inbouw van een in Nederland toegelaten uitrustingsstuk voor het desbetreffende type luchtvaartuig betreft;
 - 6°. een aanvullend type-certificaat is afgegeven door een lidstaat van de EASA overeenkomstig de procedures van Part 21 van verordening (EU) nr. 748/2012;
 - 7°. Service Informatie is verstrekt en de wijziging is goedgekeurd door de primair certificerende autoriteit, of
 - 8°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging is opgenomen in CS-STAN zoals laatstelijk gewijzigd;
 - b. met betrekking tot de geluidsproductie, de uitvoering van het onderhoud aan de hand van

- bijlage 3 bij deze regeling heeft vastgesteld dat de wijziging geen invloed heeft op de geluidsproductie van het luchtvaartuig;
- c. met betrekking tot de gegevens, de uitvoerende aan de hand van bijlage 4 heeft vastgesteld dat de wijziging geen invloed heeft op de gegevens van het luchtvaartuig die zijn vastgelegd in het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen; en
 - d. de uitvoerende van het onderhoud heeft vastgesteld dat deze wijziging in combinatie met eerder uitgevoerde wijzigingen en reparaties geen nadelige invloed op de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig heeft.
2. De instemming op voorhand, bedoeld in het eerste lid, geldt alleen indien bij het uitvoeren van een wijziging aantoonbaar gebruik wordt gemaakt van de benodigde informatie van de volgens het eerste lid ingestemde wijziging.

Artikel 26

1. De aanvraag voor:
 - a. het verkrijgen van instemming met het ontwerp van een wijziging van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-standaard-BvL of een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL voor wijzigingen waarvan het ontwerp niet voldoet aan een van de criteria in artikel 25, eerste lid, onder a, en
 - b. het verkrijgen van de verklaring ten aanzien van het voldoen aan de geluidseisen voor die wijzigingen van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-standaard-BvL of een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL waarvan niet vaststaat dat die geen invloed hebben op de geluidsproductie van het luchtvaartuig, alsmede
 - c. de melding van de uitvoering van een wijziging van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-standaard-BvL of een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL die invloed heeft op de gegevens van het luchtvaartuig die zijn vastgelegd in het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen,wordt ingediend respectievelijk gedaan bij de minister door middel van een volledig ingevuld en ondertekend formulier, waarvan exemplaren kosteloos op elektronische wijze bij de minister verkrijgbaar zijn. Houders van een ontwerperkenning kunnen bij de aanvraag gebruik maken van eigen formulieren indien dat is overeengekomen.
2. Bij de aanvraag en de melding, bedoeld in het eerste lid, worden de voor de beoordeling noodzakelijke gegevens gevoegd.
3. Wanneer de bij de aanvraag of de melding gevraagde aanvullende informatie niet binnen 6 maanden wordt verstrekt, vervalt de aanvraag en wordt deze teruggezonden.
4. Een inspectie van het ingebouwde ontwerp kan onderdeel uitmaken van de beoordelingsprocedure.
5. De aanvraag, genoemd in het eerste lid, onder a of b, en op andere dan elektronische wijze gedaan, wordt in tweevoud ingediend.
6. De melding genoemd in het eerste lid, onder c, en de bijlagen bij de aanvraag of de melding kunnen in enkelvoud worden bijgevoegd.
7. Verkregen instemming met de in het eerste lid genoemde aanvraag blijkt uit een handtekening namens de minister op het formulier.

Artikel 27

1. De minister stemt zonder aanvraag daartoe reeds in met een wijziging van een orphan aircraft, amateurbouwluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig, indien:
 - a. met betrekking tot het ontwerp:
 - 1°. de wijziging is goedgekeurd door de originele ontwerper of kitfabrikant van het luchtvaartuig,
 - 2°. voor de wijziging van een zelf ontworpen amateurbouwluchtvaartuig of een luchtvaartuig waarvan de originele ontwerper of kitfabrikant niet meer bestaat, conform artikel 4 is aangetoond dat aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen volgens artikel 3 dan wel artikel 10, eerste lid, onder a is voldaan,
 - 3°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging is opgenomen in CS-STAN zoals laatstelijk gewijzigd, of

- 4°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging zijn voorbereid door de houder van een ontwerperkenning;
 - b. met betrekking tot de geluidsproductie de houder, eigenaar of de uitvoerende van de wijziging aan de hand van bijlage 3 bij deze regeling heeft vastgesteld dat de wijziging geen invloed heeft op de geluidsproductie van het luchtvaartuig;
 - c. met betrekking tot de gegevens de houder, eigenaar of de uitvoerende van de wijziging aan de hand van bijlage 4 heeft vastgesteld dat de wijziging geen invloed heeft op de gegevens van het luchtvaartuig die zijn vastgelegd in het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen; en
 - d. de houder, eigenaar of de uitvoerende van de wijziging vastgesteld heeft dat deze wijziging in combinatie met eerder uitgevoerde wijzigingen en reparaties geen nadelige invloed op de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig heeft.
2. De instemming, bedoeld in het eerste lid, geldt alleen indien bij het uitvoeren van een wijziging aantoonbaar gebruik wordt gemaakt van de benodigde informatie van de volgens het eerste lid ingestemde wijziging.
 3. Artikel 26, eerste lid, aanhef, onderdelen b en c, en tweede tot en met zevende lid zijn van overeenkomstige toepassing.
 4. Indien naar het oordeel van de minister door de wijziging van de MLA, MLH of het gemotoriseerde schermvliegtuig niet meer met het ten aanzien van de desbetreffende MLA, MLH of het desbetreffende gemotoriseerde schermvliegtuig afgegeven uittreksel van het geluidmeetrapport volstaan kan worden, wordt door of namens één van de in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, genoemde autoriteiten dan wel een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie een nieuw uittreksel op basis van een nieuw geluidmeetrapport opgesteld en aan de minister gezonden tezamen met een verklaring als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel e.
 5. Indien het vierde lid toepassing vindt, wordt de instemming eerst verleend, nadat de in artikel 10, eerste lid, onderdeel e, bedoelde verklaring, die op het tijdstip van indiening van de in het derde lid bedoelde aanvraag geldig was, bij de minister is ingeleverd.

§ 2. Wijziging door middel van aanvullend type-certificaat

Artikel 28

1. De minister neemt een aanvraag voor een aanvullend type-certificaat voor het aanbrengen van een ingrijpende wijziging aan een Nederlands luchtvaartuig dat volledig wordt ingezet voor niet-militaire operaties genoemd in artikel 2, derde lid, onder a, van de basisverordening, of een in Bijlage I, onderdeel 1, onder b, bij de basisverordening genoemd luchtvaartuig, dat in het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen is ingeschreven en is voorzien van een ICAO-standaard-BvL, in behandeling, indien de aanvrager naar het oordeel van de minister over voldoende kennis en ervaring beschikt om het ontwerp en de blijvende luchtwaardigheid daarvan te ondersteunen.
2. Een aanvraag voor een aanvullend type-certificaat wordt ingediend overeenkomstig Part 21, onderdeel 21.A.113, van verordening (EU) nr. 748/2012.
3. De aanvrager toont voor de afgifte van een aanvullend type-certificaat overeenkomstig Part 21, onderdeel 21.A.114, van verordening (EU) nr. 748/2012 aan, dat het gewijzigde product voldoet aan de eisen overeenkomstig Part 21, onderdeel 21.A.101, van verordening (EU) nr. 748/2012.
4. De afgifte van een aanvullend type-certificaat wordt op door de minister te bepalen wijze bekendgemaakt.

Artikel 29

1. De minister vermeldt overeenkomstig Part 21, onderdelen 21.A.101, 21A.113 en 21A.114, van verordening (EU) nr. 748/2012, in de certificatiebasis de van toepassing zijnde eisen, waaraan een product waarvoor de aanvraag voor een aanvullend type-certificaat als bedoeld in artikel 28 in behandeling is genomen, moet voldoen.
2. De aanvrager geeft aan te voldoen aan de in de certificatiebasis gestelde eisen en de daarvoor benodigde bewijsvoering te zullen leveren ter uitvoering van het vereiste in artikel 28, derde lid.
3. De aanvrager legt in de lijst van bewijsvoering als bedoeld in bijlage 5 bij deze regeling vast, op

welke wijze de bewijsvoering geleverd is, en met welke middelen deze onderbouwd is. De bewijsvoering wordt in de in bijlage 5 bij deze regeling weergegeven categorieën ingedeeld.

4. De lijst van bewijsvoering legt voor ieder artikel van alle van toepassing zijnde eisen vast:
 - a. het middel van bewijsvoering;
 - b. de referentie naar het document waarin de resultaten of bevindingen van de bewijsvoering zijn vastgelegd; en
 - c. de referentie van de acceptatie van die vastlegging.
5. De lijst van bewijsvoering, de certificatiebasis, en de daarbij behorende documentatie wordt opgenomen in een certificatedossier.
6. Indien de aanvraag een niet eerder toegepaste bewijsvoeringsmethode omvat, mag deze methode eerst toegepast worden nadat deze door de minister is geaccepteerd. De acceptatie door de minister wordt vastgelegd in een wijze van interpretatie en opgenomen in de certificatiebasis.
7. De aanvrager kan een aanvraag indienen voor ontheffing van één of meer gestelde eisen in de certificatiebasis. De minister kan dit accepteren als daartoe gegronde redenen bestaan. Deze acceptatie wordt vastgelegd in een dispensatie van eis en opgenomen in de certificatiebasis.
8. De aanvrager kan een verzoek indienen om aan een gestelde eis op andere, maar equivalente wijze te voldoen. De minister kan dit accepteren als daartoe gegronde redenen bestaan. Deze acceptatie wordt vastgelegd in een equivalente eis en opgenomen in de certificatiebasis.
9. De aanvrager heeft voldaan aan het gestelde in artikel 28, derde lid, indien:
 - a. aan alle eisen in de certificatiebasis voldaan is;
 - b. de aanvrager heeft verklaard dat voldaan is aan de eisen gesteld in de certificatiebasis;
 - c. de lijst van bewijsvoering volledig is; en
 - d. de aanvrager heeft verklaard dat hem geen eigenschappen van zijn product bekend zijn, die de veiligheid in gevaar brengen.

Artikel 30

1. Voor het uitvoeren van testvluchten ter verkrijging van een aanvullend type-certificaat wordt door de aanvrager toestemming gevraagd.
2. De aanvrager krijgt toestemming van de minister wanneer de aanvrager voldoet aan de eisen overeenkomstig Part 21, onderdelen 21.A.33 en 21.A.35, van verordening (EU) nr. 748/2012.
3. De toestemming voor het uitvoeren van testvluchten als bedoeld in het eerste lid wordt bij een ingrijpende wijziging van het type-ontwerp gegeven in de vorm van een speciaal-BvL.
4. De toestemming voor het uitvoeren van testvluchten als bedoeld in het eerste lid wordt bij een geringe wijziging van het type-ontwerp gegeven in de vorm van een ontheffing op grond van artikel 3.21 van de Wet luchtvaart.

§ 3. Overdracht, schorsing en intrekking aanvullend type-certificaat

Artikel 31

1. De houder van een aanvullend type-certificaat kan de minister verzoeken een andere persoon aan te wijzen als houder van het aanvullend type-certificaat.
2. De minister wijst het verzoek toe als aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - a. de nieuwe houder zich schriftelijk bereid verklaart om het houderschap te vervullen;
 - b. de oorspronkelijke houder verklaart alle ontwerp- en productiegegevens en de rechten daarop onvoorwaardelijk aan de nieuwe houder over te dragen;
 - c. indien de nieuwe houder naar het oordeel van de minister over voldoende kennis en ervaring beschikt om het ontwerp en de blijvende luchtwaardigheid daarvan te ondersteunen;
 - d. de nieuwe houder verklaart, dat voldaan zal worden aan de eisen gesteld in het 'Document van overdracht van aanvullend type-certificaat', bedoeld in het derde lid en aan de verplichtingen die voortvloeien uit ICAO Annex 8; en
 - e. de vergoeding conform het tarief ter zake is voldaan.
3. De overdracht van een aanvullend type-certificaat wordt vastgelegd in een 'Document van overdracht van aanvullend type-certificaat', waarin tenminste wordt vermeld:

- a. de naam en het adres van de nieuwe houder van het aanvullend type-certificaat;
- b. de eventuele voorwaarden waaronder de bevoegde autoriteit de overdracht heeft geaccepteerd;
- c. de eventuele ontwerperkenning van de nieuwe houder;
- d. alle eventuele aanvullende voorwaarden ten aanzien van de kennis en ervaring die onze minister nodig acht, en
- e. de verklaring van de nieuwe houder, dat voldaan zal worden aan de eisen gesteld in het 'Document van overdracht van aanvullend type-certificaat', aan de verplichtingen die voortvloeien uit ICAO Annex 8.

Artikel 32

1. Om een schorsing van een aanvullend type-certificaat op te heffen toont de houder aan, dat de redenen, die tot schorsing hebben geleid, zijn vervallen.
2. De schorsing en de opheffing van de schorsing wordt op door de minister te bepalen wijze bekendgemaakt.
3. De houder van een aanvullend type-certificaat is bij intrekking daarvan verplicht het aanvullend type-certificaat zo spoedig mogelijk aan de minister te zenden.
4. De intrekking wordt op door de minister te bepalen wijze bekendgemaakt.

HOOFDSTUK 5. ONDERHOUD

§ 1. Onderhoudsprogramma

Artikel 33

1. De houder van een luchtvaartuig is er voor verantwoordelijk dat een bij dat luchtvaartuig behorend onderhoudsprogramma wordt opgesteld, bijgehouden en bij uitvoering van onderhoud wordt gebruikt, tenzij deze verantwoordelijkheid door middel van een schriftelijk contract is overdragen aan een CAMO.
2. Een onderhoudsprogramma omvat ten minste de volgende aspecten:
 - 1°. inspectieperiodes;
 - 2°. inspectiestaten;
 - 3°. bedrijfsgegevens;
 - 4°. de van toepassing zijnde aanwijzingen van de minister;
 - 5°. aanvullende onderhoudsinformatie; en
 - 6°. welk onderhoud eventueel door de piloot-eigenaar kan worden uitgevoerd.
3. Een onderhoudsprogramma wordt opgesteld en bijgehouden volgens de meest recente aanbevelingen van de houder van het goedgekeurde ontwerp van het luchtvaartuig.
4. Wanneer door de houder van het goedgekeurde ontwerp van het luchtvaartuig geen aanbevelingen ter zake worden gedaan, als gevolg van de inbouw van een andere motor, propeller, onderdeel of uitrustingsstuk, worden de meest recente aanbevelingen van de houder van het goedgekeurde ontwerp van respectievelijk de motor, propeller, onderdeel of uitrustingsstuk in het onderhoudsprogramma opgenomen.
5. Een onderhoudsprogramma van een
 - a. vliegtuig met een maximaal toegelaten startmassa van 2.730 kg of minder, of een helikopters of gyrokopter met een maximaal toegelaten startmassa van 1.200 kg of minder, tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd onder een AOC of een ontheffing krachtens artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van eigen bedrijf, of
 - b. ballon of een zweefvliegtuig,dat door de houder wordt opgesteld en bijgehouden overeenkomstig de voorschriften van Part ML, onderdeel ML.A.302, van verordening (EU) nr. 1321/2014, wordt geacht te voldoen aan de eisen in het tweede tot en met vierde lid.
6. Een onderhoudsprogramma van een vliegtuig met een maximaal toegelaten startmassa van meer dan 2.730 kg, een helikopters of een gyrokopter met een maximaal toegelaten startmassa van meer dan 1.200 kg, tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd onder een AOC of een ontheffing krachtens artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van eigen bedrijf, dat door de houder wordt opgesteld en bijgehouden overeenkomstig de voorschriften van Part ML,

onderdeel ML.A.302, van verordening (EU) nr. 1321/2014, wordt geacht te voldoen aan de eisen in het tweede tot en met vierde lid.

7. In het onderhoudsprogramma wordt voorts tijdig opgenomen:
 - a. aanvullend onderhoud, dat door de minister is aangewezen bij de certificatie die in Nederland van toepassing is;
 - b. aanwijzingen van de minister in de vorm van onderhoudsaanwijzingen en bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen.
8. Voor luchtvaartuigen die volledig worden ingezet voor niet-militaire operaties als bedoeld in artikel 2, derde lid, onder a, van de basisverordening en die zijn voorzien van een ICAO-standaard-BvL is het aanvullend onderhoud als bedoeld in het zevende lid, onderdeel a, te onderscheiden ten opzichte van het onderhoudsprogramma.

Artikel 34

Het onderhoudsprogramma van een luchtvaartuig als bedoeld in:

- a. artikel 2, onderdeel a, voor zover het betreft een luchtvaartuig genoemd in de onderdelen a, b of d van Bijlage I bij de basisverordening, dat niet onder een AOC vliegt en is voorzien van een ICAO-standaard-BvL, en
 - b. artikel 2, onderdeel b, dat is voorzien van een ICAO-standaard-BvL,
- en wijzigingen daarop, worden goedgekeurd door de minister of door een daartoe erkende CAMO die tevens de uitvoering van het onderhoud aanstuurt.

Artikel 35

1. Het onderhoudsprogramma wordt beheerd door de houder van het luchtvaartuig of namens de houder door een gecontracteerde CAMO.
2. Het onderhoudsprogramma wordt op verzoek zo spoedig mogelijk toegezonden aan de minister.

§ 2. Uitvoering onderhoud

Artikel 36

1. Met betrekking tot het onderhoud van een luchtvaartuig is de houder verplicht ervoor te zorgen dat de minister op zijn verzoek wordt ingelicht omtrent het tijdstip, waarop met het onderhoud dan wel met bepaalde daartoe behorende werkzaamheden zal worden aangevangen.
2. Het onderhoud van een amateurbouwvluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig, mag worden uitgevoerd door of onder toezicht van de houder van het luchtvaartuig, met uitzondering van het onderhoud aan de verplichte instrumenten, radiocommunicatie-, navigatie-, en identificatieapparatuur.
3. De houder van een orphan aircraft, historisch luchtvaartuig of helikopter, met een maximaal toegelaten startmassa van 2.730 kg of minder, mag het piloot-eigenaar onderhoud, zoals opgenomen in het onderhoudsprogramma, uitvoeren zoals omschreven in Part ML van verordening (EU) nr. 1321/2014 wanneer hij voldoet aan de daartoe relevante eisen in Part ML, tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd onder een AOC of een ontheffing van artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van eigen bedrijf.
4. De houder van een ballon of een zweefvliegtuig, mag het piloot-eigenaar onderhoud, zoals opgenomen in het onderhoudsprogramma, uitvoeren zoals omschreven in Part ML van verordening (EU) nr. 1321/2014 indien hij voldoet aan de daartoe relevante eisen in Part ML.
5. Het onderhoud van vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van 5.700 kg of meer en van helikopters met een maximaal toegelaten startmassa van 2.730 kg of meer, wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe erkend onderhoudsbedrijf.
6. Het onderhoud van luchtvaartuigen die volledig worden ingezet voor niet-militaire staatsactiviteiten of diensten en die zijn voorzien van een ICAO-standaard-BvL wordt uitgevoerd door een daartoe erkend onderhoudsbedrijf.

Artikel 37

1. Met uitzondering van het tweede en het derde lid van artikel 36 geldt dat voor vliegtuigen met een

maximaal toegelaten startmassa van 5.700 kg of minder en van helikopters met een maximaal toegelaten startmassa van 2.730 kg of minder, niet-complex onderhoud wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe bevoegde onderhoudstechnicus of door of onder toezicht van een daartoe erkend onderhoudsbedrijf en dat complex onderhoud wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe erkend onderhoudsbedrijf.

2. Een bevoegd onderhoudstechnicus mag onverminderd het eerste lid, complex onderhoud uitvoeren zoals omschreven in Part ML van verordening (EU) nr. 1321/2014, aan vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van 2.730 kg of minder, aan rotorcraft met een maximaal toegelaten startmassa van 1.200 kg of minder en toegelaten voor maximaal 4 passagiers wanneer hij voldoet aan de daartoe relevante eisen in Part ML.
3. Indien het onderhoudsbedrijf, bedoeld in artikel 36, vijfde lid, een volgens Part M van verordening (EU) nr. 1321/2014 erkende organisatie betreft, wordt het aanvullend onderhoud vrijgegeven met de volgende verklaring opgenomen in zijn verantwoording van het uitgevoerde werk: 'Certificaat van vrijgave voor gebruik, afgegeven ingevolge de bevoegdheid op grond van het door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat afgegeven bewijs van toestemming nr', dan wel 'Certificate of release to service, released in accordance with the approval by the Minister of Infrastructure and Watermanagement of the Netherlands reference degree no. ...'.
4. Met betrekking tot het onderhoud aan een luchtvaartuig of luchtvaartuigonderdeel is de uitvoerder van het onderhoud er voor verantwoordelijk:
 - a. dat de organisatie en inrichting van de bij het onderhoud betrokken werkplaatsen, de werkwijzen en controlemethoden, de gereedschappen, de onderhoudsdocumentatie, alsmede de kundigheid van het bij de werkzaamheden betrokken personeel, zodanig zijn dat een goede uitvoering van het onderhoud is gewaarborgd;
 - b. dat materialen, onderdelen en halfproducten, alsmede uitrustingsstukken alvorens deze bij het onderhoud te verwerken, zijn:
 - 1°. geproduceerd volgens een goedgekeurd ontwerp, door of onder verantwoording van een houder van een daartoe strekkende erkenning, dan wel
 - 2°. onderhouden volgens de aanwijzingen van de houder van het goedgekeurde ontwerp, door of onder de verantwoording van een houder van een daartoe strekkende bevoegdheid of erkenning;
 - c. dat het luchtvaartuig na het onderhoud luchtwaardig is en blijft voldoen aan de geluidseisen, door het uitvoeren of laten uitvoeren van de inspecties en proeven waaruit blijkt, dat:
 - 1°. de vervaardigde delen ten minste gelijkwaardig zijn aan de te vervangen oorspronkelijke delen in deugdelijke toestand;
 - 2°. de vervaardigingswijzen, de samenvoeging en de beproevingswijzen door de minister zijn goedgekeurd of als zodanig zijn aanvaard, en
 - 3°. de werking van het luchtvaartuig juist is;en
 - d. dat er een goede identificatie is van de ter vervanging bestemde onderdelen. Bedoelde onderdelen zijn zoveel mogelijk vergezeld van instructies voor het aanbrengen en gebruik daarvan.
5. Aan het vierde lid wordt voldaan, indien het onderhoud wordt verricht door een daartoe erkend onderhoudsbedrijf.

Artikel 38

1. Voor onderhoud aan luchtvaartuigen en onderdelen daarvan buiten Nederland geldt dat:
 - a. deze mogen worden onderhouden door onderhoudsbedrijven, erkend of geaccepteerd overeenkomstig de geldende Europese procedures voor onderhoud aan luchtvaartuigen en onderdelen voor vergelijkbare EASA-luchtvaartuigen;
 - b. niet-complex onderhoud aan:
 - 1°. vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van 5.700 kg of minder,
 - 2°. helikopters met een maximaal toegelaten startmassa van 2.730 kg of minder,tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd op een AOC of onder een ontheffing van artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van het eigen bedrijf, mag worden uitgevoerd in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland door onderhoudsbedrijven die zijn erkend overeenkomstig de in deze landen geldende nationale procedures;
 - c. niet-complex onderhoud aan ballonnen en zweefvliegtuigen mag worden uitgevoerd in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland door onderhoudsbedrijven die zijn erkend overeenkomstig de in deze landen geldende nationale procedures.Na de uitvoering van het onderhoud wordt bij de vrijgave een referentie opgenomen naar deze regeling, dit artikel en dit lid.

2. De minister kan in afwijking van het eerste lid toestaan, dat buiten Nederland het onderhoud van luchtvaartuigen en onderdelen daarvan wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe door buitenlandse burgerluchtvaartautoriteiten:
 - a. bevoegd verklaarde onderhoudstechnicus, dan wel
 - b. erkend persoon.Na de uitvoering van het onderhoud wordt bij de vrijgave een referentie opgenomen naar de door de minister gegeven toestemming.
3. De in het tweede lid bedoelde toestemming wordt verleend indien door de aanvrager is aangetoond dat een goede uitvoering van de werkzaamheden is gewaarborgd. De minister kan voorwaarden en beperkingen aan de toestemming verbinden.
4. Bij de beoordeling of aan het derde lid is voldaan, neemt de minister in ieder geval het volgende in overweging:
 - a. de eisen, welke de bedoelde buitenlandse burgerluchtvaartautoriteiten stellen met betrekking tot het verlenen van bevoegdheden, dan wel het erkennen van personen voor het verrichten van de betrokken werkzaamheden en voorts de wijze waarop het overheidstoezicht is geregeld;
 - b. ter zake dienende inlichtingen en gegevens, welke door de houder van het luchtvaartuig zijn verstrekt.

Artikel 39

1. Alvorens na het verrichten van onderhoud het luchtvaartuig of onderdeel daarvan weer in gebruik wordt genomen, wordt een certificaat van vrijgave of een certificaat van vrijgave voor gebruik opgesteld:
 - a. waarin de bevindingen en de verrichte werkzaamheden bij het onderhoud worden vastgelegd;
 - b. waarin verklaard wordt dat bij het onderhoud is gehandeld overeenkomstig de krachtens deze regeling gegeven aanwijzingen, en
 - c. dat is ondertekend door de persoon, de onderhoudstechnicus, of door het certificeringspersoneel van die erkenning-houder door wie of onder wiens toezicht de werkzaamheden krachtens de artikelen 36, 37 of 38 zijn verricht.
2. Voordat na het verrichten van onderhoud het luchtvaartuig weer in gebruik wordt genomen, wordt onder verantwoordelijkheid van de houder van het luchtvaartuig, of de erkende CAMO die het luchtvaartuig in beheer heeft, een verklaring, verder aangeduid als onderhoudsverklaring, opgesteld waarin is opgenomen wanneer het eerstvolgende geplande onderhoud wordt uitgevoerd. Als een onderhoudsverklaring wordt aangemerkt: het Journaal, de kolom 'uren 'over' tot eerstvolgende onderhoudsbeurt' daarin, tezamen met een vermelding van de datum waarop het eerstvolgende onderhoud dat door middel van kalendertijd wordt bepaald in de kolom 'opmerkingen' in het Journaal.
3. Zowel de inhoud als de vorm van de onder het eerste en tweede lid bedoelde certificaten en verklaringen zijn in overeenstemming met nadere aanwijzingen, voor zover die door de minister zijn gegeven.

Artikel 40

1. Periodiek onderhoud mag door de houder van het luchtvaartuig worden uitgesteld onder de volgende voorwaarden:
 - a. de houder van het goedgekeurde ontwerp, bedoeld in artikel 33, derde en vierde lid, geeft in zijn onderhoudsaanbevelingen een mogelijkheid tot uitstel van periodieke inspecties binnen gestelde grenzen;
 - b. indien de houder van het goedgekeurde ontwerp, bedoeld in artikel 33, derde en vierde lid, hierin niet voorziet geldt dat periodieke inspecties mogen worden uitgesteld met maximaal 10% van het in het onderhoudsprogramma opgenomen inspectie-interval. Dit uitstel wordt niet cumulatief gehanteerd, behalve voor inspecties op basis van kalendertijd.
2. Voor zover de houder van het goedgekeurde ontwerp, bedoeld in artikel 33, derde en vierde lid, dit niet uitdrukkelijk verbiedt, mogen onderdelen en uitrustingsstukken worden meegenomen in het uitstel. De uitvoering van een aanwijzing van de minister die gekoppeld is aan een periodieke inspectie van het luchtvaartuig, mag meegenomen worden in het uitstel.
3. Indien wordt afgeweken van het eerste of tweede lid, is vooraf toestemming van de minister vereist. Voor de toestemming is in ieder geval een goedkeurende verklaring van de houder van het goedgekeurde ontwerp vereist.



§ 3. Technische administratie

Artikel 41

1. De houder van een luchtvaartuig voert tijdens de geldigheidsduur van het voor dat luchtvaartuig afgegeven BvL, een technische administratie ten aanzien van het luchtvaartuig en van de volgende onderdelen daarvan:
 - a. voortstuwingsinrichtingen;
 - b. luchtschroeven;
 - c. onderdelen:
 - 1°. die na revisie of herstelling in het algemeen niet in hetzelfde luchtvaartuig zullen worden gemonteerd, en
 - 2°. waarvoor de in het derde lid, genoemde gegevens noodzakelijk zijn om na montage van het onderdeel in het luchtvaartuig het tijdstip te bepalen, waarop het onderdeel moet worden geïnspecteerd, gereviseerd of in verband met de beperkte levensduur buiten gebruik moet worden gesteld.
2. In de technische administratie van een luchtvaartuig zijn de onderhoudsverklaringen, de certificaten van vrijgave of de certificaten van vrijgave voor gebruik alsmede de onderliggende documenten betreffende de aan het luchtvaartuig verrichte werkzaamheden, opgenomen.
3. In de technische administratie van onderdelen van luchtvaartuigen zijn de certificaten van vrijgave, alsmede de onderliggende documenten betreffende de aan het onderdeel verrichte werkzaamheden opgenomen.
4. De gegevens worden beveiligd vastgelegd en mogen niet worden uitgewist, verwijderd of onleesbaar worden gemaakt. De gegevens zijn volledig, duidelijk leesbaar en begrijpelijk.
5. De technische administratie van een
 - a. vliegtuig met een maximaal toegelaten startmassa van 2.730 kg of minder, of een helikopters of gyrokopter met een maximaal toegelaten startmassa van 1.200 kg of minder, tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd onder een AOC of een ontheffing krachtens artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van eigen bedrijf, of
 - b. ballon of een zweefvliegtuig,die door de houder wordt opgesteld en bijgehouden overeenkomstig de voorschriften van Part ML, onderdeel ML.A.305, van verordening (EU) nr. 1321/2014, wordt geacht aan te voldoen aan de eisen in het eerste tot en met vierde lid.
6. De technische administratie van een vliegtuig met een maximaal toegelaten startmassa van meer dan 2.730 kg, een helikopters of een gyrokopter met een maximaal toegelaten startmassa van meer dan 1.200 kg, tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd onder een AOC of een ontheffing krachtens artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van eigen bedrijf, dat door de houder wordt opgesteld en bijgehouden overeenkomstig de voorschriften van Part ML, onderdeel ML.A.305, van verordening (EU) nr. 1321/2014, wordt geacht te voldoen aan de eisen in het eerste tot en met vierde lid.
7. De houder van het luchtvaartuig kan de verplichting tot het voeren van een technische administratie contractueel uitbesteden aan een daartoe erkende CAMO.

Artikel 42

1. Tenzij de minister een andere termijn heeft vastgesteld, wordt de technische administratie onder verantwoordelijkheid van de houder van het luchtvaartuig gedurende de hieronder aangegeven termijnen bewaard:
 - a. met betrekking tot onderhoud anders dan revisie, wijzigingen of belangrijke herstellingen: twee jaar;
 - b. met betrekking tot revisies: gedurende de tijd totdat de aantekeningen van voorlaatste en laatste revisie beschikbaar zijn;
 - c. met betrekking tot wijzigingen en belangrijke herstellingen: tot één jaar is verstreken, nadat het luchtvaartuig in het luchtvaartuigregister is doorgehaald; en
 - d. met betrekking tot onderdelen met beperkte levensduur: tot één jaar is verstreken na de vervanging van het betreffende onderdeel.
2. De technische administratie onder verantwoordelijkheid van een CAMO als bedoeld in artikel 33, eerste lid, wordt gedurende de termijnen, bedoeld in Bijlage V quater en Bijlage V quinquies van verordening (EU) nr. 1321/2014 bewaard.



3. De in het eerste lid, onder a, b en d gestelde verplichtingen blijven slechts één jaar van kracht, nadat het luchtvaartuig in het luchtvaartuigregister is doorgehaald.

§ 4. Onderzoek en melden van defecten en gebreken

Artikel 43

De houder van een luchtvaartuig of de uitvoerder van onderhoud aan een luchtvaartuig meldt de bekende en vermoede gebreken van het luchtvaartuig alsmede defecten en beschadigingen, die zijn opgetreden of ontdekt in installaties of onderdelen van het luchtvaartuig en de luchtwaardigheid of het voldoen aan de geluidseisen nadelig beïnvloeden, schriftelijk of op digitale wijze en zo snel mogelijk maar tenminste binnen 72 uur na de waarneming aan de minister.

Artikel 44

1. De houder van een luchtvaartuig is tijdens de geldigheidsduur van het voor dat luchtvaartuig afgegeven BvL verplicht op een door de minister gedaan verzoek het luchtvaartuig voor een onderzoek naar de luchtwaardigheid ter beschikking te stellen op een nader door de minister te bepalen tijdstip en plaats, waarbij zoveel mogelijk rekening zal worden gehouden met de belangen van de houder.
2. Tijdens een onderzoek als bedoeld in het eerste lid dient de houder:
 - a. voldoende en deskundig personeel beschikbaar te stellen om de nodige assistentie te verlenen, alsmede de nodige hulpmiddelen, in het bijzonder voor het onderzoek van de installaties;
 - b. te zorgen dat het luchtvaartuig goed is gereinigd en dat indien zulks voor het onderzoek noodzakelijk wordt geacht, alle wegneembare bekappingen, beplatingen en inspectieluiken zijn verwijderd of geopend en eventueel het luchtvaartuig verder voor inspectie toegankelijk worden gemaakt;
 - c. te zorgen dat de proeven en proefvluchten die de minister noodzakelijk acht worden uitgevoerd; en
 - d. te zorgen dat op verzoek van de minister:
 - 1°. het gewicht en het zwaartepunt van het luchtvaartuig wordt bepaald;
 - 2°. de technische administratie wordt overgelegd.
3. Het eerste en tweede lid zijn met betrekking tot het onderzoek naar het voldoen aan de geluidseisen van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 6. GEBRUIKSBEPERKINGEN

Artikel 45

1. Het is verboden een amateurbouwluchtvaartuig te gebruiken voor:
 - a. luchtwerk;
 - b. vlieglessen;
 - c. commerciële doeleinden;
 - d. verhuur of rondvluchten; en
 - e. vluchten boven of binnen een afstand van 100 meter van de bebouwde kommen, gebouwen, industriegebieden, havengebieden of mensenverzamelingen, tenzij benodigd voor start en landing.
2. De minister kan aanvullende gebruiksbeperkingen stellen. Deze aanvullende gebruiksbeperkingen worden opgenomen op het BvL of in een bijlage bij het BvL.
3. In en op het amateurbouwluchtvaartuig wordt duidelijk aangegeven dat het een experimenteel luchtvaartuig betreft waarvan niet is aangetoond dat het voldoet aan de internationale veiligheidseisen voor luchtvaartuigen.

Artikel 46

1. Het is verboden:
 - a. met een MLA luchtwerk te verrichten, met uitzondering van:
 - 1°. het slepen van een zeilvliegtuig, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, met een MLA, dat is voorzien van een sleepinrichting, die is geaccepteerd door een luchtvaartautoriteit van één van de in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, genoemde landen, en
 - 2°. het slepen van een zweefvliegtuig, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit

- bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, met een MLA, die is geaccepteerd door de luchtvaartautoriteit van Duitsland inzake luchtwaardigheidsseisen voor het slepen van zweefvliegtuigen;
- b. met een MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig luchtwerk te verrichten;
 - c. een MLA, MLH, of lichte gyrokopter te gebruiken tegen vergoeding, met baat of voor commerciële doeleinden, met uitzondering van het gebruik voor instructie- en examenvluchten ter verkrijging, verlenging of vernieuwing van de bevoegdheid tot het vliegen met een MLA, MLH of lichte gyrokopter als bedoeld in de Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor luchtvaardenden 2001;
 - d. een gemotoriseerd schermvliegtuig te gebruiken tegen vergoeding, met baat of voor commerciële doeleinden, met uitzondering van het gebruik voor instructie- en examenvluchten.
2. De houder van een MLA, MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig is verplicht om in het luchtvaartuig op een voor elke inzittende zichtbare plaats duidelijk leesbaar de volgende waarschuwing aan te brengen:

Waarschuwing voor inzittenden

Dit luchtvaartuig is niet gecertificeerd volgens internationale luchtwaardigheidsvoorschriften. Het veiligheidsniveau is niet vastgesteld.

Occupant Warning

This aircraft has not been certificated to international standards. The safety level has not been determined.

Artikel 47

1. Onverminderd de artikelen 44 en 45 worden met een amateurbouwluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter en een gemotoriseerd schermvliegtuig slechts vluchten uitgevoerd:
 - a. met inachtneming van de blijkens het vlieghandboek van de fabrikant op het luchtvaartuig betrekking hebbende gebruiksbeperkingen;
 - b. indien met betrekking tot het luchtvaartuig een verzekering is gesloten tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor dood of letsel van de inzittenden of derden of andere schade toegebracht aan de inzittenden of derden, overeenkomstig de in artikel 7.4 van de Wet luchtvaart gestelde limieten.
2. De gezagvoerder van een amateurbouwluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig informeert iedere passagier voorafgaand aan de vlucht dat het luchtvaartuig niet is gecertificeerd volgens internationale luchtwaardigheidsseisen.

Artikel 48

1. Tenzij ten behoeve van het starten en landen, is het verboden ten behoeve van niet-commercieel vervoer met een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL lager te vliegen dan 300 meter of 1.000 voet boven de grond. Dit verbod geldt niet voor vluchten uitgevoerd met een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL met een maximaal toegelaten startmassa van 2.000 kg of minder.
2. Tenzij ten behoeve van het starten en landen, is het verboden ten behoeve van niet-commerciële vervoer met een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL tijdens VFR-vluchten boven aaneengesloten bebouwing, industriegebieden of concentraties van mensen te vliegen. Dit verbod geldt niet voor vluchten met:
 - a. historische zweefvliegtuigen;
 - b. meermotorige historische vliegtuigen, mits deze in geval van nood het gebied boven aaneengesloten bebouwing, industrie of concentraties van mensen kunnen verlaten.
3. Met een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL worden per jaar niet meer dan 200 vliegreizen gemaakt, zulks exclusief het jaarlijks, vooraf in overleg met de minister vastgestelde, aantal noodzakelijk geachte uren voor opleiding, training en bekwaamheidsseisen.
4. Het is verboden tijdens de vluchtuitvoering ten behoeve van opleiding, training en bekwaamheid andere personen dan de instructeur en de voor de vluchtuitvoering noodzakelijke bemanningsleden aan boord van het desbetreffende historische luchtvaartuig te hebben.
5. Onverminderd het eerste tot en met vierde lid mogen met een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL slechts vluchten worden uitgevoerd met inachtneming van de gebruiksbe-

perkingen die in het vlieghandboek van de fabrikant zijn opgenomen en op dat luchtvaartuig betrekking hebben.

Artikel 49

1. De houder van een historisch luchtvaartuig, die particulier of niet-commercieel vervoer verzorgt, is verplicht ten behoeve van elke vervoersactiviteit verzekerd te zijn tegen de aansprakelijkheid tegenover de vervoerde passagiers overeenkomstig de in artikel 7.4 van de Wet luchtvaart gestelde limieten, alsmede tegen de aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt aan derden.
2. Ten behoeve van niet-commercieel vervoer met een historisch luchtvaartuig beschikt de desbetreffende organisatie, de vereniging of de stichting over een kwaliteitshandboek waarin deze heeft vastgelegd op welke wijze zij de veilige exploitatie van dat historisch luchtvaartuig verzekert.
3. 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 dat voldoet aan gedateerde en dus ten opzichte van de ten tijde van de desbetreffende vlucht geldende luchtwaardigheidseisen lagere luchtwaardigheidseisen.
4. 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.
5. 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.

HOOFDSTUK 7. NIET-NEDERLANDSE ECAC-LUCHTVAARTUIGEN

Artikel 50

1. Het tijdelijk verblijven en opereren in Nederland en het tijdelijk gebruik van het Nederlandse luchtruim van het vluchtinformatiegebied Amsterdam door een, in een andere lidstaat van de European Civil Aviation Conference ingeschreven amateurbouwvluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig, welke niet voorzien is van een geldig EASA-BvL of een geldig ICAO-standaard-BvL, is toegestaan onder de volgende voorschriften en beperkingen:
 - a. door het bevoegde gezag van de desbetreffende lidstaat, die het bewijs van inschrijving heeft afgegeven, is tevens een bewijs afgegeven waaruit blijkt dat de uitoefening van de luchtvaart met het betrokken luchtvaartuig in die lidstaat is toegestaan;
 - b. de door het bevoegd gezag van de desbetreffende lidstaat vastgestelde voorwaarden voor en beperkingen van het gebruik van het luchtvaartuig worden nagekomen;
 - c. met betrekking tot het luchtvaartuig is een verzekering afgesloten tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor dood of letsel van de inzittenden of derden of andere schade toegebracht aan de inzittenden of derden; en
 - d. het is verboden in de Nederlandse luchtruim van het vluchtinformatiegebied Amsterdam deze luchtvaartuigen te gebruiken voor:
 - 1°. luchtwerk;
 - 2°. vlieglessen;
 - 3°. commerciële doeleinden;
 - 4°. verhuur of rondvluchten;
 - 5°. vluchten boven of binnen een afstand van 100 meter van de bebouwde kommen, gebouwen, industriegebieden, havengebieden of mensenverzamelingen, tenzij benodigd voor start en landing.
2. Deze generieke toestemming is beperkt tot een verblijf van maximaal achtentwintig, al dan niet opeenvolgende, dagen per kalenderjaar.
3. Het eerste en tweede lid zijn overeenkomstig van toepassing op historische luchtvaartuigen als bedoeld in onderdeel a, onder 1, van Bijlage I bij de basisverordening, waarvan het type luchtvaartuig voorheen was voorzien van een ICAO-standaard-BvL en nu opereert op een 'Permit to Fly' of equivalent document afgegeven door een lidstaat van de European Civil Aviation Conference en het maximum startgewicht van het luchtvaartuig is niet groter dan 5.700 kg.
4. De volgende documenten zijn beschikbaar voor inspectie door de toezichthoudende functionarissen:



- a. een geldig bewijs van registratie afgegeven door een lidstaat van de European Civil Aviation Conference;
 - b. een geldig speciaal BvL, 'Permit to Fly' of equivalent document afgegeven door een lidstaat van de European Civil Aviation Conference;
 - c. een geldig bewijs aanwijzing radiostation indien van toepassing;
 - d. het bewijs, dat een verzekering bedoeld in het eerste lid, onder c is gesloten; en
 - e. een geldig bewijs van bevoegdheid voor het desbetreffende luchtvaartuig afgegeven door een lidstaat van de European Civil Aviation Conference;
5. Voor een verblijf in Nederland langer dan achtentwintig al dan niet opeenvolgende dagen per kalenderjaar wordt schriftelijke toestemming van de minister gevraagd.
 6. Voor verblijf in Nederland of het gebruik van het Nederlandse luchtruim door een luchtvaartuig niet voorzien van een geldig EASA-BvL of een geldig ICAO-standaard-BvL en niet vallende onder de toepassing van het eerste of het vierde lid, wordt schriftelijke toestemming van de minister gevraagd.

HOOFDSTUK 8. SLOTBEPALINGEN

Artikel 51

1. De Regeling amateurbouwluchtvaartuigen, de Regeling historische luchtvaart, de Regeling MLA's, MLH's en gemotoriseerde schermvliegtuigen, de Regeling aanvullende type-certificatie luchtwaardigheid en de Regeling onderhoud luchtvaartuigen, zoals dezen luiden onmiddellijk voorafgaand aan de inwerkingtreding van de onderhavige regeling, blijven tot die datum van inwerkingtreding van toepassing op de behandeling van de aanvraag voor certificaten, acceptaties, verklaringen, goedkeuringen, instemmingen, toestemmingen, en overige documenten op grond van bovengenoemde regelingen.
2. De documenten bedoeld in het eerste lid, die hun geldigheid niet hebben verloren, behouden vanaf de inwerkingtreding van deze regeling hun geldigheid voor zover gedurende die periode hun geldigheidsduur overeenkomstig de voorwaarden waaronder elk van deze documenten is afgegeven niet is verlopen, en voor zover aan hetgeen ingevolge de genoemde regelingen, zoals deze golden voor de inwerkingtreding van deze regeling, is voldaan.

Artikel 52

Deze regeling wordt vijf jaren na haar inwerkingtreding geëvalueerd.

Artikel 53

De Regeling amateurbouwluchtvaartuigen, de Regeling historische luchtvaart, de Regeling MLA's, MLH's en gemotoriseerde schermvliegtuigen, de Regeling aanvullende type-certificatie luchtwaardigheid en de Regeling onderhoud luchtvaartuigen worden ingetrokken.

Artikel 54

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2020.

Artikel 55

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



BIJLAGE 1. BEHOREND BIJ ARTIKEL 4, DERDE LID, VAN DE REGELING NATIONALE VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN LUCHTVAARTUIGEN

Om aan te tonen dat aan de eisen gesteld in artikel 3 wordt voldaan, worden de volgende gegevens bij de minister ingediend:

1. een maatschets met hoofdafmetingen en een 3-zijden aanzicht waaruit, voor zover van toepassing, het volgende blijkt:
 - a. plaatsing van de motor of motoren;
 - b. plaatsing van de inzittende of inzittenden;
 - c. plaatsing van het landingsgestel;
 - d. vleugelopstelling; en
 - e. opstelling stabilo.
2. een vergelijkende controlelijst ten opzichte van de desbetreffende CS-code, geamendeerd tot de datum van aanvraag. De controlelijst bevat de volgende kolommen:

CS.... t/m change nr.	ONDERWERP	TOEPASSELIJKHEID en verwijzing naar BEWIJS- VOERING	ADVIES-PARAAF	SOORT BEWIJSVOE- RING
Paragraafnr.	Onderwerp-nr.			

3. In de kolommen van de controlelijst wordt het volgende vermeld:
 - a. in de eerste kolom worden de paragrafen van de desbetreffende luchtwaardigheidseisen vermeld, die betrekking hebben op een van de onder b vermelde onderwerpen;
 - b. in de tweede kolom wordt met de cijfers 1 tot en met 7 aangegeven onder welke van de volgende 7 onderwerpen de betreffende paragraaf valt:
 - 1°. Algemeen;
 - 2°. Prestaties;
 - 3°. Stabiliteit en besturing;
 - 4°. Constructies;
 - 5°. Flutter;
 - 6°. Voortstuwing; of
 - 7°. Systemen;
 - c. in de derde kolom wordt vermeld of de betreffende paragraaf is toegepast, waarbij verwezen wordt naar het betreffende rapport. Wanneer de paragraaf niet is toegepast wordt de reden daarvan toegelicht;
 - d. in de vierde kolom parafeert een door de minister, op voordracht van de aanvrager, geaccepteerde externe deskundige voor het controleren en in orde bevinden van het betreffende rapport; en
 - e. in de vijfde kolom wordt met de cijfers 1, 2 of 3 aangegeven welke van de volgende methoden van bewijsvoering is toegepast:
 - 1°. Analyse;
 - 2°. Vliegproeven; of
 - 3°. Grondproeven.
4. Met betrekking tot de controlelijst geldt voorts het volgende:
 - a. een amateurbouwluchtvaartuig wordt berekend op breuklast en op de maximale belasting die tijdens het gebruik te verwachten is;
 - b. een metalen amateurbouwluchtvaartuig wordt getest tot de maximale belasting die tijdens het gebruik te verwachten is; en
 - c. voor een amateurbouwluchtvaartuig van een ander materiaal wordt door de minister na overleg met de ontwerper bepaald tot hoever wordt getest. De ontwerper doet hiertoe een voorstel.



BIJLAGE 2. BEHOREND BIJ ARTIKEL 10, EERSTE LID, ONDERDEEL D, VAN DE REGELING NATIONALE VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN LUCHTVAARTUIGEN

Model	...	Nr	...
Uittreksel meetrapport geluidsemissie bladzijde 1 van 7 (type..)			
			PH ...
Het onderstaand aangegeven geluidsniveau is voor dit toestel, of een hieraan in akoestisch opzicht identiek toestel, bepaald volgens de aangegeven methode. Methode: Vastgesteld geluidsniveau: dB(A) Emmen, overeenkomstig het schrijven van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, de datum 9 februari 2006, met het kenmerk TPC/06.531256 OPMERKING Dit document dient uitsluitend ter vastlegging van het gemeten geluidsniveau en van de onderdelen van het toestel die uit akoestisch oogpunt van belang zijn. Uit dit document kan niet worden afgeleid dat het gebruik van dit toestel uit milieuhygiënisch oogpunt aanvaardbaar geacht zou moeten worden.			
Model	Nr	...	
Uittreksel meetrapport geluidsemissie (type ..) bladzijde 2 van 7			
			PH ...
OMSCHRIJVING <u>Toestel</u> merk / fabrikant type max. aantal inzittenden opmerkingen <u>Motor</u> merk / fabrikant type brandstof opmerkingen <u>Vertraging motor / propeller</u> verhouding door middel van opmerkingen goedgekeurd			



Model	Nr	
Uittreksel meetrapport geluidsemissie (type ..).		bladzijde 3 van 7
		PH ...
<u>OMSCHRIJVING</u> -vervolg-		
<u>Propeller</u> merk / fabrikant materiaal diameter bladhoek op aantal bladen opmerkingen		
<u>Inlaat</u> merk / fabrikant opmerkingen		
<u>Uitlaatsysteem</u> merk / fabrikant opmerkingen		
<u>Overige gegevens</u> Statisch toerental bij volgas		
NB Het bovenvermelde toerental mag bij volgas niet overschreden kunnen worden.		
goedgekeurd		

Bladzijden 4 tot en met 7 fotopagina's:

De eerste foto is van het gehele, opgebouwde toestel; het op de MLA, MLH, lichte gyrokopter en het gemotoriseerde schermvliegtuig aangebrachte kenmerk moet duidelijk te zien zijn.

De tweede foto is van de propeller; de foto is gemaakt van recht voor of recht achter, al naar gelang een trek- of duw Schroef, de MLA, MLH, lichte gyrokopter, of het gemotoriseerde schermvliegtuig, in het verlengde van de lengteas.

De derde foto is van het inlaatsysteem, waarbij de aanwezige cowlings geheel zijn verwijderd; hierop moet de carburateur dan wel één van de carburateurs en het eventueel aanwezige inlaatfilter te zien zijn.

De vierde foto is van het uitlaatsysteem, waarbij de aanwezige cowlings geheel zijn verwijderd; de uitlaatdemper met eventuele nademper en uitlaatpijp dienen op de foto duidelijk zichtbaar te zijn.

Op alle foto's worden de datum waarop de foto is gemaakt en het kenmerk mee gefotografeerd. De foto's worden gemaakt van zo dicht bij de desbetreffende MLA, MLH, lichte gyrokopter, of het desbetreffende gemotoriseerde schermvliegtuig als mogelijk is.



BIJLAGE 3. BEHOREND BIJ DE ARTIKELN 25, EERSTE LID, ONDERDEEL B, EN 27, EERSTE LID, ONDERDEEL B, VAN DE REGELING NATIONALE VEILIGHEIDSVORSCHRIFTEN LUCHTVAARTUIGEN

Geluidscriteria

Alle wijzigingen die aan één van onderstaande criteria voldoen hebben invloed op de geluidsproductie of de toegestane geluidsproductie van het luchtvaartuig en moeten voor de uitvoering goedgekeurd zijn door de minister.

- I. Elke wijziging die een verandering van het maximum startgewicht van het luchtvaartuig met zich mee brengt.
- II. Elke wijziging die een verandering in de klimprestaties van het luchtvaartuig met alle motoren werkend met zich mee brengt. De relevante klimprestaties zijn onder andere:
 - A. de best rate of climb;
 - B. de best rate of climb speed;
 - C. de stallspeed;
 - D. de never exceed speed;
 - E. de startrolengte; en
 - F. de afstand tot 15 m hoogte.
- III. Elke wijziging voor straalvliegtuigen en zware propellervliegtuigen, (maximaal toegelaten startmassa 8.618 kg of meer), die een verandering van het maximum landingsgewicht, de landingsconfiguratie of de toegelaten landingsprocedures met zich meebrengt.
- IV. Elke wijziging aan de voortstuwingsinrichting. Deze bestaat uit onder andere:
 - A. de motor;
 - B. de propeller;
 - C. de rotor;
 - D. de inlaat;
 - E. de uitlaat;
 - F. de geluidsabsorberende bekleding;
 - G. de overbrenging;
 - H. de motorregeling; en
 - I. de motorlimitaties.
- V. Elke wijziging waardoor de instroming van motor, propeller, of rotor wijzigt. Dit is bijvoorbeeld:
 - A. het plaatsen van probes in de motorinlaat;
 - B. het veranderen van de motorcowling;
 - C. het verlengen of verkorten van de propellers;
 - D. verandering in anti-icing systemen; of
 - E. verandering in flap-settings.
- VI. Elke wijziging waardoor de eventuele geluidafschermende of -reflecterende werking van delen van het luchtvaartuig zou kunnen veranderen.
- VII. Elke wijziging waardoor holtes zouden kunnen ontstaan, die door de luchtstroom in resonantie worden gebracht. Dit zijn onder andere:
 - A. veranderingen in/aan de landingslichten;
 - B. veranderingen in/aan de torque-links;
 - C. veranderingen in/aan de wielassen;
 - D. veranderingen in/aan de landingssteldeuren;
 - E. veranderingen in/aan de luchtinlaten;
 - F. veranderingen in/aan de overloopvalves; of
 - G. veranderingen in/aan de brandstofvulpunten.
- VIII. Alle veranderingen aan APU's, aan in- en uitlaten daarvan, en in het toegelaten gebruik daarvan tijdens de vlucht.
- IX. Elke wijziging die een verandering van de normale operating procedures met zich mee brengt.
- X. Elke wijziging waardoor de luchtwaardigheids categorie van het luchtvaartuig verandert.
- XI. Elke andere wijziging waarvan uit de documentatie blijkt dat die een verandering van het geluid teweegbrengt.



BIJLAGE 4. BEHORENDE BIJ ARTIKEL 25, EERSTE LID, ONDERDEEL C EN ARTIKEL 27, EERSTE LID, ONDERDEEL C, VAN DE REGELING NATIONALE VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN LUCHTVAARTUIGEN

Meldingscriteria

Alle wijzigingen die aan één van onderstaande criteria voldoen hebben invloed op de gegevens van het luchtvaartuigregister en moeten gemeld worden aan de minister.

- I. Elke wijziging die een verandering van het maximum startgewicht van het luchtvaartuig met zich mee brengt.
- II. Elke wijziging die een verandering van het maximum landingsgewicht van het luchtvaartuig met zich mee brengt.
- III. Elke wijziging die een verandering van de modelaanduiding van het luchtvaartuig met zich mee brengt.
- IV. Elke wijziging die een verandering van de luchtwaardigheidscategorie van het luchtvaartuig met zich mee brengt.
- V. Elke wijziging van het type of model van de motor.
- VI. Elke wijziging van het type of model van de propeller.
- VII. Het inbouwen of wijzigen van een sproei- of verstuifinstallatie.



BIJLAGE 5. BEHOREND BIJ ARTIKEL 29, DERDE LID, VAN DE REGELING NATIONALE VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN LUCHTVAARTUIGEN

Lijst van bewijsvoering

Soort bewijsvoering	Middelen van bewijsvoering	Gerelateerde documenten
Technische beoordeling	MB0: Verklaring van bewijsvoering, referentie naar type-ontwerp documenten, keuze van methoden en factoren, definities MB1: Ontwerpbeschouwing MB2: Berekening/analyse MB3: Veiligheidsbeschouwing	Type-ontwerp documenten, afgegeven verklaringen Beschrijvingen, tekeningen Onderbouwingsrapporten Veiligheidsanalyse
Testen	MB4: Laboratoriumtest MB5: Grondtesten op een vergelijkbaar product MB6: Testvlucht MB8: Simulatie	Test programma's, Test rapporten, Test interpretaties
Inspecties	MB7: Ontwerp Inspectie	Inspectierapporten
Kwalificatie van uitrustingsstukken ¹	MB9: Kwalificatie van uitrustingsstukken	

¹ Noot: de kwalificatie van uitrusting kan alle bovenstaande middelen van bewijsvoering omvatten

TOELICHTING

Algemeen

Met onderhavige regeling is een aantal regelingen betreffende de luchtwaardigheid (technische veiligheid) en het gebruik van luchtvaartuigen die niet onder de werking van de Europese luchtvaartveiligheidsregels vallen, samengevoegd in één regeling.

Deze regeling omvat ten aanzien van deze luchtvaartuigen in hoofdzaak bepalingen over de volgende onderwerpen:

- ontwerp van het luchtvaartuig;
- bewijzen van luchtwaardigheid;
- keuringen en inspecties voorafgaande aan de afgifte en verlenging van de geldigheidsduur van de bewijzen van luchtwaardigheid;
- wijziging van het luchtvaartuig;
- onderhoud;
- onderzoek en melden van defecten en gebreken; en
- gebruiksbeperkingen.

Achtergronden regelgeving

In Bijlage 8 van het ICAO-verdrag¹ (Annex 8) staan de basisvereisten voor de luchtwaardigheid (technische veiligheid) van luchtvaartuigen opgenomen. Teneinde binnen de Europese Unie gemeenschappelijke regels met betrekking tot de veiligheid van de luchtvaart te verzekeren zijn in 2002 bij verordening (EG) nr. 1592/2002² regels gegeven met betrekking tot (onder meer) de luchtwaardigheid en is voorts het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (European Union Aviation Safety Agency, EASA) in het leven geroepen, ter uitvoering van deze verordening. De opvolger³ van deze zogenoemde 'basisverordening' is in juli 2018 vervangen door verordening (EU) nr. 2018/1139⁴. Net als zijn voorgangers zondert deze verordening een aantal categorieën luchtvaartuigen uit van zijn toepassingsbereik. Deze zijn in Bijlage I van deze verordening (hierna: de basisverordening) opgenomen. Het is aan de lidstaten overgelaten deze al dan niet nationaal te reguleren. Ook luchtvaartuigen die worden ingezet voor niet-militaire staatsactiviteiten (bijvoorbeeld politieke operaties of diensten) vallen buiten het toepassingsgebied van de basisverordening⁵.

Bepaalde van de in Bijlage I genoemde categorieën luchtvaartuigen zijn in Nederland nationaal gereguleerd in onder meer de Regeling amateurbouwluftvaartuigen, de Regeling historische luchtvaart, en de Regeling MLA's, MLH's en schermvliegtuigen. In deze regelingen stonden specifieke op de betreffende categorie luchtvaartuigen toe te passen regels met betrekking tot luchtwaardigheid en de daaruit voortkomende gebruiksbeperkingen. De regelingen zagen niet op zaken als brevetverlening en inschrijving in het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen. Generieke luchtwaardigheidsregels, ook van toepassing op luchtvaartuigen ingezet voor niet-militaire activiteiten of diensten, waren opgenomen in onder meer de Regeling aanvullende type-certificatie luchtwaardigheid en de Regeling onderhoud luchtvaartuigen.

Verordening (EU) nr. 2018/1139 biedt de lidstaten de mogelijkheid om een aanvullende categorie luchtvaartuigen nationaal te reguleren (de zogenoemde *OPT-OUT*). Nederland heeft ten tijde van de vaststelling van onderhavige regeling de intentie geuit gebruik te gaan maken van deze mogelijkheid. Bij gebruikmaking van de mogelijkheid zal de regeling op termijn separaat worden aangepast.

Samenvoeging regelingen

In de hierboven genoemde regelingen zijn in de loop van de jaren tegenstrijdigheden, overlappingsen en onduidelijkheden geconstateerd betreffende met name het onderhoud van luchtvaartuigen. Dit

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

² Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen 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 (PbEG 2002, L 240)

³ Verordening (EG) Nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PbEU 2008, L 79)

⁴ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PbEU 2018 L 212)

⁵ Artikel 2, derde lid, onderdeel a, van verordening (EU) 2018/1139

nootte tot herziening van deze regelingen. Omdat echter de 'oude' regelingen een veelheid aan wijzigingen zouden moeten ondergaan is ten behoeve van de overzichtelijkheid en vanwege de samenhang besloten de afzonderlijke 'oude' regelingen niet te herzien maar in te trekken en te vervangen door één (nieuwe) regeling, onderhavige, betreffende de luchtwaardigheid van amateur-bouwluchtvaartuigen, Micro Light Aeroplanes (MLA's), Micro Light Helicopters (MLH's), gyrokopters, schermvliegtuigen, historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen die (uitsluitend) worden ingezet voor niet-militaire staatsoperaties. De inhoud van de 'oude' regelingen is voor het overige grotendeels overgenomen. De brevettering en inschrijving inzake deze luchtvaartuigen blijft vallen onder de voor deze onderwerpen bestaande specifieke regelgeving en komen dan ook niet aan de orde in onderhavige regeling. Onderliggende regeling omvat wel bepalingen betreffende de bewijzen van luchtwaardigheid ten behoeve van de categorieën luchtvaartuigen waar deze regeling op toeziet, te weten het speciaal-bewijs van luchtwaardigheid (hierna: speciaal-BvL) en het ICAO-standaard-bewijs van luchtwaardigheid (hierna: ICAO-standaard-BvL). Deze bepalingen zijn grotendeels overgenomen uit de Regeling bewijzen van luchtwaardigheid, die in verband hiermee (separaat) is gewijzigd.

Nieuw ten opzichte van de 'oude' regelingen zijn bepalingen waarmee:

- de mogelijkheid om tweedehands amateurbouwluchtvaartuigen te importeren is vervallen, en de toepassing van de regeling voor wat betreft de amateurbouw is beperkt tot de amateurbouwer die zijn eigen luchtvaartuig bouwt;
- verduidelijking wordt geboden met betrekking tot de vrijstelling voor in andere lidstaten van de European Civil Aviation Conference (ECAC) ingeschreven luchtvaartuigen die niet onder de werking van de basisverordening vallen;
- het weer mogelijk is om lichte zogenoemde '*orphan aircraft*' te importeren;
- op een aantal punten beter is aangesloten op de Europese regelgeving aangaande de lichte luchtvaart (*General Aviation*), het nieuwe Deel M-Light (*Part M-Light*, Part ML) in Bijlage V ter bijverordening (EU) nr. 1321/2014⁶ (hierna: Part ML) en de mogelijkheden die daarin worden gegeven betreffende het onderhoud;
- een aantal aspecten, onder meer de verzekeringsplicht, is geharmoniseerd voor de verschillende soorten luchtvaartuigen.

In de 'oude' regelingen geconstateerde omissies, abusievelijke onjuistheden en verouderde verwijzingen zijn met onderhavige regeling weggenomen, gecorrigeerd en geactualiseerd.

Voorafgaand aan de artikelsgewijze toelichting worden ten aanzien van amateurbouwluchtvaartuigen, MLA's, MLH's, lichte gyrokopters en schermvliegtuigen nog enkele algemene achtergronden gegeven.

Amateurbouwluchtvaartuigen

Het Besluit luchtvaartuigen 2008 (hierna: het Besluit) verklaart een aantal onderdelen van de Wet luchtvaart (hierna: de Wet) niet van toepassing op amateurbouwluchtvaartuigen die zijn ingeschreven in andere lidstaten van de European Civil Aviation Conference (ECAC). Daarnaast wordt in het Besluit voor amateurbouwluchtvaartuigen, een algemene vrijstelling van paragraaf 3.2.3 van de Wet betreffende het zonder toezicht verrichten van onderhoudsactiviteiten, gegeven. Er vindt hierop geen controle plaats door een erkend onderhoudsbedrijf, met uitzondering van enkele instrumenten en apparatuur voorzien van een zender. Het Besluit (artikel 2, vierde lid) geeft de minister de bevoegdheid om voorschriften en beperkingen ten aanzien van dit type luchtvaartuigen op te nemen. Deze voorschriften en beperkingen waren opgenomen in de Regeling amateurbouwluchtvaartuigen, en komen grotendeels terug in de onderhavige regeling.

Omdat de bouw van een replica, het nabouwen van een antiek luchtvaartuig, wordt gezien als amateurbouw, zijn regels betreffende dit type luchtvaartuigen ook opgenomen in deze regeling. Gezien het specifieke karakter van de replicabouw, zijn op enkele aspecten de destijds geldende eisen maatgevend.

De mogelijkheid om een tweedehands amateurbouwluchtvaartuig te importeren is vervallen. Dit omdat er geen inzicht is in het kwaliteitsniveau en daarmee het veiligheidsniveau van een geïmporteerd amateurbouwluchtvaartuig en het ook onmogelijk is om daar achteraf nog toezicht op uit te oefenen. De mogelijkheid om in Nederland zelf een luchtvaartuig te bouwen, hetgeen ook de doelstelling van de Regeling amateurbouwluchtvaartuigen was, en daarmee te vliegen, blijft bestaan. De reeds in het Nederlandse burgerluchtvaartuigregister ingeschreven luchtvaartuigen kunnen nog steeds door de huidige eigenaar binnen of buiten Nederland worden verkocht aan een nieuwe eigenaar.

Voor de amateurbouwluchtvaartuigen wordt voorts het mede laten ondertekenen van de verklaring voor het verlengen van de geldigheidsduur van het bewijs van luchtwaardigheid geïntroduceerd.

⁶ Verordening (EU) Nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PbEU 2014, L 362)



Amateurbouwluchtvaartuigen waren tot nu toe de enige categorie luchtvaartuigen waar, bij de verlenging van geldigheidsduur van het BvL, er geen van de eigenaar onafhankelijke persoon een tweede blik op de status van het luchtvaartuig werpt. Met de medeondertekening wordt ook voor deze luchtvaartuigen een extra vangnet geïntroduceerd dat mogelijke probleempunten kan signaleren. De luchtwaardigheid van een amateurbouwluchtvaartuig blijft de verantwoordelijkheid van de eigenaar/houder.

MLA's, MLH's, lichte gyrokopters en schermvliegtuigen

Deze luchtvaartuigen zijn niet gecertificeerd volgens internationale standaarden; er heeft op het ontwerp van het luchtvaartuig geen toetsing plaatsgevonden aan internationaal overeengekomen eisen gebaseerd op Annex 8⁷ bij het ICAO-Verdrag, door een gekwalificeerde ontwerper. Er is ook geen sprake van de bouw door een gekwalificeerde bouwer (gekwatificeerd productiebedrijf). Het onderhoud van het toestel en de instrumenten is aan de houder van het luchtvaartuig overgelaten. Er vindt hierop geen controle plaats door een erkend onderhoudsbedrijf, met uitzondering van enkele instrumenten en apparatuur voorzien van een zender. Ook wijzigingen aan het toestel kunnen door de houder zelf worden uitgevoerd. Er bestaat evenmin een verplichting tot het gebruik van volgens internationale normen gecertificeerde onderdelen.

Dat betekent dat deze luchtvaartuigen een minder hoog luchtwaardigheidsniveau hebben dan luchtvaartuigen die wel gecertificeerd zijn op basis van internationaal overeengekomen normen. Het veiligheidsniveau van deze toestellen is door het gebruik van (verschillende) nationale regelgeving van verschillende landen niet uniform vastgesteld. Voor MLA's, MLH's, lichte gyrokopters en gemotoriseerde schermvliegtuigen wordt evenwel dit minder hoge luchtwaardigheidsniveau geaccepteerd voor gebruik in Nederland op basis van de toelating van deze typen luchtvaartuigen in enkele met name genoemde landen. Het gebruik van deze luchtvaartuigen in Duitsland, Groot-Brittannië en Tsjechië is reeds jaren aanmerkelijk groter dan in Nederland, onder meer omdat in deze landen diverse producenten van dit type luchtvaartuigen zijn gevestigd. De bevoegde autoriteiten van die landen hebben daarom normen en een toetsingssysteem ontwikkeld voor deze toestellen. Er is sprake van een eenvoudige toetsing van het ontwerp door een organisatie die daarvoor is erkend door de Duitse, Britse of Tsjechische overheid. Voor de toelating in Nederland van deze typen luchtvaartuigen wordt aangesloten bij deze normen, hetgeen ook de meest efficiënte manier is om deze luchtvaartuigen in Nederland toe te laten.

Voor bovenstaande luchtvaartuigen en alle andere luchtvaartuigen die niet aan de internationale standaarden voldoen wordt een speciaal-BvL afgegeven. Een speciaal-BvL geeft geen recht op automatische erkenning door andere landen zoals bij een ICAO-standaard-BvL of EASA-BvL (bewijs van luchtwaardigheid voor een luchtvaartuig dat onder de werking van de basisverordening valt, EASA-luchtvaartuig). Voor vluchten over of naar een ander land is normaliter toestemming van de autoriteit van dat land nodig. Deze toestemming kan gegeven zijn in een generieke vorm, of moet individueel aangevraagd worden bij de lokale autoriteit. Het is aan de piloot om zich hiervan van te voren op de hoogte te stellen.

Bij de vaststelling omvat onderhavige regeling (nog) geen bepalingen ten aanzien van de zogenoemde 'paramotortrike'. Ook dit type luchtvaartuig valt niet onder de werking van de Europese luchtvaartveiligheidsregels en moet nationaal gereguleerd worden. Ten tijde van het opstellen van onderhavige regeling was in hogere regelgeving nog niet voorzien in een eigen set van (basis)regels voor specifiek dit type luchtvaartuig, maar zijn hiertoe voorstellen tot wijziging van onder meer het Besluit luchtvaartuigen 2008 gedaan. In afwachting van de vaststelling en inwerkingtreding van de voorgestelde aanpassingen zal onderhavige regeling separaat worden aangepast met uitwerking van regels ten aanzien van de paramotortrike.

Financiële gevolgen

De wijziging van de administratieve lastendruk ten opzichte van de oude afzonderlijke regelingen is beperkt en zal afhangen van de individuele eigenaar/houder. Er zijn nieuwe mogelijkheden opengesteld: het bouwen van een amateurbouw-ballon, of het wijzigen van een orphan aircraft door middel van de eerder tot amateurbouwluchtvaartuigen beperkte procedures met een externe deskundige. Wanneer van deze mogelijkheden gebruikt wordt gemaakt brengt dit kosten met zich mee. De kosten zijn vergelijkbaar met dat deel van de sector waar de mogelijkheden al eerder wel voor aanwezig waren.

Er zijn een paar mogelijkheden tot flexibiliteit uit de Europese regelgeving, Part ML, opengesteld voor de in deze regeling gereguleerde luchtvaart. Gebruik maken van het minimum inspectieprogramma of

⁷ Bijlage 8 bij het ICAO-verdrag (Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart) betreffende de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen

het toegestane piloot-eigenaar onderhoud kan tot een kostenbesparing leiden. Hoeveel eigenaren hiervan gebruik zullen maken is onzeker, evenals als de eventueel te bereiken besparing. Een verzwaren van de financiële lasten voor de amateurbouwluchtvaartuig- bezitters zit hem in het mede laten ondertekenen van de verklaring voor het verlengen van de geldigheidsduur van het bewijs van luchtwaardigheid. Een geschikte onderhoudstechnicus zal alvorens zijn handtekening te plaatsen (verklaring) het luchtvaartuig in meer of mindere mate willen inspecteren en zal daarvoor een tarief in rekening brengen. Er zijn in Nederland zo'n 200 amateurbouwluchtvaartuigen in het register ingeschreven, de jaarlijkse kosten worden geschat op € 200, de totale lasten per jaar bedragen € 40.000. De ontwerperegeling is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (hierna: ATR). De ATR deelt de analyse dat er geen omvangrijke gevolgen zijn voor de regeldruk en heeft dan ook geen formeel advies uitgebracht.

Uitvoering en handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) houdt toezicht op de naleving van onder meer (veiligheids)wetten en regels voor de luchtvaart en handhaaft deze. In dat verband is deze regeling aan de Inspecteur-Generaal (hierna: IG) van de ILT voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen van de regeling. De IG heeft geconcludeerd dat de verantwoordelijkheid voor het naleven van de norm in grote mate bij de sector wordt gelegd, evenals het geval is bij de bestaande regelingen die door deze nieuwe regeling worden vervangen. De praktijk heeft geleerd dat de sector haar verantwoordelijkheid in het naleven van de norm goed invult. Het toezicht op de regeling vergt geen extra capaciteit of andere financiële middelen van de ILT. De door de ILT aangedragen tekstsuggesties en opmerkingen zijn voor het overgrote deel overgenomen.

Internetconsultatie

Een ontwerp van de onderhavige regeling is in de periode van 19 september 2019 tot en met 24 oktober 2019 opengesteld voor openbare internetconsultatie. Doel van deze consultatie was burgers en bedrijven te informeren over de in voorbereiding zijnde regelgeving en hen de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het ontwerp. Dit heeft 13 reacties opgeleverd.

Er zijn reacties ontvangen van:

- KNVvL (Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart), van zowel de afdeling Zweefvliegers als van de afdeling Paramotorvliegen,
- Vereniging Historische Zweefvliegtuigen,
- NFHL (Nationale Federatie Historische Luchtvaart),
- PlaneTime Aircraft Sales and Consultancy,
- NLR-Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum,
- NVAV (Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers),
- AOPA Netherlands (Aircraft Owners & Pilots Association Netherlands),
- DDA Classic Airlines (Dutch Dakota Association Classic Airlines),
- en vier particulieren.

Alle reacties zijn openbaar. De reacties zijn hieronder op hoofdlijnen omschreven, waarbij is aangegeven of deze reacties al dan niet hebben geleid tot aanpassing van de regeling. Het uitgebreidere verslag van de internetconsultatie is te vinden op www.internetconsultatie.nl.

De reacties betreffen onder andere de vormgeving en het gebruik van de regeling, de citeertitel en de omschrijving van enkele begripsbepalingen in de regeling. Meerdere reacties gaan daarnaast over een of meer bepalingen betreffende het ontwerp van amateurbouwluchtvaartuigen, het bewijs van luchtwaardigheid en de wijziging van een luchtvaartuig. Daarnaast heeft een aantal respondenten opmerkingen geplaatst over enkele onderhoudsbepalingen, de gebruiksbepalingen van luchtvaartuigen en over de bepalingen inzake in het buitenland (ECAC-landen) geregistreerde luchtvaartuigen, alsmede ten aanzien van de beperking van de invoer van tweedehands amateurbouwluchtvaartuigen. Enkele respondenten hebben verder tekstsuggesties aangeleverd.

Een aantal respondenten heeft de wens geuit bepaalde begrippen te definiëren in de regeling in verband met de onduidelijkheid die het gebruik van deze begrippen in de onderhavige regeling oproept. Omdat de betreffende begrippen reeds in de hogere regelgeving waar deze regeling op is gebaseerd zijn gedefinieerd is dit voorstel niet overgenomen. Wel is de toelichting op de definitiebepaling (artikel 1) aangevuld met de vermelding van de regelingen (Wet luchtvaart, Besluit luchtvaartuigen 2008 en Besluit vluchtuitvoering) waar de betreffende begrippen zijn gedefinieerd. Een enkele begripsomschrijving is naar aanleiding van ingebrachte opmerkingen aangepast (onder meer de omschrijving van het begrip 'replica'). Verduidelijking van een enkel begrip is opgenomen in de toelichting op de bepaling waarin het betreffende begrip wordt gebruikt.

Naar aanleiding van een opmerking van een respondent ten aanzien van de definitie van het begrip algemene luchtvaart wordt opgemerkt dat dit begrip slechts wordt gebruikt binnen het kader van een standaard procedure bij het verlengen van de geldigheidsduur van het BvL. Voor het beperkte aantal luchtvaartuigen die boven de in de begripsomschrijving gestelde gewichtsgrens vallen gelden andere regels die meer maatwerk mogelijk maken.

Een respondent heeft opgemerkt dat in de begripsomschrijving van 'niet-commercieel vervoer' ook de kosten van verzekering en stalling vermeld moeten worden. Ten aanzien hiervan wordt gewezen op de definitie van het begrip 'vervoerskosten' waar verzekerings- en stallingkosten in terugkomen.

Naar aanleiding van opmerkingen over het vermelden van andere landen dan de Verenigde Staten en Canada waarmee Nederland overeenkomsten heeft gesloten ten aanzien van de luchtwaardigheid van niet-Europees gereguleerde luchtvaartuigen zijn ter verduidelijking de andere verdragspartijen bij de Multilaterale Overeenkomst inzake bewijzen van luchtwaardigheid van ingevoerde luchtvaartuigen opgenomen in de toelichting bij artikel 1.

Een van de respondenten heeft opgemerkt dat de regeling niet van toepassing is op Yakovlev-52 vliegtuigen, maar dat deze luchtvaartuigen wel nationaal geregeld moeten worden. Deze opmerking heeft niet geleid tot aanpassing van de ontwerpregeling, aangezien de regeling betreffende specifiek deze luchtvaartuigen (Regeling Yakovlev-52 vliegtuigen) van kracht blijft. De regeling zal wel enige wijzigingen ondergaan als gevolg van onderhavige regeling.

De reacties ten aanzien van de bepalingen inzake het ontwerp van amateurbouwluftvaartuigen (hoofdstuk 2) hebben ten dele geleid tot aanpassing van de ontwerpregeling. Zinsconstructies zijn ter verduidelijking aangepast. Hierbij is gebruikt gemaakt van tekstsuggesties van een van de respondenten.

Een van de respondenten heeft naar voren gebracht dat de opsomming in artikel 3 van de regeling niet volledig is omdat enkele categorieën van Bijlage I bij de basisverordening niet zijn opgenomen. Hierover wordt opgemerkt dat artikel 3 specifiek amateurbouwluftvaartuigen (als bedoeld in Bijlage I bij de basisverordening, eerste lid, onder (c)), betreft. Voor de andere in Bijlage I bij de basisverordening genoemde categorieën gelden andere in onderhavige regeling opgenomen bepalingen, bijvoorbeeld voor de categorieën genoemd in Bijlage I, eerste lid, onder (e), gelden de artikelen voor de MLA's en MLH's enzovoort.

De ontwerpregeling is voorts naar aanleiding van enkele reacties betreffende het bewijs van luchtwaardigheid aangepast. Zo is voor wat betreft de termijn van het uitvoeren van de BvL-verlengingsinspectie aangesloten bij de Europees vastgestelde termijn van 90 dagen. Dit in lijn met de reacties ten aanzien hiervan.

Een van de respondenten vindt uit de ontwerpregeling niet duidelijk naar voren komen wat het lot is van een door de aanvrager vervaardigd amateurbouwluftvaartuig als deze aanvrager stopt met zijn vliegcarrière. Het weigeren van een verlenging van het S-BvL aan een koper van deze machine, omdat het amateurbouwluftvaartuig na verkoop binnen Nederland een toestel is dat niet door de aanvrager van een verlenging van het S-BvL is vervaardigd, is volgens de respondent juridisch niet vol te houden. Deze reactie heeft geen aanleiding gevormd de ontwerpregeling aan te passen. Een eenmaal in Nederland ingeschreven luchtvaartuig, kan gewoon worden verkocht. Omdat dit luchtvaartuig zich al bevindt binnen het Nederlandse (juridische) luchtvaartstelsel, zal verlenging van de geldigheidsduur van het S-BvL, indien wordt voldaan aan de van toepassing zijnde eisen, op basis van onderhavige kunnen plaatsvinden.

Bezwaren zijn geuit ten aanzien van het vervallen van de importmogelijkheid voor tweedehands amateurbouwluftvaartuigen. Deze beperking is gerechtvaardigd in het kader van de borging in Nederland van de luchtvaartveiligheid. Het vervoersbeleid van de Europese Unie heeft onder meer het doel om de luchtvaartveiligheid te bevorderen. In dat kader mogen de lidstaten passende regels vaststellen ten einde een veilige luchtvaart te waarborgen. Beperkingen zijn uit hoofde van de luchtvaartveiligheid op grond hiervan ten aanzien van amateurbouwluftvaartuigen toegestaan. Vermeld wordt nog dat het voor de betreffende sector mogelijk blijft bouw pakket of kits af fabriek uit andere landen te importeren.

Het voorstel van een enkele respondent om het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NMRE) in het kader van de beoordeling van een luchtvaartuig als zijnde van historisch belang voor het Koninkrijk der Nederlanden, te benoemen in de regeling is niet overgenomen. Het NMRE betreft een vanuit de sector en geen officieel door het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen ingesteld register.

Voorstellen om aan te sluiten bij de Europese regelgeving zijn voor zover mogelijk overgenomen met dien verstande dat een aantal Europese regels overeenkomstig van toepassing is verklaard. Ook voor enkele definities is verwezen naar de Europese omschrijving van de desbetreffende begrippen. Voor de afgifte van een ICAO-standaard-BvL voor luchtvaartuigen uit verdragslanden worden procedures gevolgd die deels afwijken van de Europese procedures. Dit omdat de gehanteerde procedures zijn gebaseerd op hetgeen daarover is afgesproken in het betreffende verdrag. Een verdragswijziging om deze geheel in lijn te krijgen met de Europese procedures wordt voor een relatief beperkt aantal luchtvaartuigen niet opportuun geacht.

Ten aanzien van wijzigingen van luchtvaartuigen is door twee respondenten aangegeven de FAA AC-43-13 '*Acceptable Methods, Techniques, and Practices: Aircraft Inspection and Repair, Aircraft Alterations*' te benoemen in artikel 25 van de regeling, omdat de AC-43-13 de wereldwijde standard voor het ontwerpen van reparaties en wijzigingen is en daarnaast kennis en ervaring biedt die CS-STAN nauwelijks meer kan bereiken.

Omdat de regeling aansluit bij de Europese regelgeving wordt daarin de CS-STAN voor het goedkeuren van standaard wijzigingen gebruikt. In de regeling is dan ook niet de FAA standard opgenomen. Wel is in de toelichting aangegeven dat voor standaard reparatie, technieken uit AC 43-13 gebruikt kunnen worden tijdens onderhoud. Een reparatie conform het maintenance manual of standaard technieken zijn echter geen wijzigingen van het luchtvaartuig en vallen buiten het artikel (25).

Naar aanleiding van enkele opmerkingen ten aanzien van enkele onderhoudsbepalingen zijn verduidelijkingen opgenomen in de toelichting. Ook de reacties op een klein aantal gebruiksbepalingen heeft geleid tot aanvulling van de toelichting en in een enkel geval schrappen van onderdelen uit de ontwerpregeling. Zo is onder meer de beperking op het recreatief vliegen met een historisch vliegtuig op de zondagen uit de regeling geschrapt. Omdat dit recreatief vliegen zich in de praktijk veelal beperkt tot vrije tijd, is het verbieden van vliegen op zondagen een te grote beperking bevonden.

De reacties betreffende bepalingen inzake in het buitenland (ECAC-landen) geregistreerde luchtvaartuigen hebben aanleiding gegeven tot aanpassing van artikel 50 en aanvulling op de toelichting op het artikel.

Door enkele respondenten is geadviseerd het S-BvL en het ICAO-BvL onbeperkte geldigheid te geven en door een CAMO (onderhoudsmanagementorganisatie voor de blijvende luchtwaardigheid) dan wel een CAO (onderhoudsorganisatie voor de blijvende luchtwaardigheid) jaarlijks een Airworthiness Review Certificate (ARC) te laten afgeven. Dit in lijn met het Europese systeem voor BvL's en het mogelijk gebruik van dezelfde inspectie-procedure voor de sector.

Hier is nationaal niet voor gekozen. Europees is controle op de onbeperkte geldigheid van BvL's ondervangen door de AR en (eventueel) daaropvolgende afgifte van een ARC. Om aan te tonen dat het luchtvaartuig nog aan de BvL-vereisten voldoet kan zowel de BvL-verlengingsinspectie worden uitgevoerd als een volledige Airworthiness Review en kan dus nationaal wel grotendeels dezelfde procedure als in de Europese systematiek door de sector worden gebruikt.

Een van de respondenten heeft aangegeven voor de melding van voorvallen meer overeenstemming met en verwijzing naar de Europese regelgeving, te weten Verordening (EU) nr. 376/2014⁸ (verordening voorvallen), te verwachten. Met wijziging van de Wet luchtvaart⁹ is het mogelijk om bij regeling regels over het verzamelen en verwerken van veiligheidsgegevens overeenkomstig artikel 5, zevende lid, van de verordening voorvallen te stellen teneinde bijzonderheden over voorvallen te verzamelen die mogelijk anderszins niet worden opgenomen in de meldingssystemen als de verordening voorvallen. Daarnaast kunnen op grond van de Wet luchtvaart bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld tot toepassing van de verordening voorvallen op voorvallen en andere veiligheid gerelateerde informatie met betrekking tot luchtvaartuigen die buiten de werkingssfeer van de basisverordening vallen. Hiermee wordt het mogelijk om bij ministeriële regeling voorschriften vast te leggen voor het inrichten van een systeem (in lijn met hetgeen ten aanzien daarvan in de Verordening voorvallen is opgenomen) voor het doen van meldingen aan de minister. Van die mogelijkheid is nog geen gebruik gemaakt. Vooralsnog wordt met gebruikmaking van het zevende lid

⁸ Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 1321/2007 en (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie (PbEU 2014 L 122)

⁹ Wet van 10 april 2019 tot wijziging van de Wet luchtvaart ter implementatie van Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn nr. 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 1321/2007 en (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie (PbEU 2014, L 122) (Stb. 2019, 243)



van artikel 5 van de verordening voorvallen, het doen van meldingen geregeld op de wijze zoals in onderhavige regeling.

Aan de wens van een respondent voor ruime toelating van buitenlandse ex-militaire luchtvaartuigen op het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen wordt niet tegemoet gekomen. Enkel ex-militaire toestellen die van historisch belang zijn voor Nederland kunnen worden ingeschreven in het register.

Reacties betreffende de vormgeving en het gebruik van de regeling hebben er toe geleid ten behoeve van gebruikers van de regeling in de toelichting een leeswijzer op te nemen. Hierbij is gebruik gemaakt van de suggesties van een van de respondenten.

Een aantal door respondenten aangeleverde tekstsuggesties is waar mogelijk overgenomen.

Notificatie

Het ontwerp van deze regeling is op 6 februari 2020 gemeld aan de Europese Commissie (notificatienummer 2020/0049/NL), ter voldoening aan artikel 5, eerste lid, van richtlijn 2015/1535/EU van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (codificatie) (PbEU 2015, L 241). De notificatie heeft met name betrekking op de artikelen 3, 4, 20, 24, 26, 28, 32, 36, 40 en 41 van de ontwerpregeling in samenhang met de bijlage 1 tot en met 4, bij de ontwerpregeling, die technische voorschriften bevatten. Deze voorschriften zijn nodig ter bevordering van de luchtvaartveiligheid en zijn evenredig aan het met deze voorschriften beoogde doel. De notificatie heeft niet geleid tot het maken van opmerkingen met betrekking tot de ontwerpregeling. Er zijn derhalve geen aanpassingen doorgevoerd na afloop van de notificatieprocedure.

Inwerkingtreding

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. Deze regeling treedt met ingang van 1 oktober 2020 in werking en daarmee op een vast verandermoment. Tevens is rekening gehouden met de publicatietermijn van twee maanden.

Artikelsgewijs

Artikel 1

Begrippen die reeds zijn gedefinieerd in hogere regelgeving waar onderhavige regeling op is gebaseerd, komen niet meer terug in dit artikel. Zo is het begrip 'basisverordening' reeds gedefinieerd in de Wet luchtvaart. Daarnaast zijn voor de begrippen MLA, MLH, en de lichte gyrokopter, in het Besluit luchtvaartuigen 2008, begripsomschrijvingen gegeven. De term 'luchtwerk' is in het Besluit vluchtuitvoering omschreven. Begrippen die gebruikt worden in deze regeling en nog niet (eerder) zijn gedefinieerd, zijn in deze bepaling opgenomen.

Verder is voor een aantal omschrijvingen aansluiting gezocht bij de definiëring die in Europees verband worden gebruikt.

De in deze bepaling genoemde verdragen betreffen overeenkomsten ten aanzien van de luchtwaardigheid van niet-Europees gereguleerde luchtvaartuigen die Nederland met onder meer de Verenigde Staten van Amerika en Canada heeft gesloten. Nederland is eveneens verdragspartij bij de Multilaterale Overeenkomst inzake bewijzen van luchtwaardigheid van ingevoerde luchtvaartuigen. De andere bij dit verdrag aangesloten landen zijn:

- | | |
|---------------|-----------------------|
| – België | – Luxemburg |
| – Denemarken | – Noorwegen |
| – Duitsland | – Oostenrijk |
| – Finland | – Portugal |
| – Frankrijk | – Spanje |
| – Griekenland | – Turkije |
| – Ierland | – Verenigd Koninkrijk |
| – IJsland | – Zweden |
| – Italië | – Zwitserland |

De Europese Unie wordt niet in de omschrijving van 'verdragsland' vermeld omdat Nederland geen apart luchtvaartverdrag heeft met de EU zoals dat wel het geval is met een aantal in de omschrijving en hierboven vermelde niet-EU landen.

Artikel 2

In artikel 2 is het toepassingsbereik van deze regeling opgenomen. Luchtvaartuigen als bedoeld in Bijlage I bij de basisverordening vallen buiten de werking van deze verordening. Het is aan de lidstaten overgelaten deze al dan niet nationaal te reguleren. Voor een aantal van deze luchtvaartuigen waaronder amateurbouwvluchtvaartuigen en MLA's, zijn in Nederland aparte regelingen betreffende de luchtwaardigheid en gebruiksbeperkingen vastgesteld. Daarnaast bestonden voor deze en andere, buiten de werking van de basisverordening vallende luchtvaartuigen, waaronder (Nederlandse) luchtvaartuigen die volledig worden ingezet voor niet-militaire staatsactiviteiten of diensten (voor bijvoorbeeld douane-, politie-, opsporings-, reddings-, en kustbewakings- activiteiten of diensten, ook wel niet-militaire staatsluchtvaartuigen genoemd), aparte regelingen betreffende het onderhoud, typecertificering, en bewijzen van luchtwaardigheid. Deze onderwerpen zijn in onderhavige regeling opgenomen. De regeling is van toepassing op eerdergenoemde niet-militaire staatsluchtvaartuigen, amateurbouwvluchtvaartuigen, MLA's, MLH's, schermvliegtuigen, lichte gyrokopters en bepaalde historische luchtvaartuigen. Op Nederlandse luchtvaartuigen waarvoor een speciaal-BvL is afgegeven en die niet commercieel opereren (onder een zogenoemde *Air Operator Certificate*, AOC), is een aantal onderhoudsbepalingen niet van toepassing. Dit betekent onder meer dat voor ingrijpende wijzigingen aan het luchtvaartuig of aanpassingen aan het materiaal geen aanvullend typecertificaat wordt afgegeven.

Artikelen 3 en 4

Voor het ontwerp van amateurbouwvluchtvaartuigen gelden enkele specifieke eisen, die in de artikelen 3 en 4 zijn opgenomen. De verantwoordelijkheid voor het ontwerp, de constructie en de bouw van amateurbouwvluchtvaartuigen en daarmee de verantwoordelijkheid voor de eigen veiligheid wordt in de regeling bij de bouwer en de houder van het luchtvaartuig, gelegd. Dit beleid werd en wordt nog immer gedragen door de ervaring dat de eigen verantwoordelijkheid van zelfbouwers in Nederland zo groot is, dat het ontbreken van verregaande vormen van toezicht niet leidt tot een onacceptabel veiligheidsniveau. Een amateurbouwvluchtvaartuig beschikt niet over een gegarandeerd minimaal veiligheidsniveau vergelijkbaar met de internationaal gecertificeerde luchtvaart. De variatie in kwaliteit van deze luchtvaartuigen is groter dan onder een strikt kwaliteitssysteem in de fabriek geproduceerde luchtvaartuigen. Een luchtvaartuig gebouwd door een ervaren en deskundige bouwer kan de hoogste kwaliteit hebben, maar de kwaliteit van een luchtvaartuig gebouwd door een minder ervaren of deskundige bouwer kan ook uitkomen op een niveau dat het minimale fabriek-kwaliteitsniveau niet haalt. Het is niet mogelijk per luchtvaartuig dit onderscheid te maken.

Amateurbouwvluchtvaartuigen waarvoor de minister het eigen ontwerp van een bouwer kan accepteren vallen onder verschillende categorieën luchtvaartuigen zoals zweef-, en motorvliegtuigen, lichte sportvliegtuigen (LSA, *Light Sport Aeroplanes*), zeer lichte vliegtuigen (VLA, *Very Light Aeroplanes*), en zeer lichte helikopters (VLH, *Very Light Rotorcraft*). Daar zijn met deze regeling de ballonnen aan toegevoegd (HB, *Hot Air Balloons*). Technische eisen aan luchtvaartuigen uit deze categorieën staan in zogenoemde *Certification Specifications* (CS), die door de *European (Union) Aviation Safety Agency* (EASA) worden uitgegeven, waarbij CS-22, *Sailplanes and Powered Sailplanes*, CS-23, *Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes*, en CS-27, *Small Rotorcraft*, betreft. Ten aanzien van het ontwerp van dergelijke typen amateurbouwvluchtvaartuigen geldt dat een vergelijkbaar veiligheidsniveau als de in artikel 3 genoemde CS wordt bereikt door het ontwerp niet ten opzichte van alle paragrafen uit de betreffende CS te toetsen maar slechts aan de relevante paragrafen. Een en ander is nader uitgewerkt in bijlage 1 bij deze regeling, waarbij het niet van toepassing verklaren van een paragraaf van de desbetreffende CS beargumenteerd moet worden.

Voor de radiocommunicatie-, navigatie-, en identificatieapparatuur gelden dezelfde (huidig geldende) eisen inzake uitrustingsstukken als voor de gecertificeerde luchtvaart. Deze apparatuur is essentieel voor een veilige integratie van amateur-gebouwde luchtvaartuigen in het luchtverkeer. Deze apparatuur mag niet interfereren met de systemen van het andere luchtverkeer en moet daarom aan dezelfde eisen voldoen. In CS-STAN staat voor verschillende apparatuur aangegeven waar toegelaten types aan moeten voldoen. De apparatuur zal veelal moeten zijn voorzien van een zogenoemde (E)TSO-goedkeuring (European Technical Standard Order). Ook voor de verplichte instrumenten is het belangrijk voor de veiligheid dat deze goed aanwijzen ook hiervoor is in CS-STAN en de (E)TSO's informatie te vinden wat de eisen voor toegelaten typen zijn.

Ten aanzien van de bouw van replica's geldt dat validatie van een in Nederland te bouwen replica moet plaatsvinden om te bepalen of het ontwerp in voldoende mate voldoet aan de luchtwaardigheidseisen en om te bepalen of ontwerp en bouwwijze geschikt zijn voor de bouw door een amateurbouwer. Dit is met name van belang daar waar de te bouwen replica afwijkt van het origineel door het niet meer beschikbaar zijn van originele materialen zoals de bekleding of een motor. De beoordeling hiervan vindt op vergelijkbare wijze plaats als voor een eigen ontwerp.

Voor een niet in Nederland zelf ontworpen amateurbouwvluchtvaartuig zal de minister terugvallen op de ontwerpacceptatie van een aantal andere landen (artikel 4, zesde lid). Van deze landen is de amateurbouwregelgeving beoordeeld als van overeenkomstig (Nederlands) veiligheidsniveau ten aanzien van de beoordeling van het ontwerp. Met de update van de Belgische regelgeving in 2018, dat als adequaat is beoordeeld, is België toegevoegd. Nieuwe landen kunnen eventueel worden toegevoegd nadat de aangeleverde (benodigde) informatie als van een adequaat veiligheidsniveau is beoordeeld.

Omdat in met name het Verenigd Koninkrijk ook een aantal zogenoemde zelfbouwkits in de categorie MLA voor amateurbouw zijn goedgekeurd bestaat door deze overname van de goedkeuring van het VK ook de mogelijkheid om deze kits in Nederland te bouwen.

Om te voorkomen dat aan het einde van het bouwproces problemen over de acceptatie van het gebouwde type vluchtvaartuig ontstaan, wordt elk bouwproject voor de start aan de minister gemeld. Deze melding gaat gepaard met de bewijsvoering dat het ontwerp geschikt is voor amateurbouw in Nederland. Dit kan door middel van een (amateurbouw-)BvL voor het te bouwen type uit een van de genoemde landen, of een verwijzing naar een reeds eerder in Nederland gebouwd toestel. Bij deze melding aan de minister kan indien gewenst tevens een mogelijke PH-registratie voor het eindproduct worden gereserveerd.

Artikelen 5 tot en met 8

Artikel 5 omvat enkele algemene procedurele regels die in acht moeten worden genomen door de aanvrager voor afgifte van een BvL dan wel verlenging van de geldigheidstermijn van een BvL. De artikelen 6 tot en met 8 betreffen bepalingen die gelden voor die niet-EASA vluchtvaartuigen (vluchtvaartuigen die niet onder de werking van basisverordening vallen) die wel aan de door ICAO gestelde (luchtwaardigheids)eisen voor internationale vluchtvaart voldoen en die zijn ontworpen en vervaardigd in een staat waarmee Nederland een overeenkomst heeft gesloten ten aanzien van de afgifte van bewijzen van luchtwaardigheid. Vluchtvaartuigen waarvan het type is ontworpen in één van deze landen worden door de minister, vanwege deze reeds geruime tijd bestaande verdragsrelaties, betrouwbaar geacht en dus geaccepteerd. Uitgangspunt is daarbij dat het vluchtvaartuig voldoet aan een ontwerp dat is goedgekeurd conform ICAO Annex 8 door middel van een civiel goedgekeurd type-ontwerp van de staat van ontwerp. Daarnaast wordt dit ontwerp nog steeds ondersteund door de staat van ontwerp door het bevestigen van de uitgifte van verplichte instructies betreffende de luchtwaardigheidsaanwijzingen conform ICAO Annex 8.

Daar waar de staat verantwoordelijk voor het ontwerp (staat van ontwerp) en productie van het vluchtvaartuig en het vluchtvaartuig zelf voldoen aan de internationale vereisten die voortvloeien uit het ICAO-verdrag (o.m. ICAO Annex 8), en Nederland een overeenkomst ten aanzien van het accepteren van elkaars bewijzen van luchtwaardigheid met dit land heeft afgesloten, geeft de minister een internationaal te gebruiken ICAO-standaard-BvL af. Voor de acceptatie van individuele vluchtvaartuigen valt de minister terug op de reeds eerder in Nederland geaccepteerde ontwerpen van vluchtvaartuigen of het ontwerp dat in eerste instantie is goedgekeurd door een land waar Nederland eerder een overeenkomst ten aanzien van het accepteren van elkaars ontwerpen mee heeft afgesloten. De minister maakt bij de afgifte van het ICAO-standaard-BvL gebruik van de kennis en expertise van de sector door middel van de acceptatiekeuring.

Artikel 7 heeft allereerst betrekking op de import van vluchtvaartuigen (in Nederland) uit landen waarmee Nederland eerder een overeenkomst betreffende de wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid heeft gesloten, onder meer met de Verenigde Staten van Amerika en Canada. Dit artikel betreft daarnaast de situatie dat een vluchtvaartuig vervaardigd in een verdragsland wordt geïmporteerd uit een ander verdragsland. In artikel 7 staan tevens de procedures die gelden voor de import van een vluchtvaartuig uit een land waarmee de minister geen verdrag heeft afgesloten. De minister kan pas een ICAO-standaard-BvL afgeven wanneer is aangetoond dat het ontwerp van het vluchtvaartuig in de configuratie zoals het vluchtvaartuig wordt geïmporteerd aan de luchtwaardigheidseisen voldoet. Dit kan door aan te tonen dat het vluchtvaartuig voldoet aan het geaccepteerde type-ontwerp, en als het daarvan afwijkt, dat deze afwijkingen voldoen aan goedgekeurde aanvullingen op het type-certificaat. Informatie over de goedgekeurde configuratie kan bij de ILT worden verkregen. Verder zullen de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen uitgevoerd moeten zijn en het vluchtvaartuig na inspectie luchtwaardig en geschikt voor veilige operatie zijn bevonden. Omdat de invulling van de eisen van een technische administratie van land tot land kan verschillen kan de benodigde bewijsvoering waaruit bovenstaande blijkt variëren afhankelijk van het land van export. Wanneer bij oudere vluchtvaartuigen niet meer de complete technische administratie beschikbaar is, is het aan te raden contact op te nemen met de ILT hoe te handelen.

Geïmporteerde vluchtvaartuigen bedoeld in artikel 7, die door de minister luchtwaardig worden

bevonden moeten in bepaalde gevallen nog voldoen aan bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen. Bijvoorbeeld, een luchtvaartuig dat uit de Verenigde Staten van Amerika wordt geïmporteerd blijkt nog niet voorzien te zijn van een door de minister voorgeschreven waarschuwingsslampje aan het toestel; het gaat dan om een luchtwaardig bevonden luchtvaartuig, dat echter door de minister nog niet kan worden voorzien van een ICAO-standaard-BvL omdat nog niet aan dit voorschrift is voldaan. Dit voorschrift is zo'n bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzing. Nadat de betreffende verlichting in het luchtvaartuig is aangebracht wordt het ICAO-standaard-BvL afgegeven. Dit geldt ook voor de verplichte voorschriften van het land van ontwerp.

Artikel 9

In artikel 9 is bepaald aan welke eisen een amateurbouwluchtvaartuig moet voldoen om te kunnen worden voorzien van een speciaal-BvL. Een van de criteria ingevolge Bijlage I bij de basisverordening voor de kwalificatie amateurbouwluchtvaartuig is dat het luchtvaartuig voor tenminste 51% is gebouwd en geassembleerd door een niet-beroepsbeoefenaar of een non-profitorganisatie van niet-beroepsbeoefenaars, voor eigen gebruik en zonder enig commercieel doel. Dit en daarmee dat het amateurbouwluchtvaartuig gebouwd is conform het ontwerp en eventuele door de ontwerper goedgekeurde wijzigingen (onderdeel b) moet blijken uit een verklaring van de bouwer. Deze verklaring kan er als volgt uitzien:

'Hierbij verklaart (naam ... adres ...) dat hij het amateurbouwluchtvaartuig type ..., serienummer ... , heeft gebouwd conform het ontwerp, met de volgende door de ontwerper goedgekeurde wijzigingen a,b,c, enz., en dat tenminste 51% van de bouw en assemblage van het luchtvaartuig door hem is uitgevoerd.

datum ..., handtekening ...'.

De in onderdeel c van artikel 9 genoemde verklaring van een onderhoudstechnicus, het door een erkend bedrijf aangewezen personeelslid, dat gemachtigd is een BvL-verlengingsinspectie of een AR uit te voeren dan wel van een deskundig persoon die hiertoe door de minister is aangewezen, niet zijnde de bouwer zelf, dat op grond van een globaal onderzoek geen belangrijke tekortkomingen zijn waargenomen kan er als volgt uitzien:

'Hierbij verklaart (naam ... adres ...) als GWK nr bvb ... / ZVT nr bvb ... / aangewezen deskundige, dat hij op grond van een globaal onderzoek geen belangrijke tekortkomingen heeft waargenomen aan het amateurbouwluchtvaartuig van het type ..., serienummer ... dat is gebouwd door (naam ... adres ... en er dus geen redenen zijn te twifelen aan de verklaring dd. ... van de bouwer dat deze het luchtvaartuig conform het ontwerp heeft gebouwd.

datum ... handtekening ...'.

Een technisch voldoende onderlegde inspecteur van de NVAV (Nederlandse Vereniging van Amateur-bouw Luchtvaartuigen) kan eventueel door de minister als deskundig persoon worden aangewezen.

De verklaring dat alle verplichte luchtwaardigheidsaanwijzingen en door de ontwerper of kitfabrikant voorgeschreven wijzigingen zijn uitgevoerd, en alle verplichte onderhoudsaanwijzingen zijn nagekomen (onderdeel d), kan er als volgt uitzien:

'Hierbij verklaart naam ... adres ... als eigenaar/houder van het amateurbouwluchtvaartuig type ... serienr. ... dat daaraan de volgende verplichte wijzigingen zijn uitgevoerd: a. ... b. ... enz.

En alle verplichte onderhoudsaanwijzingen zijn nagekomen.

datum ... handtekening ...'.

Verplicht zijn Airworthiness directives (AD) en Bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen (BLA's) en de door de ontwerper/kitfabrikant voorgeschreven wijzigingen, veelal in de vorm van service bulletins (SB's), die te maken hebben met de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig.

In beginsel zijn alleen de onderhoudsaanwijzingen die betrekking hebben op instrumenten, systemen en kompassen, verplicht. Dit kunnen Maintenance Directives (MD) zijn (zoals de MD over periodiek onderhoud aan instrumenten en systemen en de MD over magnetische kompassen). Aanvullend op de verklaring moet de uitvoering van die verplichte onderhoudsaanwijzingen kunnen worden aangetoond met een certificaat of log-entry van een daartoe bevoegd of erkend bedrijf of persoon. Bij de aanvraag wordt dus een certificaat of log-entry gevoegd waaruit blijkt dat voor wat betreft de instrumenten, systemen (avionica) en kompassen wordt voldaan aan de van toepassing zijnde MD's.

Deze verplichtingen ten aanzien van onderhoud zijn gebaseerd op hoofdstuk 5 van deze regeling.

Indien er geen geluidseisen voor het desbetreffende luchtvaartuig bestaan, dan is een meetrapport niet noodzakelijk en zal daarover een geluidsverklaring (als bedoeld in artikel 15 van het Besluit luchtvaartuigen 2008) worden afgegeven.

Artikel 10

Voor het verkrijgen van een speciaal-BvL moet de houder van een MLA, MLH of gemotoriseerd schermvliegtuig een aanvraag indienen voorzien van een aantal bescheiden. Een van deze bescheiden betreft een document waaruit blijkt dat het desbetreffende type MLA, MLH of gemotoriseerd schermvliegtuig voldoet aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsnormen zoals die zijn ontwikkeld door de bevoegde nationale autoriteiten van Duitsland, Groot-Brittannië of Tsjechië. Het document moet zijn afgegeven door de luchtvaartautoriteit van het land aan de luchtwaardigheidsnormen waarvan het desbetreffende luchtvaartuig voldoet en waaruit blijkt dat het luchtvaartuig is goedgekeurd door of namens de desbetreffende luchtvaartautoriteit. Indien geen door de desbetreffende luchtvaartautoriteit afgegeven document wordt overgelegd, wordt geen speciaal-BvL afgegeven. Van belang is te vermelden dat de minister niet toetst aan de eerder genoemde (buitenlandse) luchtwaardigheidsnormen, het betreft immers geen algemeen verbindende voorschriften, en daar dan ook niet op handhaaft. De genoemde Duitse, Britse en Tsjechische normen liggen wel ter informatie ter inzage bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (verder: ILT) en zijn geplaatst op de website van de ILT, www.ilent.nl. Ook hier geldt dat nieuwe landen eventueel kunnen worden toegevoegd nadat de door de betrokken sector in dat verband en daartoe aangeleverde (benodigde) informatie als van een adequaat veiligheidsniveau is beoordeeld.

De onderdelen d en e betreffen de geluidsnormering en de geluidsproductie van MLA's, MLH's, gyrokopters, en gemotoriseerde schermvliegtuigen. De geluidsnormering voor MLA's en gemotoriseerde schermvliegtuigen ligt op 60dB(A). Voor MLH's en gyrokopters, wordt aangesloten bij de Duitse normering te weten 68 dB(A). De geluidmeting moet voor MLA's, MLH's, gyrokopters en gemotoriseerde schermvliegtuigen zijn uitgevoerd volgens de in Duitsland toegepaste meetmethode. In Nederland is gekozen voor de Duitse meetprocedure omdat deze goed aansluit bij de ICAO-meetprocedure voor de kleine luchtvaart. Van het door of namens één van de eerder genoemde autoriteiten dan wel door een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie opgestelde geluidmeetrapport inzake het betreffende luchtvaartuig, waarvoor het speciaal-BvL is aangevraagd en inhoudt, dat het betreffende toestel voor wat betreft de voor de geluidsproductie van belang zijnde aspecten overeenstemt met het luchtvaartuig waaraan de geluidsmetingen zijn uitgevoerd, moet een uittreksel worden overgelegd (bijlage 2). De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) is vooralsnog de enige door de minister erkende organisatie die dit document afgeeft. Het is niet de verwachting dat daar binnen afzienbare termijn andere organisaties of personen hier bij zullen komen.

Artikelen 11 en 12

Bij het onderzoek naar de luchtwaardigheid van een historisch luchtvaartuig kan blijken dat het luchtvaartuig slechts met beperkingen een redelijk niveau van luchtwaardigheid kan verkrijgen. Bij beperkingen moet gedacht worden aan vermindering van de maximaal toegelaten startmassa, operationele beperkingen, beperking van aantal zitplaatsen of mee te nemen passagiers of bouw of constructie van het desbetreffende luchtvaartuig. Slechts met dergelijke beperkingen kan ten behoeve van het luchtvaartuig een speciaal-BvL worden afgegeven. 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. Daarom zal van geval tot geval moeten worden nagegaan welke gegevens nodig zijn en welke bescheiden moeten worden ingediend.

Artikel 13

Ook ten behoeve van zogenoemde *orphan aircraft* kan een speciaal-BvL worden afgegeven. Het betreft oude luchtvaartuigen met aanvankelijk een ICAO-standaard-BvL, dat echter op enig moment ambtshalve is omgezet in een speciaal-BvL. Omdat de staat van ontwerp zijn verklaring van ondersteuning van het ontwerp heeft ingetrokken kan het luchtvaartuig niet meer blijven voldoen aan de eisen van ICAO Annex 8. De staat van ontwerp trekt zijn verklaring in omdat de fabrikant (de houder van het type-certificaat) zijn type-certificaat heeft ingeleverd omdat hij bijvoorbeeld niet meer bestaat, failliet is, of omdat de fabrikant aangeeft niets meer te doen aan oude luchtvaartuigen en de staat van ontwerp aangeeft niet zelf het luchtvaartuig te zullen onderhouden. Omdat deze luchtvaartuigen niet meer aan de internationale eisen van ICAO Annex 8 voldoen, kan de minister het ICAO-standaard-BvL niet meer handhaven en daarmee rechten geven om het soevereine luchtruim van andere landen binnen te vliegen. Deze luchtvaartuigen zijn als het ware 'wees' geworden. Het betreft een beperkt

aantal oude luchtvaartuigen die in de afgelopen jaren bewezen hebben geen technische problemen op te leveren. Daarom is het verantwoord deze luchtvaartuigen niet alleen voorlopig door te laten vliegen, maar ook de mogelijkheid tot beperkte import te creëren. Voor luchtvaartuigen met een maximaal toegelaten startmassa (*maximum take-off weight*, MTOM) van 2000 kg of minder, gelijk aan de grens van de zogenoemde 'European Light Aircraft' klasse 2, kan weer een speciaal-BvL worden aangevraagd. Omdat het hier veelal oude luchtvaartuigen betreft die al ontworpen zijn voordat de ICAO is opgericht, komen ook luchtvaartuigen in aanmerking die onder het pre-ICAO-regiem van een verdragsstaat zijn ontworpen en geproduceerd. Daarnaast wordt een uitzondering gemaakt voor de zweefvliegtuigen die zijn ontworpen in het Verenigd Koninkrijk (VK). In het VK zijn zweefvliegtuigen niet gereguleerd en wordt teruggevallen op de toelating, '*datasheet*', van de *British Glider Association* (BGA). De BGA heeft de vergelijkbare taken en verantwoordelijkheden voor de blijvende luchtwaardigheid ingevuld, die normaal gesproken door de luchtvaartautoriteit worden ingevuld en uitgevoerd. In geval zich in de toekomst wel technische problemen manifesteren, kan de minister deze speciaal-BvL's alsnog intrekken. De verdere nationale onderhoudsvorschriften blijven van toepassing als ware het luchtvaartuig nog voorzien van een ICAO-standaard-BvL.

Artikel 14

Een in het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen ingeschreven luchtvaartuig met een ICAO-standaard-BvL dat zal worden geëxporteerd naar het buitenland, of een Nederlands luchtvaartuig met een EASA-BvL dat zal worden geëxporteerd naar een niet-EASA-land, moet zijn voorzien van een export-BvL. Met een export-BvL verklaart het exporterende land dat het luchtvaartuig voldoet aan de luchtwaardigheidseisen van het importerende land. Het uitvoeren van de vlucht naar het importerende land vindt ingevolge artikel 3.8 van de Wet luchtvaart plaats op basis van een geldig BvL. Dat kan een ICAO-standaard-BvL of een EASA-BvL zijn. Bij de vluchttuitvoering dient dan ook in ieder geval een geldig BvL aan boord te zijn totdat het toestel is uitgeschreven uit het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen.

Met een export-BvL wordt een eventuele verkoop van het luchtvaartuig aan potentiële eigenaren uit niet-EASA-landen vergemakkelijkt en het eenvoudiger gemaakt voor de buitenlandse luchtvaartautoriteit om inzicht te krijgen in de luchtwaardigheid van het uit Nederland te importeren luchtvaartuig. Voorafgaand aan de afgifte van een export-BvL vindt een export-inspectie plaats waarin wordt beoordeeld of het luchtvaartuig aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen voldoet. De beoordeling wordt vastgelegd in een inspectierapport waarvan het model kan worden gedownload van de website van de ILT, www.ilent.nl.

Artikel 15

De minister verlengt de geldigheidsduur van een ICAO-standaard-BvL, een speciaal-BvL betreffende een orphan aircraft of een speciaal-BvL betreffende een historisch luchtvaartuig nadat zij daarover is geadviseerd door daartoe erkende bedrijven of personen. Een inspectierapport met daarin het advies over de luchtwaardigheid van het betreffende luchtvaartuig maakt deel uit van de verlengingsaanvraag. Indien alle vragen in het BvL-verlengingsinspectierapport uiteindelijk bevestigend zijn beantwoord, wordt een positief advies gegeven. Worden een of meerdere vragen negatief beantwoord, dan wordt negatief geadviseerd. Voor de rapportage wordt gebruik gemaakt van een door de minister elektronisch beschikbaar gesteld model. Ook de Airworthiness Review (AR) moet met een positieve rapportage en een positief advies afgesloten worden.

De aanvraag voor de verlenging kan ook reeds zonder het inspectierapport en het advies worden ingediend. De aanvraag wordt echter pas in behandeling genomen nadat ook dit rapport met het advies is overgelegd.

Het kan voorkomen dat uit de BvL-verlengingsinspectie zaken naar voren komen die opgelost moeten zijn voordat de geldigheidsduur van het BvL verlengd kan worden. Met name bij oudere luchtvaartuigen kan een en ander echter niet zeer snel geregeld worden. In dat geval accepteert de minister een maximale uitloop van het proces van 6 maanden waarbinnen de termijn van geldigheid van het BvL toch nog verlengd kan worden. Is de uitloop nog langer, dan moet een nieuwe aanvraag voor een BvL worden ingediend, waarna de afgifte procedure gaat lopen.

Artikel 16

Bij de aanvraag voor de verlenging van de geldigheidsduur van een speciaal-BvL betreffende een amateurbouwvluchtvaartuig, een MLA, een MLH, een lichte gyrokopter, of een schermvliegtuig, moet de houder van het desbetreffende luchtvaartuig een verklaring overleggen waaruit blijkt dat het toestel nog steeds in luchtwaardige conditie verkeert.

De verklaring kan er als volgt uitzien:

'Hierbij verklaart naam ... adres ... als houder van het luchtvaartuig type ... serienr. ... PH- ...

- a. dat het luchtvaartuig nog steeds in luchtwaardige toestand verkeert;
- b. dat eventuele wijzigingen zijn die niet op voorhand zijn goedgekeurd, zijn goedgekeurd door de minister, te weten: a. ... , onder goedkeuringsnummer, b. ... , onder goedkeuringsnummer, enz., dan wel niet van toepassing omdat er geen wijzigingen zijn uitgevoerd;
- c. dat eventuele geluidswijzigingen zijn goedgekeurd door de minister, onder goedkeuringsnummer, dan wel niet van toepassing omdat er geen wijzigingen zijn uitgevoerd;
- d. dat het luchtvaartuig is onderhouden conform de aanwijzingen van de ontwerper;
- e. dat alle verplichte luchtwaardigheidsaanwijzingen en door de ontwerper of kitfabrikant voorgeschreven wijzigingen zijn uitgevoerd., dan wel niet van toepassing omdat er geen aanwijzingen zijn voorgeschreven;
- f. dat alle verplichte onderhoudsaanwijzingen zijn nagekomen
- g. het aantal vliegreuren tijdens de voorgaande 12 maanden: ..

datum ... handtekening ...'.

De verklaring wordt medeondertekend door een daartoe bevoegde onderhoudstechnicus. Ook het door een erkend bedrijf aangewezen personeelslid, dat gemachtigd is een BvL-verlengingsinspectie of een AR uit te voeren kan namens dat bedrijf de verklaring medeondertekenen. De medeondertekening houdt in dat de verklaring betreffende de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig naar zijn of haar deskundig oordeel op juiste gronden is opgesteld. De luchtwaardigheid van schermvliegtuigen in combinatie met een motor is geheel gelegen in de toestand van het scherm. De beoordeling daarvan valt echter buiten de bevoegdheid van de genoemde bevoegde personen. Medeondertekening heeft in dergelijke gevallen dan ook geen zin en kan achterwege blijven. De medeondertekening wordt nu ook ingevoerd voor amateurbouwluchtvaartuigen. Hoewel er ten opzichte van de 'oude' Regeling amateurbouwluchtvaartuigen, geen wijzigingen zijn in de mogelijkheid om als eigenaar het onderhoud grotendeels onder eigen verantwoordelijkheid (te laten) uitvoeren, wordt met onderhavige regeling een tweede onafhankelijke extra check ingevoerd zoals reeds eerder bij de MLA's en MLH's is voorgeschreven. De eigenaar blijft evenwel verantwoordelijk. Om een beter inzicht te krijgen naar het gebruik van MLA's, MLH's, lichte gyrokopters en schermvliegtuigen, wordt voortaan gevraagd naar het aantal vliegreuren in het jaar voorafgaande aan de BvL-verlenging, zoals reeds bij amateurbouwluchtvaartuigen was bepaald.

Artikel 17

De minister kan in bijzondere omstandigheden zelf BvL-verlengingsinspecties, acceptatiekeuringen of BvL-exportinspecties uitvoeren. Deze zullen in beginsel dan door de ILT (namens de minister) worden uitgevoerd. In bepaalde bijzondere omstandigheden, met name in gevallen waarbij het betreffende luchtvaartuig uitsluitend in het buitenland wordt gebruikt, kan een BvL-verlengingsinspectie, een acceptatiekeuring of een BvL-exportinspectie waar mogelijk echter door een erkend bedrijf worden verricht omdat dat sneller en efficiënter is dan een inspectie door de ILT. Indien er geen erkend bedrijf voorhanden is zal de inspectie door de ILT worden verricht.

Artikel 18

Bij de verlengingsinspectie en exportinspectie zullen in ieder geval de luchtvaartuigdocumenten, de technische administratie, de configuratie van het luchtvaartuig, het onderhoud sinds de vorige BvL-verlengingsinspectie en de technische staat, worden geïnspecteerd. De diepgang van de inspectie van de technische staat wordt bepaald aan de hand van factoren zoals, gebruik, leeftijd, vliegreuren, onderhoudshistorie, belangrijke herstellingen, documentatie, en anderszins bekende gegevens. De 100-uurs-inspectie of jaarlijkse inspectie betreft een inspectie die in alle onderhoudsprogramma's en -voorschriften van fabrikanten voor luchtvaartuigen die behoren tot de algemene luchtvaart wordt voorgeschreven. Met de 'check and inspect'-punten wordt gecontroleerd of alles nog luchtwaardig is. Voor het uitvoeren van de BvL-verlengingsinspectie is aangesloten bij de in Europees verband afgesproken termijn van 90 dagen.

Artikel 19

Om zeker te stellen dat tijdens de BvL-verlengingsinspectie geen controle van de eigen werkzaamheden wordt uitgevoerd, zal de persoon die de inspectie uitvoert niet tevens zijn belast met het technische beheer van het onderhoud van het betreffende luchtvaartuig. De minister volstaat vervolgens met het nemen van steekproeven ten aanzien van de luchtvaartuigen en bij de bevoegd verklaarde bedrijven. Overmacht doet zich voor indien er sprake is van extreme weersomstandigheden of in het geval van een technische storing van het luchtvaartuig.

Artikelen 20 tot en met 23

Deze artikelen betreffen procedurele bepalingen inzake de wijziging, overdracht, vernieuwing, schorsing en intrekking van het BvL. De minister wijzigt een BvL ambtshalve indien wordt geconstateerd dat de gegevens zoals door de minister vermeld op het betreffende document niet juist zijn. Het kan bijvoorbeeld gaan om een typefout, maar ook indien door een modificatie aan het luchtvaartuig de typeaanduiding zoals opgenomen op het document niet meer klopt. In dat geval dient op het document het nieuwe typenummer te worden vermeld.

Bij verlies (of digitaal verloren gaan) van het BvL dient bij de aanvraag tot vernieuwing van het document een proces-verbaal te worden overgelegd. Dit kan op digitale wijze. Vernieuwing van het BvL vindt op digitale wijze plaats. Ook terugzending aan de minister van het oorspronkelijke document kan digitaal.

In deze bepalingen zijn tevens de procedurele regels, voor zover niet in hogere regelgeving (onder meer in artikel 3.17 Wet luchtvaart) vastgelegd, betreffende schorsing en intrekking van een BvL, waaronder de wijze van bekendmaking, opgenomen.

Artikelen 24 tot en met 27

Wijziging van een luchtvaartuig betekent dat afgeweken gaat worden van het goedgekeurde ontwerp. Dit is alleen toegestaan als het ontwerp van de wijziging voor het betreffende luchtvaartuig door of namens de minister is goedgekeurd al dan niet nadat de daarvoor benodigde aanvragen zijn ingediend (artikel 26). De uitvoering van een wijziging valt onder het onderhoud van het luchtvaartuig en dan ook als zodanig verantwoord te worden. Reparaties van een luchtvaartuig volgens standaardtechnieken (FAA AC-43-13) of de voorschriften van de fabrikant zoals vastgelegd in zijn onderhoudshandboeken, kunnen zonder meer worden uitgevoerd. Indien een benodigde reparatie niet in de standaardtechnieken of in deze handboeken is omschreven valt deze niet onder het goedgekeurde ontwerp. Het ontwerp van deze reparatie wordt gezien als een wijziging op het goedgekeurde ontwerp en zal dan ook als zodanig behandeld worden.

Voor luchtvaartuigen voorzien van een ICAO-standaard-BvL en historische luchtvaartuigen voorzien van een speciaal-BvL accepteert de minister automatisch een wijziging van het betreffende luchtvaartuig indien wordt voldaan aan de in het eerste lid van artikel 27 opgenomen voorwaarden. Ook onder bepaalde voorwaarden stemt de minister op voorhand in met het ontwerp van een wijziging van een orphan aircraft, een amateurbouwvluchtvaartuig, een MLA, een MLH, een lichte gyrocopter, of een schermvliegtuig. In deze gevallen is dan ook geen aanvraag om goedkeuring van de wijziging bij de minister nodig.

De voorwaarden zien op 3 aspecten:

1. het ontwerp van de wijziging is reeds eerder direct of indirect goedgekeurd of geaccepteerd door de minister. Het opnieuw ter keuring aanbieden van het ontwerp leidt tot onnodige administratieve lasten en werkzaamheden die geen toegevoegde waarde voor de veiligheid hebben. De voorwaarden zijn nu voor veel typen luchtvaartuigen geharmoniseerd en de kleine verschillen tussen de oude regelingen weggewerkt.
2. de wijziging heeft geen invloed op de geluidsproductie van het luchtvaartuig. Indien de wijziging wel invloed heeft op de geluidsproductie, moet een nieuw geluidscertificaat of geluidsverklaring worden aangevraagd, waarbij eventueel nieuwe geluidsmetingen nodig zijn. Ook wanneer er geen geluidseisen voor het desbetreffende luchtvaartuig bestaan, moet een nieuwe geluidsverklaring worden aangevraagd. Dit is namelijk het enige document waarop de voor het geluid relevante gegevens worden vastgelegd. Ook voor een historisch luchtvaartuig waarvoor oorspronkelijk geen geluidseisen van toepassing zijn, kan het voorkomen dat door deze wijziging alsnog geluidseisen van toepassing worden (overeenkomstig ICAO-Annex 16, Boekdeel I¹⁰).
3. de wijziging heeft geen invloed op de gegevens van het betreffende luchtvaartuig in het Nederlandse luchtvaartuigenregister. De minister heeft de internationale (ICAO) verplichting om een register te voeren van de in Nederland geregistreerde luchtvaartuigen. Hier is verplicht een aantal standaard gegevens van het luchtvaartuig opgenomen. Wanneer de wijziging consequenties voor deze gegevens heeft, moeten de wijzigingen worden gemeld aan de minister zodat het register kan worden bijgewerkt.

De ontwerper van een amateurbouwvluchtvaartuig, vaak een kitfabrikant, geeft de bouwer vaak op een aantal punten in het ontwerp een zekere vrijheid voor de detail-invulling. Bijvoorbeeld de specifieke plaats van een instrument in het dashboard kan door de bouwer aangepast worden aan zijn eigen specifieke voorkeuren. Wanneer de houder van het luchtvaartuig later een wijziging van het luchtvaartuig wil doorvoeren die binnen deze door de ontwerper/kitfabrikant geboden invullingsruimte valt,

¹⁰ Boekdeel I van Bijlage 16 bij het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109), betreffende geluidseisen voor luchtvaartuigen.

wordt het ontwerp van deze wijziging door de minister als goedgekeurd door de fabrikant beschouwd. Er hoeft hiervoor dan ook geen wijzigingsaanvraag te worden ingediend.

Of een wijziging waarvoor de minister op voorhand heeft ingestemd, verenigbaar is met het luchtvaartuig kan alleen beoordeeld worden door degene die verantwoordelijk is voor de configuratie van het luchtvaartuig. Dit betekent dat de eigenaar of houder van het luchtvaartuig tezamen met degene die de inbouw van de wijziging uitvoert moet bekijken of deze situatie zich voordoet.

Wanneer een wijziging wordt ingebouwd op basis van het ontwerp van een wijziging waarmee de minister al in een eerder stadium direct of indirect heeft ingestemd, moet ook daadwerkelijk dat ontwerp worden toegepast. Het moet achteraf in de technische administratie aantoonbaar zijn dat gebruik is gemaakt van de desbetreffende ontwerpgegevens, tekeningen, stuklijsten, inbouw instructies en dergelijke.

Een automatisch geaccepteerde wijziging dient op de juiste manier in de technische administratie te worden verantwoord; er hoeft geen aanvraag om goedkeuring van de wijziging bij de minister ingediend te worden.

Artikel 28

Voor het toelaten van luchtvaartuigen die volledig worden ingezet voor niet-militaire staatsactiviteiten (zoals politie of douane luchtvaartuigen) wordt uitgegaan van civiel (Europees, door de EASA) gecertificeerde luchtvaartuigen. Dat wil zeggen dat het ontwerp van deze luchtvaartuigen is geaccepteerd door de EASA door middel van de afgifte van een type-certificaat dan wel door het land van ontwerp (*state of design*) door middel van de afgifte van een type-certificaat of een typegoedkeuring. Met de afgifte van een aanvullend type-certificaat kan de ILT (namens de minister) daarna de voor het specifieke gebruik van het luchtvaartuig noodzakelijke wijzigingen van en aan dat luchtvaartuig goedkeuren. De ILT hanteert bij het aanvullend certificeren de procedure die door de EASA wordt gevolgd bij de afgifte van aanvullende typecertificaten ten behoeve van luchtvaartuigen die onder de werking van de basisverordening vallen (EASA-luchtvaartuigen). Hiertoe worden de relevante paragrafen van Bijlage I (Part 21) van verordening (EU) nr. 748/2012¹¹ overeenkomstig van toepassing verklaard, met dien verstande dat in het nationale certificeringsproces, uiteraard niet het Agentschap (de EASA), maar de minister van Infrastructuur en Waterstaat de bevoegde autoriteit is. Deze procedure wordt ook gebruikt voor bepaalde historische luchtvaartuigen die nog zijn voorzien van een ICAO-standaard-BvL.

Artikel 29

De luchtwaardigheidseisen die worden gehanteerd bij de beoordeling van de aanvraag voor afgifte van een aanvullend type-certificaat zijn de eisen zoals van toepassing op het moment van de beoordeling van het ontwerp door de EASA of door het land van ontwerp (wat betreft historische en oud-militaire luchtvaartuigen) tenzij de minister een latere versie van deze eisen van toepassing verklaart. Daarnaast worden bij de beoordeling de eventuele speciale condities die de minister nodig acht voor het keuren van de specifieke onderdelen betrokken. Hierbij kan gedacht worden aan de onderzoeksapparatuur in of aan luchtvaartuigen die gebruikt zullen worden voor politiedoeleinden. Deze eisen worden vastgelegd in de (door de EASA vastgestelde) zogenoemde certificatiebasis, opgenomen in het type-certificaat (datasheet). Daarin wordt voorts vastgelegd hoe wordt aangetoond dat aan de eisen wordt voldaan en zo nodig welke interpretaties worden gehanteerd, welke alternatieve bewijsvoering wordt geaccepteerd, welke dispensaties worden gegeven en waar op een equivalente wijze invulling van een eis wordt geaccepteerd. Daarnaast worden alle andere afspraken tussen aanvrager en minister ten aanzien van het aanvullende type-certificatieproces opgenomen. Omdat de via deze procedure ingebouwde onderzoeksapparatuur of apparatuur die gebruikt zal worden voor politiedoeleinden zo specifiek is voor dat gebruik is de mogelijkheid van het verkopen van het goedgekeurde ontwerp, en daarmee overdracht van het aanvullend type-certificaat met de bijbehorende ontwerpverantwoordelijkheden vervallen.

Wat betreft niet-Nederlandse aanvragers van een aanvullend type-certificaat kan de minister aan de autoriteit van het land van de aanvrager verzoeken medewerking te verlenen aan de toetsing van de bewijsvoering of de te leveren bewijsvoering te onderzoeken op relevantie en te accepteren. Dit in lijn met de bilaterale verdragen die Nederland daarover heeft afgesloten.

De certificatiebasis, de lijst van bewijsvoering en de bijbehorende documentatie vormen samen een certificatedossier.

¹¹ Verordening (EU) Nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PbEU 2012 L 224)

Artikel 30

Om aan te tonen dat een luchtvaartuig of een gewijzigd luchtvaartuig aan de luchtwaardigheidseisen voldoet zal in vele gevallen een aantal testvluchten moeten worden uitgevoerd. Omdat nog niet is aangetoond dat het luchtvaartuig aan de eisen voldoet, kan het luchtvaartuig niet voorzien worden van een ICAO-standaard-BvL, of is het ICAO-standaard-BvL van het gewijzigde luchtvaartuig niet geldig. Een specifieke toestemming van de minister om deze testvluchten uit te voeren is dus noodzakelijk. Voor de afgifte van deze toestemming zal de minister overtuigd moeten worden dat het ontwerp van het luchtvaartuig, ondanks dat nog niet is aangetoond dat het aan de eisen voldoet, toch voldoende waarborgen in zich heeft om de testvluchten veilig uit te kunnen voeren. De onderdelen 21A.33 en 21A.35 van Bijlage I (Part 21) van verordening (EU) nr. 748/2012 zijn in dit verband overeenkomstig van toepassing.

Nieuwe luchtvaartuigen (die nog nooit van een ICAO-standaard-BvL zijn voorzien) of sterk gewijzigde luchtvaartuigen die meer dan enkele testvluchten moeten uitvoeren, de zogenaamde prototypen, krijgen toestemming in de vorm van een speciaal-BvL met een aantal beperkingen, die slechts de benodigde testvluchten mogelijk maken. Gering gewijzigde luchtvaartuigen die reeds voorzien zijn van een ICAO-standaard-BvL en waarmee slechts enkele vluchten moeten worden uitgevoerd, krijgen deze toestemming in de vorm van een ontheffing van het vereiste op grond van artikel 3.21 van de Wet luchtvaart. Artikel 3.8 van de Wet luchtvaart stelt dat het verboden is om te vliegen met een luchtvaartuig dat niet luchtwaardig is, in dit geval waarvan de luchtwaardigheid niet is aangetoond. Ook aan deze ontheffing zullen de nodige beperkingen worden verbonden.

Artikelen 31 en 32

In deze bepalingen zijn enkele procedurele regels betreffende overdracht, schorsing en intrekking van een aanvullend type-certificaat, opgenomen.

Artikel 33

Het onderhoudsprogramma (*Airworthiness Maintenance Programme, AMP*) is de in één gecontroleerd document gebundelde verzameling van eisen voor periodiek onderhoud, inclusief zogenoemde *Airworthiness Limitations of Life Limits*, voor één of meerdere luchtvaartuigen. Het levert daarmee het kader voor de onderhoudsplanning. Het bevat daartoe een beschrijving van alle periodieke onderhoudstaken en specificeert de intervallen of termijnen waarbinnen die taken uitgevoerd moeten worden. Het 'basis' onderhoudsprogramma, zoals opgesteld door de houder van het goedgekeurde ontwerp, is het onderhoudsprogramma dat wordt gevolgd voor het luchtvaartuig zonder het (aanvullend) onderhoud voor de modificaties.

Voor het opstellen van een onderhoudsprogramma wordt ook het (overeenkomstig) gebruik van de voorschriften van de Europese luchtvaartveiligheidsregelgeving zoals opgenomen in Part M of Part ML van verordening (EU) nr. 1321/2014, geaccepteerd. Eigenaren of bedrijven die zowel nationaal gereguleerde luchtvaartuigen bezitten als Europees gereguleerde luchtvaartuigen kunnen dan toch een gelijk proces voor beide soorten luchtvaartuigen hanteren, zij het dat voor de niet-Europees gereguleerde luchtvaartuigen de nationale regelgeving de grondslag biedt.

Aanpassingen van luchtvaartuigen benodigd voor de specifieke activiteiten of diensten waarvoor zij worden ingezet, zoals luchtvaartuigen die worden ingezet voor politiedoeleinden (niet-militaire staatsactiviteiten), vergen ook aanpassingen aan het 'basis' onderhoudsprogramma. Er zullen taken worden toegevoegd of mogelijk taken vervallen. Deze aanpassingen worden 'het aanvullend onderhoud' genoemd. Ten behoeve van de eigenaren of houders van luchtvaartuigen is door de ILT het Informatiepakket Onderhoudsprogramma's Luchtvaartuigen opgesteld dat kan worden geraadpleegd op de website van de ILT, www.ilent.nl.

Artikel 34 en 35

De CAMO vermeld in onderdeel b heeft goedkeuringsbevoegdheid en stelt niet alleen het onderhoudsprogramma op maar voert het volledige beheer van het luchtvaartuig.

Artikelen 36 en 37

Het onderhoud aan amateurbouwvluchtvaartuigen, MLA's, MLH's, lichte gyrokopters en gemotoriseerde schermvliegtuigen mag door de eigenaar zelf worden uitgevoerd. Voor amateurbouwers wordt hier het uitgangspunt gehanteerd dat iemand die een vliegtuig bouwt, dit ook kan onderhouden. Voor het overige wordt ervan uitgegaan dat dit luchtvaartuigen van een eenvoudig ontwerp zijn waarmee privé wordt gevlogen. Dit betekent dat de eigenaar te allen tijde verantwoordelijk is voor de uitvoering van het onderhoud. Daarmee is niet gezegd dat de eigenaar het onderhoud zelf moet doen. Onder zijn verantwoordelijkheid kan het onderhoud ook aan derden worden uitbesteed. Uitgezonderd hiervan is het onderhoud van de verplichte instrumenten, radio's, ELT's (*Emergency Locator Transmitter*) en

transponders, om interferentie met of storingen bij het ander luchtverkeer te voorkomen voorbehouden aan daartoe bevoegden of erkenden.

Met het derde tot en met het zesde lid van artikel 36, worden voor de overige luchtvaartuigen dezelfde mogelijkheden gegeven als de zogenoemde 'EASA luchtvaartuigen' hebben volgens de voorschriften van Part ML. Zo wordt het zogenoemde '*pilot-owner maintenance*' (piloot-eigenaar onderhoud) door de eigenaar toegestaan onder dezelfde voorwaarden als in Part ML en wordt in artikel 36 voor de taakverdeling voor het overige onderhoud tussen grondwerktuigkundige (GWK) en erkend bedrijf in beginsel Part ML gevolgd. Een GWK kan conform Part ML onder bepaalde voorwaarden beperkt complex onderhoud uitvoeren.

Artikel 38

Het is niet altijd mogelijk of wenselijk om het onderhoud in Nederland of door Nederlands bevoegde personen of door erkende bedrijven uit te laten voeren. Voor het onderhoud van deze luchtvaartuigen in het buitenland zijn daarom verschillende kaders mogelijk gemaakt.

Uit de eigen verantwoordelijkheid van de eigenaar van een amateurbouwvluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrocopter en gemotoriseerde schermvliegtuig voor de uitvoering van het onderhoud volgt dat voor onderhoud in het buitenland dan ook geen toestemming hoeft te worden geregeld, de eigenaar is namelijk ook verantwoordelijk voor die uitbesteding. Dan is het toegestaan dat volgens de Europese regels erkende of via de bilaterale verdragen van de EU met derde landen geaccepteerde onderhoudsorganisaties die gelijksoortig onderhoud aan vergelijkbare 'EASA-luchtvaartuigen' mogen uitvoeren dit ook aan genoemde Nederlands geregistreerde luchtvaartuigen mogen uitvoeren. Voor de vrijgave mogen zij geen gebruik maken van hun Europese certificatie, maar moeten in het vrijgave statement een referentie opnemen naar deze regeling en dit artikel. De referentie kan als volgt luiden:

'Certificate of release to service, released in accordance with the approval by the Minister of Infrastructure and Watermanagement of the Netherlands, reference 'Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen, artikel 38' '.

Het is aan de eigenaar of opdrachtgever om het niet Nederlandse onderhoudsbedrijf te wijzen op deze aangepaste release.

Met 'vergelijkbare EASA-luchtvaartuigen' worden onder andere de volgende categorieën bedoeld: zweefvliegtuigen, Single Engine Piston airplane, ballonnen.

Daarnaast heeft Nederland met Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk een vier landen overeenkomst gesloten, de '*Agreement between the Austrian, Dutch, German and Swiss CAA's regarding minor maintenance on non-commercial aircraft and components in the General Aviation*' waarbij een deel van elkaars nationale regelgeving wordt geaccepteerd. Hierdoor is het mogelijk om klein onderhoud van deze luchtvaartuigen te laten uitvoeren in een van deze landen op basis van de aldaar geldende nationale regels.

Indien bovenstaande kaders niet toegepast kunnen worden, kan op individuele basis bij de minister toestemming worden gevraagd. Bij het al of niet verlenen van deze toestemming houdt de minister rekening met de in het vierde lid genoemde aspecten. Na de schriftelijke toestemming moet het onderhoud vrij gegeven worden met een referentie naar die toestemming. Dat kan luiden:

'Certificate of release to service, released in accordance with the approval by the Minister of Infrastructure and Watermanagement of the Netherlands reference degree no. ...'. waarbij het nummer van de toestemming wordt ingevuld. Ook hier is het aan de eigenaar of opdrachtgever om het niet Nederlandse onderhoudsbedrijf te wijzen op deze aangepaste release.

Artikel 39

De scheiding tussen de technische en operationele verantwoordelijkheid komt tot uitdrukking in het onderscheid in artikel 39 tussen de verklaring over de aard en de uitvoering van het verrichtte onderhoud (certificaat van vrijgave of van vrijgave voor gebruik), en de verklaring wanneer het eerstvolgende onderhoud moet worden uitgevoerd (onderhoudsverklaring).

Als onderhoudsverklaring wordt aangemerkt het Journaal betreffende het luchtvaartuig met de daarin opgenomen specifieke informatie betreffende onder meer de uren tot aan het eerstvolgende onderhoud. In het Journaal moet een urenadministratie van het vliegtuig worden gevoerd. Elke regel in het Journaal bevat meerdere kolommen betreffende plaats van vertrek, plaats van aankomst, vliegtijd van de vlucht, totale vliegtijd van het vliegtuig (dat dus met elke vlucht hoger wordt) en uren die overblijven tot het volgende geplande onderhoud. Die overgebleven uren worden dus met elke vlucht minder, en geeft informatie of de volgende geplande vlucht nog wel gemaakt kan worden.

Artikel 40

Het kan vanuit de operationele behoefte noodzakelijk zijn om gepland onderhoud niet volgens planning uit te voeren maar enige tijd uit te stellen. De mogelijkheden daarvoor worden in dit artikel gegeven. Allereerst kunnen de mogelijkheden die de houder van het ontwerp, de fabrikant, geeft worden gebruikt. Indien de fabrikant hier niets over heeft opgenomen in zijn onderhoudsinstructies wordt een generieke mogelijkheid gegeven. Onderhoudstaken kunnen tot maximaal 10% van het interval worden uitgesteld. Voor taken die op bedrijfsuren staan kan dit uitstel echter niet cumulatief worden toegepast. Dus na uitstel wordt het eerstvolgende onderhoud op het originele tijdstip gepland. Hiermee wordt voorkomen dat uiteindelijk na 1.000 bedrijfsuren er slechts negen 100 uren inspecties zijn uitgevoerd. Voor taken die op kalendertijd staan geldt dit niet. Deze taken hebben meestal geen relatie met mogelijke slijtage, maar met veroudering zoals het uitdrogen van rubbers.

Artikelen 41 en 42

De technische administratie van een luchtvaartuig is het middel om de luchtwaardigheidsstatus van een product en zijn componenten te beoordelen. Een systeem voor de technische administratie omvat de processen om die gegevens te bewaren en te beheren en moet in verhouding staan tot het betreffende luchtvaartuig. De technische administratie van een luchtvaartuig moet de eigenaar/houder van dat luchtvaartuig de informatie verstrekken om

- aan te tonen dat het luchtvaartuig voldoet aan de toepasselijke luchtwaardigheidseisen, en
- alle toekomstige onderhoudswerkzaamheden te kunnen plannen zoals vereist door het onderhoudsprogramma van het luchtvaartuig, op basis van de laatste uitvoering van het specifieke onderhoud zoals vastgelegd in de administratie.

Voor het opzetten en bijhouden van een technische administratie wordt ook het (overeenkomstig) gebruik van de voorschriften van de Europese luchtvaartveiligheidsregelgeving zoals opgenomen in Part M of Part ML van verordening (EU) nr. 1321/2014, geaccepteerd. Eigenaren of bedrijven die zowel nationaal gereguleerde luchtvaartuigen bezitten als Europees gereguleerde luchtvaartuigen kunnen dan toch een gelijk proces voor beide soorten luchtvaartuigen hanteren, zij het dat voor de niet-Europees gereguleerde luchtvaartuigen de nationale regelgeving de grondslag biedt.

Voor de duur van de bewaartermijn van de technische administratie met betrekking tot revisies is van belang dat de administratie van twee revisies beschikbaar moet zijn. Omdat niemand weet hoelang het duurt in kalendertijd tussen twee revisies die worden gepland op vliegreizen kan geen concrete bewaartermijn worden aangegeven. De technische administratie moet bewaard worden gedurende de termijn totdat de aantekeningen van twee revisies beschikbaar zijn.

Artikelen 43 en 44

Informatie over defecten en gebreken geconstateerd tijdens het onderhoud moeten gemeld worden bij de minister, teneinde indicaties te verkrijgen waar mogelijke veiligheidsrisico's zich voordoen, voordat dit tot een ongeval of een serieus incident leidt. Op grond van de Wet luchtvaart is het mogelijk om bij regeling regels over het verzamelen en verwerken van veiligheidsgegevens overeenkomstig artikel 5, zevende lid, van Verordening (EU) nr. 376/2014 (hierna: verordening voorvallen) te stellen teneinde bijzonderheden over voorvallen te verzamelen die mogelijk anderszins niet worden opgenomen in de meldingssystemen als de verordening voorvallen. Daarnaast kunnen op grond van de Wet luchtvaart bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld tot toepassing van de verordening voorvallen op voorvallen en andere veiligheid gerelateerde informatie met betrekking tot luchtvaartuigen die buiten de werkingssfeer van de basisverordening vallen. Hiermee is het mogelijk om bij ministeriële regeling voorschriften vast te leggen voor het inrichten van een systeem (in lijn met hetgeen ten aanzien daarvan in de Verordening voorvallen is opgenomen) voor het doen van meldingen aan de minister. Van die mogelijkheid is nog geen gebruik gemaakt. Vooralsnog wordt met gebruikmaking van het zevende lid van artikel 5 van de verordening voorvallen, het doen van meldingen geregeld op de wijze zoals in onderhavige regeling. Op termijn zullen de betreffende bepalingen in deze regeling worden opgaan in de Regeling melden voorvallen in de burgerluchtvaart 2019¹².

Op de ILT website is een digitaal meldingsformulier voor de algemene luchtvaart (*general aviation*) beschikbaar, dat hiervoor gebruikt kan worden (www.ilent.nl).

Artikel 45

Er is voor wat betreft amateurbouwluchtvaartuigen geen gegarandeerd veiligheidsniveau. De veiligheid van derden, de zogenaamde externe veiligheid, wordt nu gewaarborgd door diverse

¹² Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 27 juni 2019, nr. IENW/BSK-2019/104331, houdende vaststelling van de Regeling melden voorvallen in de burgerluchtvaart 2019 (Stcrt. 2019, 35918)

gebruiksbeperkingen, zoals het verbod van vluchten over bebouwing en mensenverzamelingen, het verbod van commercieel gebruik, ofwel het gebruik te beperken tot privégebruik. Luchtwerk is slechts toegestaan met gecertificeerde luchtvaartuigen. Onder luchtwerk wordt verstaan een activiteit waarbij speciale diensten worden verricht zoals landbouwspruitvliegen, constructiewerkzaamheden, luchtfotografie, begeleiding, observatie, controle en valschermspringen. Daarnaast mag een vliegschool niet opereren met een vloot van amateurbouwvluchtvaartuigen. Het is echter wel mogelijk om met een instructeur een verschillen- of familiarisatie-training uit te voeren en zo onder begeleiding bekend te geraken met het eigen luchtvaartuig.

Wat betreft de luchtverkeersvoorschriften zijn de artikelen 18 en 19 van het Besluit luchtverkeer 2014 van toepassing. Artikel 18 betreft het verbod een VFR (*visual flight rules*)-vlucht buiten de daglichtperiode uit te voeren. Op grond van artikel 19, derde lid, van het Besluit luchtverkeer 2014 kan vrijstelling, al dan niet onder beperkingen, worden verleend, van de in paragraaf SERA.5005, onder f, van verordening (EU) nr. 923/2012¹³ (hierna: SERA-verordening), bepaalde minimum vlieghoogten en de afstand tot mensenverzamelingen. Onderdeel e van het eerste lid van artikel 45 van onderhavige regeling vindt zijn basis hierin.

Artikel 46

Voor de microlichte luchtvaartuigen geldt een vergelijkbare situatie als voor amateurbouwvluchtvaartuigen. Ook deze luchtvaartuigen zijn niet onder het internationale gecertificeerde systeem gebouwd. Dit mag niet ten koste gaan van de veiligheid van de niet-inzittenden. Daarom worden wat betreft luchtverkeersregels beperkingen gesteld aan het gebruik van deze luchtvaartuigen. Zo mag er met dit type luchtvaartuigen niet gevlogen worden boven aaneengesloten bebouwing en concentraties van mensen. Ook is het verboden te vliegen binnen luchtverkeersleidingsgebieden en nabij luchtvaarterreinen. Ook hier is de eerder aangehaalde SERA-verordening in samenhang met het Besluit luchtverkeer 2014 het uitgangspunt.

Op verbod met een Micro Light Aeroplane (MLA) luchtwerk te verrichten, worden twee uitzonderingen gemaakt: het is toegestaan met een MLA een zeilvliegtuig of een zweefvliegtuig te slepen. De huidige sleepvliegtuigen verouderen en zijn dringend aan vernieuwing toe. De vervanging door gelijksoortige sleepvliegtuigen is echter duur en milieuonvriendelijk. Een alternatief is gevonden in het gebruik van MLA's voor het slepen van zweefvliegtuigen. Bij het toestaan van het slepen van zweefvliegtuigen door MLA's wordt aangesloten bij de door de Duitse luchtvaartautoriteiten gestelde eisen. Uit onderzoek naar de Duitse luchtwaardigheidsregelgeving is gebleken dat eventuele risico's met betrekking tot het slepen zijn meegewogen in het certificatieproces en afdoende zijn gedekt. Vandaar dat ervoor is gekozen om met betrekking tot de certificering in Nederland te verwijzen naar de Duitse regelgeving.

Voor de bestuurder van een MLA betekent het dat hij dit door middel van een zogenoemd '*Kennblatt*' zoals bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, van de regeling, dat is afgegeven door de luchtvaartautoriteit van Duitsland, moet kunnen aantonen. In het Kennblatt moet opgenomen zijn dat het slepen van zweefvliegtuigen met de betreffende MLA is toegestaan.

De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) heeft voor de uitvoering van sleepvluchten operationele procedures opgesteld. Deze procedures hebben met name betrekking op de uitvoering van de sleepoperatie en op de bekwaamheid van de bestuurder van de MLA. Deze operationele procedures en bekwaamheidseisen zijn gebaseerd op Europese eisen met betrekking tot het slepen van zweefvliegtuigen. Met het Kennblatt, de operationele procedures en de bekwaamheidseisen zijn eventuele risico's teruggebracht tot een acceptabel veiligheidsniveau. De KNVvL zal het slepen van zweefvliegtuigen met een MLA monitoren, waarbij zal worden bijgehouden hoe vaak er met een MLA wordt gesleept en of daarbij bijzonderheden te melden zijn.

Ook op het verbod een MLA, MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig te gebruiken tegen een vergoeding, met baat of voor commerciële doeleinden, wordt een uitzondering gemaakt. Deze heeft betrekking op de bekwaamheid van de bestuurder. Het betreft het gebruik voor instructie- en examenvluchten die nodig zijn voor het behalen en verlengen van de geldigheidsduur of vernieuwen van de bevoegdheid tot het vliegen met een MLA, MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig. Omdat het ten behoeve van de veiligheid van essentieel belang is dat de betreffende bestuurders voldoende bekwaam zijn tot het vliegen met een MLA, MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig is het opnemen van de uitzondering voor deze instructie- en examen-

¹³ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaarnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L 281);

vluchten noodzakelijk. Deze vluchten mogen ook tegen vergoeding worden uitgevoerd.

Artikel 47

De beperkingen aan het gebruik van een amateurbouwluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter en een gemotoriseerd schermvliegtuig, worden ook bepaald door hetgeen vermeld staat in het vlieg-handboek van het betreffende toestel. De piloot moet zich aan de aanwijzingen in het handboek houden. Daarnaast geldt een verzekeringsplicht voor de eigenaar/houder van het betreffende luchtvaartuig. Abusievelijk is onder de 'oude' Regeling amateurbouwluchtvaartuigen deze verzekeringsplicht niet opgenomen. De impact van een amateurbouwluchtvaartuig en daarmee de mogelijke schade aan derden na een ongeval is niet kleiner dan de impact van een vergelijkbaar ander luchtvaartuig vliegend met een gelijk gewicht en gelijke snelheid. Voor de amateurbouwluchtvaartuigen is dan ook de verplichting voor een verzekering tegen schade aan derden opgenomen. Voor de hoogte van de verzekering is aangesloten bij de limieten als genoemd in artikel 7.4 van de Wet luchtvaart, onder meer als bepaald in Verordening (EG) nr. 785/2004¹⁴. Omdat amateurbouwluchtvaartuigen, MLA's, MLH's, lichte gyrokopters en gemotoriseerde schermvliegtuigen niet zijn gecertificeerd op basis van internationaal overeengekomen normen, dient de passagier van tevoren gewaarschuwd te worden door de gezagvoerder en dient in deze toestellen aangegeven te zijn, dat het om een niet-gecertificeerd luchtvaartuig gaat.

Artikel 48

In dit artikel staan de beperkingen ten aanzien van het gebruik van historische luchtvaartuigen voorzien van een speciaal BvL, afgegeven omdat deze luchtvaartuigen voor de Nederlandse luchtvaarthistorie van belang zijn, ondanks dat deze niet aantoonbaar aan internationale civiele standaarden voldoen. Dit artikel is dan ook niet van toepassing op oude luchtvaartuigen die nog zijn voorzien van een ICAO-standaard-BvL. Voor deze historische luchtvaartuigen waarmee particulier vervoer en niet-commercieel vervoer wordt verricht, geldt dat deze niet lager mogen vliegen dan 1.000 voet (300 meter). Historische luchtvaartuigen met een maximaal toegelaten startmassa van 2000 kg of minder vormen een uitzondering op deze regel. Tijdens het zogenaamde zichtvliegen (VFR-vluchten, *Visual Flight Rules*) 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. Op grond van artikel 19, derde lid, van het Besluit luchtverkeer 2014 kan vrijstelling, al dan niet onder beperkingen, worden verleend, van de in paragraaf SERA.5005, onder f, van de SERA-verordening, bepaalde minimum vlieghoogten en de afstand tot mensenverzamelingen. Het bepaalde in artikel 48 van onderhavige regeling vindt zijn basis hierin. Per jaar mogen per luchtvaartuig 200 vlieguren worden gevlogen. Hier zijn geen trainingsuren bij inbegrepen. In zijn algemeenheid geldt een vliegurenbeperking van 200 vlieguren.

Artikel 49

De houder van het (historische) luchtvaartuig is ingevolge het eerste lid van artikel 49 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 moet aantonen 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. Voor de hoogte van de verzekering is aangesloten bij de limieten als genoemd in artikel 7.4 van de Wet luchtvaart, onder meer als bepaald in Verordening (EG) nr. 785/2004. Onder vervoersactiviteit wordt onder meer het uitvoeren van introductievluchten aangemerkt. Het in het tweede lid van deze bepaling verplicht gestelde kwaliteitshandboek is opgesteld door de KNVvL 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 de organisatie, de vereniging of de stichting, die de vlucht met een historisch luchtvaartuig verzorgt, rust een informatieplicht. Dit houdt in dat elke passagier tijdig voor de vlucht schriftelijk en mondeling geïnformeerd moet zijn over de lagere luchtwaardigheidseisen (derde lid). Niet-commercieel vervoer moet worden beperkt tot de besloten kring van de organisatie die de vlucht uitvoert. In het vierde en vijfde lid wordt die besloten kring beperkt tot personen die direct of indirect zijn betrokken bij de instandhouding van het betreffende luchtvaartuig van historische waarde, zoals sponsors, inclusief hun relaties, leden en donateurs. De stallingskosten kunnen voortaan worden

¹⁴ Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de verzekeringsnormen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen (PbEU 2004, L 138)

meegerekend bij de bepaling van de vervoerskosten voor niet- commercieel vervoer, de definitie van de vervoerskosten is hiervoor aangepast.

Artikel 50

In dit artikel zijn enkele beperkingen opgenomen met betrekking tot de vrijstelling voor in andere ECAC-lidstaten (lidstaten van de European Civil Aviation Conference) ingeschreven luchtvaartuigen die niet aan internationale standaarden voldoen. Luchtvaartuigen die wel aan de internationale standaarden voldoen zijn voorzien van een internationaal geaccepteerd EASA-BvL of ICAO-standaard-BvL. Deze luchtvaartuigen mogen internationaal en dus ook in het Nederlandse luchtruim opereren. Luchtvaartuigen die niet aan de internationale standaarden voldoen, hebben geen automatische toelating tot het luchtruim van andere landen en moeten daar toestemming voor krijgen. Om internationaal gebruik binnen Europa te faciliteren heeft de ECAC enkele aanbevelingen uitgegeven. Nederland heeft met dit artikel deze aanbevelingen zodanig geïmplementeerd dat er onder voorwaarden geen individuele toestemming meer gevraagd hoeft te worden maar er onder een generieke vrijstelling kan worden geopereerd.

Ten eerste wordt deze vrijstelling beperkt in de tijd, zodat het voor buitenlandse luchtvaartuigen wel mogelijk wordt om hier tijdelijk te opereren in het kader van bezoeken voor demonstraties, meetings e.d. (De ECAC aanbevelingen geven de lidstaten het behoud van het recht om een limiet te stellen aan de duur van de operaties van deze luchtvaartuigen op hun grondgebied.) Deze buitenlandse luchtvaartuigen die niet aan internationale normen voldoen mogen echter hier niet permanent gestationeerd en geopereerd worden. Daarnaast worden de voorwaarden en beperkingen van het land van inschrijving van toepassing verklaard. Hiermee zijn de ECAC-aanbevelingen nr. 1 betreffende amateurbouwvluchtvaartuigen uit 1980 en nr. 35-1 betreffende bepaalde historische luchtvaartuigen die civiel waren gecertificeerd, maar waarvan de luchtwaardigheid niet meer door de fabrikant en het land van ontwerp worden ondersteund, geïmplementeerd. Deze implementatie-wijze sluit aan bij de wijze van implementatie in het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk (beiden ECAC-lidstaat). Deze ECAC aanbevelingen zijn hiermee tevens overgenomen voor MLA's, MLH's, lichte gyrokopters en gemotoriseerde schermvliegtuigen. Omdat het veiligheidsniveau van deze luchtvaartuigen niet vastgesteld is volgens internationaal geldende normen en om de burger op de grond te beschermen worden aan vluchten met deze luchtvaartuigen bij bebouwing en boven mensenverzamelingen beperkingen gesteld. De beperkingen zijn voor alle soorten niet-internationaal gecertificeerde luchtvaartuigen gelijkgetrokken. In dat verband wordt opgemerkt dat voor luchtverkeersvoorschriften naast de SERA-verordening, de artikelen 18 en 19 van het Besluit luchtverkeer 2014, van toepassing zijn. Artikel 18 betreft het verbod een VFR-vlucht buiten de daglichtperiode uit te voeren. Op grond van artikel 19, derde lid, van het Besluit luchtverkeer 2014 kan vrijstelling of ontheffing, al dan niet onder beperkingen, worden verleend, van de in paragraaf SERA.5005, onder f, van de SERA-verordening, bepaalde minimum vlieghoogten en de afstand tot mensenverzamelingen. De gestelde beperkingen vinden hun basis hierin.

Voor de operatie in Nederland van andere typen luchtvaartuigen die niet aan de internationale normen voldoen, dan wel voor een langere duur van het verblijf in Nederland, kan op individuele basis bij de minister een verzoek worden ingediend. Dit verzoek zal op basis van het zogenoemde *Normenkader ontheffingen luchtwaardigheid 2015*, zoals opgesteld door de ILT, worden beoordeeld. Het normenkader is te raadplegen via de website van de ILT, www.ilent.nl.

Artikel 51

Als gevolg van het intrekken van de Regeling amateurbouwvluchtvaartuigen, de Regeling historische luchtvaart, de Regeling MLA's, MLH's en gemotoriseerde schermvliegtuigen, de Regeling aanvullende type-certificatie luchtwaardigheid en de Regeling onderhoud luchtvaartuigen, verliezen de onder deze regelingen afgegeven certificaten, acceptaties, verklaringen, goedkeuringen, instemmingen, toestemmingen, en overige documenten hun grondslag. Onder de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen behouden deze documenten hun geldigheid. Met artikel 51 wordt een eerbiedigende werking toegekend aan de grondslag uit de 'oude' regelingen voor de reeds afgegeven documenten. Met deze bepaling wordt een overgangsregime vastgesteld waarmee onder de 'oude' regelingen afgegeven documenten hun geldigheid behouden op het moment van inwerkingtreding van onderhavige regeling. Dit overgangsregime geldt eveneens voor de behandeling van aanvragen om bovengenoemde documenten welke dateren van voor de inwerkingtreding van onderhavige regeling.

Artikel 52

Door de betrokken luchtvaartsector is de wens geuit de werking en gebruik van deze regeling na enige tijd aan een evaluatie te onderwerpen. Naar aanleiding daarvan is in de regeling bepaald deze na een termijn van vijf jaren na de inwerkingtreding te evalueren.

Bijlage 1

De externe deskundigen als bedoeld in onderdeel 3, onder d, zijn te vinden onder de ingenieurs van de Technische Universiteit Delft, van de Hogeschool Haarlem en van Fokker-bedrijven. Op voordracht van de aanvrager kunnen externe deskundigen door de minister worden geaccepteerd. Zo kunnen bijvoorbeeld ook experts van de NVAV (Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers) door de minister geaccepteerd worden wanneer zij voldoende deskundigheid kunnen aantonen. Door de minister geaccepteerde deskundigen adviseren, maar zijn niet verantwoordelijk voor de luchtwaardigheid. Die verantwoordelijkheid ligt bij de ontwerper.

De maximaal in de praktijk te verwachten belasting bedoeld in onderdeel 4, onder b, wordt ook wel 'limit load' genoemd. Breuklast wordt in de praktijk ook aangeduid als 'ultimate load'. Daarbij is de 'limit load' vermenigvuldigd met een bepaalde veiligheidsfactor.

Bijlage 5

In de tabel (lijst van bewijsvoering) zijn de verschillende vormen van bewijsvoering en de daarbij te leveren documenten opgenomen die kunnen worden gebruikt om aan te tonen dat het ontwerp aan de van toepassing zijnde eisen voldoet.

Leeswijzer Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen

Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen	research- of niet-mil. staatslvt.	ICAO-standaard-BvL	amateur-bouw-lvt.	MLA MLH lichte gyrokopter	gemotoriseerd schermvliegtuig	historische lvt met S-BvL	orphan aircraft met S-BvL
Hoofdstuk 1 Inleidende bepalingen							
Artikelen 1, 2	x	x	x	x	x	x	x
Hoofdstuk 2 Ontwerp amateurbouwvluchtvaartuigen							
Artikelen 3, 4			x				
Hoofdstuk 3 Bewijs van luchtwaardigheid							
§ 1. aanvraag afgifte verlenging BvL							
Artikel 5		x	x	x	x	x	x
§ 2. Afgifte ICAO-standaard-BvL							
Artikelen 6, 7, 8	x	x					
§ 3. Afgifte S-BvL Amateurbouwvlvt.							
Artikel 9			x				
§ 4. Afgifte S-BvL MLA's, MLH's, lichte gyro en gemotoriseerde schermvl.							
Artikel 10				x	x		
§ 5. Afgifte S-BvL historisch lvt.							
Artikelen 11, 12						x	
§ 6. Afgifte S-BvL orphan aircraft ≤ 2.000 kg							
Artikel 13							x
§ 7. Afgifte export-BvL							
Artikel 14		x					
§ 8. Verlenging geldigheid BvL							
Artikel 15	x	x				x	x
Artikel 16			x	x	x		
§ 9. BvL-acceptatiekeuring, verlengingsinsp. export-inspectie							
Artikelen 17, 18, 19	x	x				x	x



Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen	research- of niet-mil. staatslvt.	ICAO-standaard-BvL	amateur-bouw-lvt.	MLA MLH lichte gyrocopter	gemotoriseerd schermvliegtuig	historische lvt met S-BvL	orphan aircraft met S-BvL
§ 10. Overdracht, wijziging, vernieuwing schorsing, intrekking BvL							
Artikelen 20, 21, 22, 23	x	x	x	x	x	x	x
Hoofdstuk 4 Wijziging lvt.							
§ 1. Wijziging dmv ind. goedkeuring							
Artikel 24	x	x	x	x	x	x	x
Artikelen 25 en 26	x	x				x	
Artikel 27			x	x	x		x
§ 2. Wijziging dmv aanvullend tc							
Artikelen 28, 29, 30	x						
§ 3. Overdracht, schorsing, intrekking aanvullend tc							
Artikelen 31, 32	x						
Hoofdstuk 5 Onderhoud							
§ 1. Onderhoudsprogr.							
Artikel 33	x	x	x	x	x	x	x
Artikel 34	x	x					
Artikel 35	x	x	x	x	x	x	x
§ 2. Uitvoering onderhoud							
Artikelen 36, 37, 38	x	x	x	x	x	x	x
Artikel 39	x	x				x	x
Artikel 40	x	x	x	x	x	x	x
§ 3. Technische administratie							
Artikelen 41 en 42	x	x	x	x	x	x	x
§ 4. Onderzoek en melden defecten en gebreken							
Artikelen 43 en 44	x	x	x	x	x	x	x
Hoofdstuk 6 Gebruiksbeperkingen							
Artikel 45			x				
Artikel 46				x	x		
Artikel 47			x	x	x		
Artikelen 48, 49						x	
Hoofdstuk 7 niet-NL ECAC-luchtvaartuigen							
Artikel 50			x	x	x	x	x
Hoofdstuk 8 Slotbepalingen							
Artikelen 51, 52, 53, 54	x	x	x	x	x	x	x
Bijlage 1			x				
Bijlage 2				x	x		
Bijlage 3	x	x	x	x	x	x	x
Bijlage 4	x	x	x	x	x	x	x
Bijlage 5	x						

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*