



Normenkader ontheffingen luchtwaardigheid 2020

Inleiding

Het is in Nederland verboden om een vlucht met een luchtvaartuig uit te voeren dat niet luchtwaardig is of niet voorzien is van een geldig Bewijs van Luchtwaardigheid tenzij een ontheffing is verkregen. Krachtens artikel 3.8 van de Wet luchtvaart dient een luchtvaartuig te zijn voorzien van een geldig Bewijs van Luchtwaardigheid en moet het in een luchtwaardige toestand verkeren. Voor luchtvaartuigen die voldoen aan het internationale Verdrag van Chicago (ICAO Annex 8) geldt dat de luchtwaardigheid is geborgd door eisen te stellen in de keten van ontwerp, bouw en het onderhoud. Deze luchtvaartuigen zijn voorzien van een geldig internationaal Bewijs van Luchtwaardigheid.

Luchtvaartuigen voorzien van een Europees Permit to Fly, (PtF, EASA form 20a/b) kunnen binnen de in de PtF opgenomen voorwaarden binnen het Nederlandse luchtruim vluchten uitvoeren. Verder voldoen aan de wettelijke eis de Nederlands geregistreerde luchtvaartuigen waarvoor een Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid (S-BvL) is afgegeven op grond van de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen, of de Regeling Yak-52.

Voor de in een ander ECAC-lidstaat geregistreerde MLA's, MLH's, lichte gyrokopters, schermvliegtuigen, Orphan aircraft, of amateurbouwluchtvaartuigen, voorzien van een bewijs (lokaal PtF of S-BvL) waaruit blijkt dat de uitoefening van de luchtvaart met het betrokken luchtvaartuig in die ECAC-lidstaat is toegestaan, is in de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen, artikel 50, een speciale voorziening opgenomen. Zij kunnen Nederland en het Nederlandse luchtruim komen bezoeken op grond van een algemene vrijstelling voor een maximum van 28 dagen per kalenderjaar en hoeven daarvoor geen ontheffing aan te vragen.

Voorbeelden van vliegtuigen die een ontheffing nodig hebben zijn:

- Buitenlands geregistreerde luchtvaartuigen met een s-BvL of een ander soort bewijs van luchtwaardigheid, dat alleen geldig is in het luchtruim van de autoriteit die dit document heeft afgegeven, en die niet vallen onder een algemene vrijstelling;
- Nederlands geregistreerde luchtvaartuigen die nog in ontwikkeling zijn (zie hieronder bij I.f en II-toelichting ad. 2) en nog geen (speciaal-) bewijs van luchtwaardigheid hebben; of
- Nederlands gereguleerde luchtvaartuigen die niet in een luchtwaardige toestand verkeren.

Is het luchtvaartuig niet voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid dan kan in bijzondere omstandigheden een ontheffing worden verleend op basis van artikel 3.21, eerste lid, van de Wet luchtvaart, vooropgesteld dat de veiligheid van het luchtverkeer niet in gevaar wordt gebracht.

Dit normenkader beschrijft aan welke voorwaarden voldaan moet worden om in aanmerking te komen voor een ontheffing luchtwaardigheid.

Een ontheffing is gezien de basis van bijzondere omstandigheden altijd beperkt in tijd en plaats. Op die wijze wordt voorkomen dat er een aantrekkende werking uitgaat voor toestellen die niet aan de internationale eisen voor de luchtvaartveiligheid voldoen. Dit betekent dat er slechts ruimte is voor een beperkt aantal vluchten. Nederland moet deze aanpak hanteren in aansluiting op de ICAO-systematiek ter borging van de veiligheid van het luchtverkeer ondanks dat het luchtvaartuig niet

voldoet aan de internationale luchtwaardigheidseisen. Gelet op deze veiligheid kunnen voorts aan een ontheffing aanvullende operationele of technische beperkingen worden verbonden.

Het in dit normenkader opgenomen kader geeft invulling aan artikel 3.21, eerste lid, van de Wet luchtvaart en vervangt de beleidsregel ontheffingen luchtwaardigheid uit 2004 en het eerder gepubliceerde Normenkader ontheffingen luchtwaardigheid 2005.

Er zijn situaties waarin het wellicht van maatschappelijk belang is om ten behoeve van innovatie en onderzoek vluchten uit te voeren met een vliegtuig dat niet luchtwaardig is, maar waarin op basis van de Wet luchtvaart en dit normenkader geen ontheffing afgegeven kan worden. De intentie bestaat om een experimenteel kader vast te leggen dat beter dan momenteel het geval is, in staat is dergelijke vluchten te accommoderen.

Gelet op de in de Wet luchtvaart vastgelegde bevoegdheidsverdeling tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Defensie, is dit beleidskader beperkt tot de burgerluchtvaart. Indien een ontheffing wordt gevraagd voor militaire doeleinden is dit beleidskader niet van toepassing en zal het ontheffingsverzoek aan de Minister van Defensie moeten worden gericht. Defensie heeft hiervoor een zelfstandig beleidskader ontwikkeld.

Bijzondere omstandigheden

Er is sprake van bijzondere omstandigheden indien aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) een algemeen maatschappelijk belang wordt gediend met het uitvoeren van de vlucht(en), waarbij de inzet van het specifieke luchtvaartuig van significant belang is;
- b) een historisch en nationaal luchtvaartbelang wordt gediend met het uitvoeren van de vlucht(en), waarbij de inzet van het specifieke luchtvaartuig van significant belang is;
- c) sprake is van een luchtvaart gerelateerd evenement waarbij de inzet van het specifieke luchtvaartuig van significant belang is en waarbij het evenement
 - een boven-lokale publieke uitstraling heeft, en
 - een belevingswaarde heeft voor een groot publiek;
- d) het vluchten betreft van en naar een locatie waar onderhoud dan wel een reparatie uitgevoerd kan worden aan het desbetreffende luchtvaartuig, mits het luchtvaartuig op de locatie waar het zich bevindt redelijkerwijs niet onderhouden of gerepareerd kan worden;
- e) met een luchtvaartuig van het ene land naar een ander land wordt gevlogen en het geografisch bezien doelmatig is daarvoor gebruik te maken van het Nederlandse luchtruim;
- f) sprake is van het uitvoeren van een beperkt aantal vluchten dat noodzakelijk is voor:
 - het uitvoeren van experimenten of researchvluchten in het Nederlandse luchtruim die een maatschappelijk belang dienen en waarbij het toestel een noodzakelijk instrument is om dit doel te realiseren, of
 - het beoordelen of een in ontwikkeling zijnde luchtvaartuig of een wijziging daarvan voldoet aan de daarvoor geldende certificatie-eisen als onderdeel van het voorgeschreven certificatieproces.
- g) Andere redenen dan bovengenoemde a t/m f, die een specifieke en zorgvuldige afweging en besluit vereisen en waarvan door de aanvrager aan de minister zal moeten worden aangetoond dat het belang vergelijkbaar is met bovenstaande omstandigheden.

Toelichting bijzondere omstandigheden

Ad. a en b

Het gaat om herdenkingen van voor Nederland of de Nederlandse luchtvaart belangrijke momenten, zoals Bevrijdingsdag, een dropping bij Arnhem in het kader van herdenking van de Tweede Wereldoorlog of een jubileum van een luchtvaartorganisatie. Ook kan het bijvoorbeeld gaan om

evenementen die zelden in Nederland worden gehouden, zoals een bijeenkomst van een vereniging voor historische zweefvliegtuigen.

Een wijkfeest, een festiviteit of een gebeurtenis met een privé-karakter of het uitvoeren van rondvluchten vallen hier nadrukkelijk niet onder. Deze gebeurtenissen hebben geen algemeen maatschappelijk belang en worden niet beschouwd als een bijzondere omstandigheid.

Ad. c

De belevingswaarde van een evenement kan onder meer een educatief karakter hebben of amusementswaarde hebben. Voorbeelden zijn de jaarlijkse ontmoetingsbijeenkomst van eigenaren of gebruikers van een bepaald type luchtvaartuig dan wel een luchtshow, zoals de open dagen van de luchtmacht.

Ad. d

Het is van belang dat luchtvaartuigen goed onderhouden en waar nodig gerepareerd worden. Er worden wettelijke eisen gesteld aan de locatie van onderhoud. Daarvoor moet het mogelijk zijn het luchtvaartuig te kunnen vliegen van en naar een onderhoudslocatie, indien dergelijk onderhoud of een dergelijke reparatie redelijkerwijs niet uitgevoerd kan worden op de locatie waar het luchtvaartuig zich bevindt.

Ad. e

Indien met een luchtvaartuig zonder geldig bewijs van luchtwaardigheid wordt gevlogen - bijvoorbeeld van het westen van België naar Hamburg, dan is het vanuit geografische belang logistiek gezien doelmatig om een deel van deze vlucht via het Nederlands luchtruim te maken. Het alternatief van omvliegen dient te worden betrokken in het licht van de doelmatigheid. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat de mogelijkheid van een overvlucht over Nederland voor kortere of langere tijd, anders dan voor een tankstop, wordt onderbroken en de Nederlandse luchthaven als uitvalsbasis voor het maken van vluchten wordt gebruikt.

Ad. f, eerste bullet

Het uitvoeren van research vluchten zoals onderzoek naar de luchtkwaliteit of de consequenties van het vliegen door vulkaanassen.

Ad. f, tweede bullet

Ingevolge bijvoorbeeld de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen is het noodzakelijk dat aangetoond wordt dat het nieuw gebouwde amateurbouw luchtvaartuig voldoet aan de in die regeling genoemde luchtwaardigheidseisen. Het aantonen van de luchtwaardigheid geschiedt mede door het uitvoeren van testvluchten. Ook kan het nodig zijn om met een luchtvaartuig waar een wijziging is ingebouwd een testvlucht uit te moeten voeren. Om deze testvluchten voor mogelijk te maken, wordt een ontheffing voor het aantal vluchten van het testprogramma afgegeven.

Toelichting beperking in tijd en plaats i.r.t. bijzondere omstandigheid

De ontheffing wordt afgegeven voor de vluchten die direct gekoppeld zijn aan de bijzondere omstandigheid. Een wekelijkse fly-in van dezelfde aeroclub of een (semi-) permanent verblijf van het luchtvaartuig in NL valt hier nadrukkelijk niet onder.

Ten aanzien van de hierboven genoemde bijzondere omstandigheden a. tot en met c., geldt dat onder het beperkte aantal vluchten wordt verstaan:

- vluchten van en naar de desbetreffende locatie;
- noodzakelijke familiarisatie vlucht(en) ter plekke;
- de aan het evenement of activiteit gerelateerde vlucht(en).

Ten aanzien van de hierboven genoemde bijzondere omstandigheid d. geldt dat een ontheffing wordt gegeven voor de vluchten van en naar de luchthaven alwaar het luchtvaartuig onderhouden en/of

gerepareerd wordt.

Ten aanzien van de hierboven genoemde bijzondere omstandigheid e. geldt dat een ontheffing wordt gegeven voor het overvliegen van Nederland met een eventuele noodzakelijke tussenstop ten behoeve van het tanken.

Ten aanzien van de hierboven genoemde bijzondere omstandigheid f. geldt dat een ontheffing wordt gegeven voor het aantal vluchten dat noodzakelijk is voor het uitvoeren van het testprogramma.

Luchtwaardigheid

1. Er is sprake van een acceptabel luchtwaardigheidsniveau indien het luchtvaartuig
 - is onderhouden door een daartoe erkende onderhoudsorganisatie, en
 - voorzien is van een bewijs van luchtwaardigheid door de staat van registratie, en aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:
 - a. het initiële luchtwaardigheidsniveau is vastgesteld in een door EASA gepubliceerde Specific Airworthiness Specification of Data Sheet en is geregistreerd in een niet EASA land;
 - b. het ontwerp van het luchtvaartuig ooit conform ICAO Annex 8 is gecertificeerd door een ICAO-lidstaat maar nu de status heeft van Orphan en is geregistreerd in een niet ECAC-lidstaat,;
 - c. het een niet in Nederland geregistreerd niet-militair staatsluchtvaartuig is als bedoeld in artikel 2 lid 3(a), van de basisverordening (EC)2018/1139, of een niet in Nederland geregistreerd researchluchtvaartuig als bedoeld in Annex I van deze basisverordening, en dat is voorzien van een speciaal bewijs van luchtwaardigheid op basis van:
 - een afgegeven typecertificaat conform ICAO Annex 8 door een ICAO-lidstaat, en
 - de aanvrager heeft verklaard dat eventuele wijzigingen aan het luchtvaartuig conform ICAO Annex 8 zijn gecertificeerd;
 - d. het individuele luchtvaartuig door de CAA-UK is voorzien van een permit to fly op basis van CAA-UK CAP 553 die ten minste geldig is voor de duur van de aangevraagde ontheffing en operaties buiten de UK toestaat;
 - e. het luchtvaartuig is voorzien van een speciaal bewijs van luchtwaardigheid of permit to fly verstrekt door een ECAC-lidstaat, de Verenigde Staten van Amerika USA of Canada en waarvan de aanvrager aantoont dat het luchtwaardigheidsniveau van het desbetreffende luchtvaartuig ten minste voldoet aan een normenkader dat gelijkwaardig is aan de CAA-UK CAP 553.
2. In afwijking van het bepaalde in onderdeel 1 is sprake van een acceptabel luchtwaardigheidsniveau indien het een in ontwikkeling zijnde luchtvaartuig betreft waarmee vluchten moeten worden uitgevoerd ten behoeve van het verkrijgen van een Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid. Dit zal vaak samenvallen met de bijzondere omstandigheid onder f, tweede bullet.

Toelichting acceptabel initieel luchtwaardigheidsniveau

Ad.1a

EASA heeft voor een aantal luchtvaartuigen een uitgebreid onderzoek gedaan naar de luchtwaardigheid van het ontwerp. Zij heeft haar conclusies dat het luchtvaartuig voldoet aan de initiële luchtwaardigheidseisen gepubliceerd in de desbetreffende Specific Airworthiness Specification (SAS) of Data Sheet (DS). Binnen het werkingsgebied van EASA kan hiervoor een restricted CofA worden afgegeven. Luchtvaartuigen geregistreerd in niet bij EASA aangesloten landen kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing.

Ad.1b

Luchtvaartuigen waarvoor geen typecertificaathouder is die de verantwoordelijkheden aangaande de continuering van de luchtwaardigheid invult (zogenaamde Orphans), kunnen worden toegelaten in het Nederlandse luchtruim indien het luchtvaartuig geregistreerd is in een niet ECAC-lidstaat, en waarbij het initiële ontwerp aan tenminste ICAO Annex 8 voldeed. Het initiële luchtwaardigheidsniveau wordt geacht te voldoen aan de criteria van het typecertificaat dat is afgegeven. Deze luchtvaartuigen geregistreerd in een ECAC-lidstaat maken gebruik van de generieke toestemming in de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen artikel 50. Luchtvaartuigen geregistreerd in andere landen kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing.

Ad.1c

De niet militaire staatsluchtvaartuigen en researchluchtvaartuigen hebben vaak op basis van het operationele gebruik van het luchtvaartuig een speciaal bewijs van luchtwaardigheid gekregen. De aanvrager verklaart dat wijzigingen ten opzichte van het typecertificaat, zoals bijvoorbeeld de testapparatuur aan boord of het VIP-interieur, voldoen aan de eisen conform ICAO Annex 8 en gecertificeerd door de desbetreffende ICAO-lidstaat.

Ad.1d

Een UK-permit to fly is het equivalent van het speciaal bewijs van luchtwaardigheid als bedoeld in de Nederlandse luchtvaartregelgeving. Ex-militaire luchtvaartuigen die niet zijn voorzien van een typecertificaat van tenminste het niveau zoals vastgesteld in ICAO Annex 8, kunnen in het Verenigd Koninkrijk op basis van de CAP553 een individuele nationale geldende permit to fly krijgen. De normen opgenomen in CAP553 zijn adequaat om te bepalen dat het individuele luchtvaartuig veilig kan worden toegelaten in het Nederlandse luchtruim. Een door de Engelse luchtvaartautoriteit afgegeven permit to fly wordt daarom door de Nederlandse luchtvaartautoriteit geaccepteerd, mits het luchtvaartuig van de CAA-UK ook in het buitenland mag worden gevlogen. Deze toestemming, de zogenaamde exemption, kan op de PtF zijn vermeld, of in een separaat document.

Ad.1e

Indien de aanvrager kan aantonen dat het individuele luchtvaartuig tenminste voldoet aan een normenkader dat gelijkwaardig is aan het normenkader zoals vastgesteld in de CAP553 en waarvoor een speciaal bewijs van luchtwaardigheid is afgegeven door een van de genoemde staten, kan de Nederlandse luchtvaartautoriteit het luchtvaartuig voor de duur van de ontheffing toelaten in het Nederlandse luchtruim. Voorafgaande aan de beoordeling van de individuele aanvraag zal de ILT vaststellen of het buitenlands normenkader hieraan voldoet.

Het Belgische normenkader uit het 'Koninklijk besluit tot vaststelling van de technische voorwaarden opgelegd voor de toelating tot het luchtverkeer van historische luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder houder van typecertificaat' is door de ILT getoetst en vergelijkbaar gevonden. Zie tevens Circulaire CIR/AIRW-43 van de Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Luchtvaart.

Ad.2

Ontheffingen zullen worden verleend op grond van het testprogramma.

Aanvraag van een ontheffing

Een aanvraag tot een ontheffing kan worden ingediend bij de ILT met het door de minister vastgestelde aanvraagformulier. De Regeling tarieven luchtvaart 2008 is van toepassing.