

§ 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 amateurbouwluchtvaartuig, 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.

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
- – gebruiksbepalingen.

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. 1592/2002 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 politiële 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 amateurbouwluchtvaartuigen, 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 gebruiksbepalingen. 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, overlappingen en onduidelijkheden geconstateerd betreffende met name het onderhoud van luchtvaartuigen. Dit noopte 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 amateurbouwluchtvaartuigen, 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 bij verordening (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. 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 (gekwalficeerd 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 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 verzwaring 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 amateurbouwvluchtvaartuigen in het register ingeschreven, de jaarlijkse kosten worden geschat op € 200, de totale lasten per jaar bedragen € 40.000.

De ontwerpregeling 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 Zweefvliegen 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 gebruiksbeperkingen 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 ontwerpregelgeving, 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 amateurbouwluchtvaartuigen (hoofdstuk 2) hebben ten dele geleid tot aanpassing van de ontwerpregelgeving. 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 amateurbouwluchtvaartuigen (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 ontwerpregelgeving 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 ontwerpregelgeving niet duidelijk naar voren komen wat het lot is van een door de aanvrager vervaardigd amateurbouwluchtvaartuig als deze aanvrager stopt met zijn vliegcarrière. Het weigeren van een verlenging van het S-BvL aan een

koper van deze machine, omdat het amateurbouwluchtvaartuig 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) luchtvaartsysteem, 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 amateurbouwluchtvaartuigen. 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 amateurbouwluchtvaartuigen 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 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 ontwerpregelgeving in samenhang met de bijlage 1 tot en met 4, bij de ontwerpregelgeving, 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 ontwerpregelgeving. 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 amateurbouwluchtvaartuigen en MLA's, zijn in Nederland aparte regelingen betreffende de luchtwaardigheid en gebruiksbepalingen 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, amateurbouwluchtvaartuigen, 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 amateurbouwluchtvaartuigen gelden enkele specifieke eisen, die in de artikelen 3 en 4 zijn opgenomen. De verantwoordelijkheid voor het ontwerp, de constructie en de bouw van amateurbouwluchtvaartuigen 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 amateurbouwluchtvaartuig 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.

Amateurbouwluchtvaartuigen 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 en 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 amateurbouwluchtvaartuigen 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 amateurbouwluchtvaartuig 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 luchtvaartuig 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 luchtvaartuigen (luchtvaartuigen die niet onder de werking van basisverordening vallen) die wel aan de door ICAO gestelde (luchtwaardigheids)eisen voor internationale luchtvaart 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. Luchtvaartuigen 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 luchtvaartuig 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 luchtvaartuig en het luchtvaartuig 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 luchtvaartuigen valt de minister terug op de reeds eerder in Nederland geaccepteerde ontwerpen van luchtvaartuigen 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 luchtvaartuigen (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 luchtvaartuig vervaardigd in een verdragsland wordt geïmporteerd uit een ander verdragsland. In artikel 7 staan tevens de procedures die gelden voor de import van een luchtvaartuig 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 luchtvaartuig in de configuratie zoals het luchtvaartuig wordt geïmporteerd aan de luchtwaardigheidseisen voldoet. Dit kan door aan te tonen dat het luchtvaartuig 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 luchtvaartuig 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 luchtvaartuigen niet meer de complete technische administratie beschikbaar is, is het aan te raden contact op te nemen met de ILT hoe te handelen.

Geïmporteerde luchtvaartuigen 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 waarschuwinglampje 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 Amateurbouw 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 luchtwaardigheidseisen 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 vluchtuitvoering 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 amateurbouwluchtvaartuig, 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 vliegreizen 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 amateurbouwluchtvaartuig, een MLA, een MLH, een lichte gyrokopter, 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 amateurbouwluchtvaartuig, 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, 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.

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 amateurbouwvliegtuigen, 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 amateurbouwluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter 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 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 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 amateurbouwluchtvaartuigen. Het is echter wel mogelijk om met een instructeur een verschillen- of familiarisatie-training uit te voeren en zo onder begeleiding bekend te raken 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 amateurbouwluchtvaartuigen. 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 luchtvaartterreinen. 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 geslept 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 examenvluchten noodzakelijk. Deze vluchten mogen ook tegen vergoeding worden uitgevoerd.

Artikel 47

De beperkingen aan het gebruik van een amateurbouwvluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter en een gemotoriseerd schermvliegtuig, worden ook bepaald door hetgeen vermeld staat in het vlieghandboek 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 vluchtvaartuig. 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. 785/2004/14. 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 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 amateurbouwluchtvaartuigen 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 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, 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	amateurbouw lvt.
Hoofdstuk 1 Inleidende bepalingen			
Artikelen 1, 2	x	x	x
Hoofdstuk 2 Ontwerp amateurbouw luchtvaartuigen			
Artikelen 3, 4			x
Hoofdstuk 3 Bewijs van luchtwaardigheid			
§ 1. aanvraag afgifte verlenging BvL			
Artikel 5		x	x
§ 2. Afgifte ICAO-standaard-BvL			
Artikelen 6, 7, 8	x	x	
§ 3. Afgifte S-BvL Amateurbouw lvt.			

Artikel 9			X
§ 4. Afgifte S-BvL MLA's, MLH's, lichte gyro en gemotoriseerde schermvl.			
Artikel 10			
§ 5. Afgifte S-BvL historisch lvt.			
Artikelen 11, 12			
§ 6. Afgifte S-BvL orphan aircraft ≤ 2.000 kg			
Artikel 13			
§ 7. Afgifte export-BvL			
Artikel 14		X	
§ 8. Verlenging geldigheid BvL			
Artikel 15	X	X	
Artikel 16			X
§ 9. Bvl-acceptatiekeuring, verlengingsinsp. export-inspectie			
Artikelen 17, 18, 19	X	X	
§ 10. Overdracht, wijziging, vernieuwing schorsing, intrekking BvL			
Artikelen 20, 21, 22, 23	X	X	X
Hoofdstuk 4 Wijziging lvt.			
§ 1. Wijziging dmv ind. goedkeuring			
Artikel 24	X	X	X
Artikelen 25 en 26	X	X	
Artikel 27			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
Artikel 34	x	x	
Artikel 35	x	x	x
§ 2. Uitvoering onderhoud			
Artikelen 36, 37, 38	x	x	x
Artikel 39	x	x	
Artikel 40	x	x	x
§ 3. Technische administratie			
Artikelen 41 en 42	x	x	x
§ 4. Onderzoek en melden defecten en gebreken			
Artikelen 43 en 44	x	x	x
Hoofdstuk 6 Gebruiksbeperkingen			
Artikel 45			x
Artikel 46			
Artikel 47			x
Artikelen 48, 49			
Hoofdstuk 7 niet-NL ECAC- luchtvaartuigen			
Artikel 50			x
Hoofdstuk 8 Slotbepalingen			
Artikelen 51, 52, 53, 54	x	x	x
Bijlage 1			x
Bijlage 2			
Bijlage 3	x	x	x
Bijlage 4	x	x	x
Bijlage 5	x		

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