

CONCEPT Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van,
nr. IENW/BSK-2019/174222, houdende regels met betrekking tot de
luchtwaardigheid en het gebruik van luchtvaartuigen (Regeling veiligheid
luchtvaartuigen)

HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 3.13, vierde lid, 3.24, en 7.1 derde lid, van de Wet
luchtvaart, de artikelen 2, vierde lid, 6, 8, derde lid, 9, 12, tweede lid, en 13, van
het Besluit luchtvaartuigen 2008, artikel 4 van het Besluit luchtverkeer, artikel 7
van het Besluit ongeregeld vervoer, en artikel 7 van het Besluit vluchtuitvoering;

BESLUIT:

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

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

algemene luchtvaart: luchtvaart met vleugelvliegtuigen met een maximale
startmassa van 5700 kg of minder, helikopters met een maximale startmassa van
2730 kg of minder, gyrokopters met een maximale startmassa van 2730 kg of
minder, ballonnen, luchtschepen en (motor)zweefvliegtuigen;

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

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

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

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

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

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

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

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

erkenninghouder: houder van een erkenning als bedoeld in artikel 17 van het
Besluit luchtvaartuigen 2008;

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

geaccepteerd type luchtvaartuig:

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

2. zweefvliegtuig van een type dat is ontworpen in het Verenigd Koninkrijk en voorzien van een 'datasheet' uitgegeven door de British Glider Association;

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

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

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

log-entry: verklaring met betrekking tot uitgevoerde werkzaamheden;

luchtwerk: activiteit waarbij een luchtvaartuig wordt gebruikt voor speciale diensten;

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

minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

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

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

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

2. het uitsluitend vervoer betreft van sponsors van een organisatie tot instandhouding van historische luchtvaart en hun genodigden, alsmede van leden van een vereniging of begunstigers van een stichting met als een statutair doel instandhouding van historische luchtvaart;

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

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

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

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

Part ML: deel betreffende de blijvende luchtwaardigheid van lichte EASA-luchtvaartuigen (bijlage Vb bij verordening (EU) nr. 1321/2014);
replica: amateurbouwluchtvaartuig, dat geheel of gedeeltelijk is nagebouwd volgens een bestaand ontwerp, al dan niet met gebruikmaking van de oorspronkelijke ontwerp- en bouwgegevens;
revisie: het weer in goede staat brengen van een luchtvaartuig of luchtvaartuigonderdeel door middel van inspectie en vervanging in overeenstemming met een goedgekeurde norm ter verlenging van de operationele levensduur;
schermvliegtuig: luchtvaartuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart;
verdragsland: land waarmee in het kader van een van de volgende verdragen een overeenkomst is gesloten inzake de wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid: het op 13 september 1995 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tussen de Verenigde Staten van Amerika en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de bevordering van de veiligheid van de luchtvaart (Trb. 1996, 3), de op 17 december 2009 te Brussel tot stand gekomen Luchtvervoerovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten (Trb. 2010, 211) en, de op 22 april 1960 te Parijs gesloten Multilaterale Overeenkomst inzake bewijzen van luchtwaardigheid van ingevoerde luchtvaartuigen (Trb. 1961, 117);
vervoerskosten: kosten van verzekering, brandstof, onderhouds- en reparatiekosten alsmede landings- en stallingsgelden.

Artikel 2. Toepassingsbereik

1. Deze regeling is van toepassing op:
 - a. luchtvaartuigen als bedoeld in Bijlage I bij de basisverordening met uitzondering van luchtvaartuigen als bedoeld in de Regeling Yakovlev-52 vliegtuigen;
 - b. Nederlandse luchtvaartuigen die uitsluitend worden ingezet voor niet-militaire staatsactiviteiten of diensten.
2. De artikelen 27 tot en met 31 zijn niet van toepassing op Nederlandse luchtvaartuigen die niet onder een AOC vliegen en zijn voorzien van een speciaal-BvL.

Hoofdstuk 2. Ontwerp amateurbouwluchtvaartuigen

Artikel 3

1. Amateurbouwluchtvaartuigen voldoen aan een gelijkwaardig veiligheidsniveau als het veiligheidsniveau dat gewaarborgd wordt door de luchtwaardigheidseisen voor:
 - a. ballonnen: CS 31 HB;
 - b. zweefvliegtuigen: CS 22;
 - c. motorzweefvliegtuigen: CS 22;
 - d. lichte sportvliegtuigen: CS LSA;
 - e. zeer lichte vliegtuigen: CS VLA;
 - f. kleine vliegtuigen, niet voorzien van een turbinemotor, mits het aantal zitplaatsen niet meer dan 4 bedraagt: CS 23;
 - g. zeer lichte helikopters: CS VLR;
 - h. kleine helikopters, niet voorzien van een turbinemotor, mits het aantal zitplaatsen niet meer dan 4 bedraagt: CS 27; of
 - i. replica's: oorspronkelijke certificatiebasis.

2. Voor de radiocommunicatie-, navigatie-, en identificatieapparatuur gelden de eisen inzake uitrustingsstukken en de verplichte instrumenten zijn van een toegelaten type.

Artikel 4

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

Hoofdstuk 3. Bewijzen van luchtwaardigheid (BvL)

§ 1. Aanvraag afgifte of verlenging geldigheidsduur BvL

Artikel 5

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

§ 2. Afgifte ICAO-standaard-BvL

Artikel 6

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

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

Artikel 7

1. Voor een luchtvaartuig dat in overeenstemming is met een geaccepteerd type luchtvaartuig, dat is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust in een verdragsland en wordt geïmporteerd uit dat verdragsland, worden ten behoeve van de afgifte van een ICAO-standaard-BvL de in artikel 6 genoemde gegevens ingediend tezamen met een door de luchtvaartautoriteit van dat verdragsland afgegeven BvL, of BvL voor export naar Nederland dat niet eerder is afgegeven dan 60 dagen onmiddellijk voorafgaand aan de datum van de aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL.
2. Voor een luchtvaartuig dat in overeenstemming is met een geaccepteerd type luchtvaartuig, dat is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust in een verdragsland en dat uit een ander verdragsland wordt geïmporteerd, worden ten behoeve van de afgifte van een ICAO-standaard-BvL de in artikel 6 genoemde gegevens ingediend, tezamen met:
 - a. het destijds door de luchtvaartautoriteit van het land waarin het luchtvaartuig is vervaardigd, afgegeven export-BvL; en
 - b. een BvL, of een BvL voor export naar Nederland, afgegeven door de luchtvaartautoriteit van het land van waaruit het luchtvaartuig wordt geïmporteerd, niet eerder dan 60 dagen, onmiddellijk voorafgaande aan de datum van de aanvraag voor een ICAO-standaard-BvL.
3. Voor een luchtvaartuig dat in overeenstemming is met een geaccepteerd type luchtvaartuig, dat is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust in een verdragsland en wordt geïmporteerd uit een land waarmee de minister geen overeenkomst heeft gesloten inzake wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid, worden ten behoeve van de afgifte van een ICAO-standaard-BvL, de in artikel 6 genoemde gegevens ingediend en daarnaast de volgende documenten overgelegd:
 - a. het destijds door de luchtvaartautoriteit van het land waarin het luchtvaartuig is vervaardigd, afgegeven export-BvL;
 - b. documenten waaruit blijkt dat het luchtvaartuig in overeenstemming is met het geaccepteerd type luchtvaartuig, dan wel met een aanvullend type-certificaat dat voor het type-ontwerp is afgegeven;

- c. documenten waaruit blijkt dat de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen als bedoeld in artikel 8, eerste lid, zijn uitgevoerd; en
- d. documenten waaruit blijkt dat het luchtvaartuig na inspectie luchtwaardig is bevonden en geschikt voor veilige operatie.

Artikel 8

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

§ 3. Afgifte speciaal-BvL voor amateurbouwluchtvaartuigen

Artikel 9

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

- a. een specificatie van het luchtvaartuig;
- b. een verklaring van de bouwer dat het amateurbouwluchtvaartuig gebouwd is conform het ontwerp en eventuele door de ontwerper geaccepteerde wijzigingen;
- c. een verklaring, dat op grond van een globaal onderzoek geen belangrijke tekortkomingen zijn waargenomen, van een houder van een bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige of als zweefvliegtechnicus dan wel van een persoon die hiertoe door de minister is aangewezen;
- d. een verklaring van de houder dat alle verplichte luchtwaardigheidsaanwijzingen van het land van ontwerp en de Nederlandse bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen zijn uitgevoerd en alle verplichte onderhoudsaanwijzingen zijn nagekomen;
- e. een kopie van het bij het amateurbouwluchtvaartuig behorende vlieghandboek;
- f. een omschrijving van alle verwisselbare onderdelen en uitrustingsstukken;
- g. een omschrijving van de afwijkingen van het ontwerp waarmee de minister heeft ingestemd; en
- h. een geluidsmetrapport waaruit blijkt, dat het luchtvaartuig voldoet aan de geluidseisen van ICAO Annex 16, Vol. I.

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

Artikel 10

1. Bij de aanvraag voor een speciaal-BvL voor een MLA, MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig, worden de volgende gegevens ingediend:
 - a. een document, afgegeven door de luchtvaartautoriteiten van Duitsland, Groot-Brittannië of Tsjechië waaruit blijkt dat het desbetreffende type en configuratie MLA, MLH, lichte gyrokopter, of gemotoriseerd schermvliegtuig voldoet aan de desbetreffende luchtwaardigheidseisen zoals die zijn vastgesteld in één van de genoemde landen;
 - b. een verklaring van de houder dat alle verplichte luchtwaardigheidsaanwijzingen, afgegeven door de luchtvaartautoriteit van het in onderdeel a genoemde land aan de luchtwaardigheidseisen waarvan het desbetreffende luchtvaartuig voldoet, en de Nederlandse

luchtwaardigheidsaanwijzingen zijn uitgevoerd en alle verplichte onderhoudsaanwijzingen zijn nagekomen;

c. een verklaring van de houder, waarin deze verklaart dat de configuratie MLA, MLH, lichte gyrokopter, of gemotoriseerd schermvliegtuig identiek is aan de goedgekeurde configuratie;

d. een uittreksel van het geluidmeetrapport overeenkomstig de bij deze regeling behorende bijlage 2, opgesteld door of namens één van de in onderdeel a bedoelde autoriteiten dan wel door een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie, waaruit blijkt dat de geluidsproductie:

1°. voor het desbetreffende type en configuratie MLA, of gemotoriseerd schermvliegtuig niet meer dan 60 dB(A) bedraagt als gemeten conform ICAO Annex 16;

2°. voor de desbetreffende type en configuratie MLH of lichte gyrokopter niet meer dan 68 dB(A) bedraagt als gemeten conform ICAO Annex 16, hoofdstuk 6; en

e. een verklaring van een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie of persoon, dat de betreffende MLA, MLH, lichte gyrokopter, of het betreffende gemotoriseerd schermvliegtuig voor wat betreft de voor de geluidsproductie van belang zijnde aspecten overeenstemt met de MLA, de MLH, de lichte gyrokopter, of het gemotoriseerd schermvliegtuig waaraan de geluidsmetingen zijn uitgevoerd.

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

§ 5. Afgifte speciaal-BvL voor een historisch luchtvaartuig

Artikel 11

1. Met betrekking tot een historisch luchtvaartuig dat als een luchtvaartuig met een duidelijk historisch belang voor het Koninkrijk der Nederlanden wordt aangemerkt, kan na de beoordeling van de luchtwaardigheid van dat luchtvaartuig een speciaal-BvL worden afgegeven.

2. Voor straalvliegtuigen en helikopters van een buitenlands militair ontwerp, die niet zijn voorzien van een BvL of slechts voorzien van een BvL, dat door een buitenlandse militaire autoriteit is afgegeven, wordt geen speciaal-BvL afgegeven.

Artikel 12

1. Bij de aanvraag voor een speciaal-BvL worden in ieder geval de gegevens als genoemd in artikel 6 ingediend, alsmede de door de minister met betrekking tot het betreffende luchtvaartuig voor de beoordeling van dat luchtvaartuig nodig geachte bescheiden.

2. Een historisch luchtvaartuig verkeert in originele staat, tenzij de minister heeft ingestemd met bepaalde aanpassingen of deze voorschrijft in verband met de vliegveiligheid.

§ 6. Afgifte speciaal-BvL voor orphan aircraft met maximale startmassa van 2000 kg of minder

Artikel 13

Voor een luchtvaartuig van een geaccepteerd type luchtvaartuig als bedoeld in artikel 1, dat is ontworpen, gebouwd, beproefd en uitgerust in een verdragsland

en dat wordt geïmporteerd uit dat land, worden ten behoeve van de afgifte van een speciaal-BvL, de volgende gegevens en documenten ingediend:

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

§ 7. Afgifte export-BvL

Artikel 14

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

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

§ 8. Verlenging geldigheidsduur BvL

Artikel 15

1. Bij een aanvraag voor de verlenging van de geldigheidsduur van een ICAO-standaard-BvL, een speciaal-BvL betreffende een orphan aircraft of een speciaal BvL betreffende een historisch luchtvaartuig worden de volgende bescheiden gevoegd:

- a. een volledig ingevuld en ondertekend inspectierapport van de BvL-verlengingsinspectie, conform het model zoals door de minister elektronisch beschikbaar gesteld, uitgevoerd door een daartoe erkend bedrijf, of
 - b. een volledig ingevuld en ondertekend inspectierapport van een volledige AR, uitgevoerd door een daartoe erkend bedrijf.
2. De verlenging van de geldigheidsduur van de in het eerste lid genoemde BvL's kan tot hoogstens zes maanden na het verstrijken van de op het BvL vermelde

termijn van geldigheid geschieden, indien in het inspectierapport een negatief advies wordt gegeven over de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig.

3. Bij verlenging van de geldigheidsduur van de in het eerste lid genoemde BvL's wordt aan de aanvrager van de verlenging een nieuw BvL gezonden, waaruit blijkt tot en met welke datum het document geldig is.

4. Voor een Nederlands luchtvaartuig dat volledig wordt ingezet voor niet-militaire operaties als bedoeld in artikel 2, derde lid, onder a, van de basisverordening wordt het ICAO-standaard-BvL voor ten hoogste 3 jaar geldig gehouden door telkens na 1 en 2 jaar een eenvoudige AR inspectie overeenkomstig Part M.A.901 (f) van verordening (EG) nr. 2042/2003 uit te voeren.

Artikel 16

1. 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 wordt vergezeld van een opgave van het aantal vliegreuren tijdens de voorgaande 12 maanden, en een verklaring van de houder van het luchtvaartuig waaruit blijkt dat:

- a. het luchtvaartuig nog steeds in luchtwaardige toestand verkeert;
- b. wordt voldaan aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen en bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen;
- c. eventuele wijzigingen zijn goedgekeurd conform de procedure als bedoeld in Hoofdstuk 4;
- d. de minister heeft ingestemd met eventuele geluidswijzigingen onder vermelding van het instemmingsnummer van de wijziging; en
- e. het luchtvaartuig is onderhouden conform de aanwijzingen van de ontwerper.

2. Bij de aanvraag wordt een log-entry gevoegd waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de onderhoudsaanwijzingen voor luchtvaartmaterieel opgenomen in Maintenance Directives;

3. De verklaring, bedoeld in het eerste lid, is mede ondertekend door de houder van

- a. een bewijs van bevoegdheid als bedoeld in artikel 2.2 of artikel 3.2, vijfde lid, van de Regeling bijzondere bevoegdverklaringen luchtwaardigheid, of
- b. ,voor een amateurbouwluchtvaartuig, een aanwijzing van de Minister zoals bedoeld in artikel 9, onderdeel c; of
- c. ,voor een MLA, MLH, of lichte gyrokopter, een door de Deutsche Aero Club e.V. of de Deutsche Ultraleichtflugverbandes e.V. afgegeven Erlaubnis für Prüfer von Luftfahrtgerät, Klasse 5.

4. Het derde lid is niet van toepassing op gemotoriseerde schermvliegtuigen.

5. Op verzoek van de eigenaar of houder van een amateurbouwluchtvaartuig, een MLA, een MLH, of een lichte gyrokopter kan artikel 15, eerste lid, worden toegepast.

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

Artikel 17

1. Een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie dan wel een exportinspectie wordt uitgevoerd door een daartoe erkend bedrijf.

2. Wanneer bijzondere omstandigheden daartoe aanleiding geven kan de minister een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie dan wel een exportinspectie uitvoeren.

3. De minister voert een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie dan wel een exportinspectie in ieder geval uit wanneer er geen door hem daartoe erkend bedrijf is.

4. Indien een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie dan wel een exportinspectie door de minister in het buitenland wordt uitgevoerd worden de eventuele kosten van een door hem te verrichten onderzoek in het kader van de inspectie door de eigenaar of houder van het betreffende luchtvaartuig gedragen.

Artikel 18

1. Degene die bevoegd is tot het uitvoeren van een BvL-verlengingsinspectie of een exportinspectie bepaalt de inhoud van de technische inspectie, met dien verstande dat in de algemene luchtvaart ten minste de 'check and inspect'-punten van de 100-uursinspectie of jaarlijkse inspectie of een daaraan gelijkwaardige inspectie worden uitgevoerd, indien de laatste inspectie langer dan een half jaar geleden heeft plaatsgevonden.

2. Een BvL-acceptatiekeuring wordt uitgevoerd conform de in het BvL-acceptatierapport, bedoeld in artikel 17, opgenomen lijst van items.

3. De BvL-verlengingsinspectie wordt niet eerder dan twee maanden voor het verlopen van de termijn van geldigheid van het bewijs van luchtwaardigheid uitgevoerd.

4. Uiterlijk op de ochtend van de datum van de steekproef, bedoeld in artikel 19, is het inspectierapport conform het model zoals door de minister elektronisch beschikbaar gesteld, voor de minister beschikbaar.

Artikel 19

1. De minister kan een steekproef uitvoeren op een BvL-acceptatiekeuring, een BvL-verlengingsinspectie dan wel een exportinspectie in het kader van het houden van toezicht op het erkende bedrijf.

2. Op de aanvraag, bedoeld in artikel 5, eerste lid, wordt door de eigenaar of houder van het luchtvaartuig dat behoort tot de algemene luchtvaart, aangegeven op welke datum en op welke plaats in Nederland het luchtvaartuig gereed zal staan voor een mogelijke steekproef.

3. Tussen de datum waarop de aanvraag bij de minister wordt ingediend en de datum van de mogelijke steekproef wordt een termijn van ten minste 8 dagen aangehouden.

4. Voor een luchtvaartuig dat niet behoort tot de algemene luchtvaart worden zo nodig datum, tijdstip en plaats door de minister, na overleg met de eigenaar of houder van het luchtvaartuig, vastgesteld en schriftelijk aan de eigenaar of houder meegedeeld.

5. De eigenaar of houder van het luchtvaartuig neemt zo spoedig mogelijk contact op met de minister als het luchtvaartuig door overmacht niet op de op de aanvraag aangegeven of door de minister vastgestelde plaats of datum gereed kan staan voor een mogelijke steekproef.

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

Artikel 20

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

Artikel 21

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

Artikel 22

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

Hoofdstuk 4. Wijziging van een luchtvaartuig

§ 1. Wijziging door middel van individuele goedkeuring

Artikel 23

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

Artikel 24

1. De minister stemt zonder aanvraag daartoe reeds in met een wijziging van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-BvL, of een speciaal-BvL betreffende een historisch luchtvaartuig, indien:
 - a. met betrekking tot het ontwerp:
 - 1°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging zijn voorbereid door de houder van een ontwerperkenning;
 - 2°. met het ontwerp van de wijziging is ingestemd door middel van een aanvullend typecertificaat voor het betreffende type luchtvaartuig bedoeld in artikel 27;
 - 3°. met het ontwerp van de wijziging al eerder is ingestemd voor het betreffende type luchtvaartuig;
 - 4°. indien een aldus gewijzigd luchtvaartuig reeds eerder in Nederland is toegelaten;
 - 5°. het de inbouw van een in Nederland toegelaten uitrustingsstuk voor het betreffende type luchtvaartuig betreft;
 - 6°. een aanvullend typecertificaat is afgegeven door een lidstaat van de EASA overeenkomstig de procedures van Part 21;
 - 7°. Service Informatie is verstrekt en de wijziging is goedgekeurd door de primair certificerende autoriteit, of
 - 8°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging is opgenomen in CS-STAN zoals laatstelijk gewijzigd;
 - b. met betrekking tot de geluidsproductie, de uitvoerende van het onderhoud aan de hand van bijlage 3 bij deze regeling heeft vastgesteld dat de wijziging geen invloed heeft op de geluidsproductie van het luchtvaartuig;

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

Artikel 25

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

Artikel 26

1. De minister stemt zonder aanvraag daartoe reeds in met een wijziging van een orphan aircraft, een amateurbouwluchtvaartuig, een MLA, een MLH, een lichte gyrokopter, of een gemotoriseerd schermvliegtuig, indien:
 - a. met betrekking tot het ontwerp:
 - 1°. de wijziging is goedgekeurd door de originele ontwerper of kitfabrikant van het luchtvaartuig,

- 2°. voor de wijziging van een zelf ontworpen amateurbouwvluchtvaartuig of een luchtvaartuig waarvan de originele ontwerper of kitfabrikant niet meer bestaat, conform artikel 4 is aangetoond dat aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen volgens artikel 3 dan wel artikel 10, eerste lid, onder a is voldaan,
- 3°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging is opgenomen in CS-STAN zoals laatstelijk gewijzigd, of
- 4°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging zijn voorbereid door de houder van een ontwerperkenning;
- b. met betrekking tot de geluidsproductie de houder, eigenaar of de uitvoerende aan de hand van bijlage 3 bij deze regeling heeft vastgesteld dat de wijziging geen invloed heeft op de geluidsproductie van het luchtvaartuig;
- c. met betrekking tot de gegevens de houder, eigenaar of de uitvoerende aan de hand van bijlage 4 heeft vastgesteld dat de wijziging geen invloed heeft op de gegevens van het luchtvaartuig die zijn vastgelegd in het Nederlandse luchtvaartuigregister; en
- d. de houder, eigenaar of de uitvoerende vastgesteld heeft dat deze wijziging in combinatie met eerder uitgevoerde wijzigingen en reparaties geen nadelige invloed op de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig heeft.
2. De instemming, bedoeld in het eerste lid, geldt alleen indien bij het uitvoeren van een wijziging aantoonbaar gebruik wordt gemaakt van de benodigde informatie van de volgens het eerste lid ingestemde wijziging.
3. Artikel 25, eerste lid, aanhef, onderdelen b en c, en tweede tot en met zevende lid zijn van overeenkomstige toepassing.
4. Indien naar het oordeel van de minister door de wijziging van de MLA, de MLH, of het gemotoriseerd schermvliegtuig niet meer met het ten aanzien van de betreffende MLA, MLH of gemotoriseerd schermvliegtuig afgegeven uittreksel van het geluidmeetrapport volstaan kan worden, wordt door of namens één van de in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, genoemde autoriteiten dan wel een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie een nieuw uittreksel op basis van een nieuw geluidmeetrapport opgesteld en aan de minister gezonden tezamen met een verklaring als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel e.
5. Indien het vierde lid toepassing vindt, wordt de instemming eerst verleend, nadat de in artikel 10 eerste lid, onderdeel e, bedoelde verklaring, die op het tijdstip van indiening van de in het derde lid bedoelde aanvraag geldig was, bij de minister is ingeleverd.

§ 2. Wijziging door middel van aanvullend typecertificaat

Artikel 27

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

gewijzigde product voldoet aan de eisen overeenkomstig Part 21A.101 van verordening (EU) nr. 748/2012.

4. De afgifte van een aanvullend typecertificaat wordt op door de minister te bepalen wijze bekendgemaakt.

Artikel 28

1. De minister vermeldt overeenkomstig Part 21A.101, 21A.113 en 21A.114 van verordening (EU) nr. 748/2012, in de certificatiebasis de van toepassing zijnde eisen, waaraan een product waarvoor de aanvraag voor een aanvullend typecertificaat als bedoeld in artikel 27 in behandeling is genomen, moet voldoen.

2. De aanvrager geeft aan te voldoen aan de in de certificatiebasis gestelde eisen en de daarvoor benodigde bewijsvoering te zullen leveren ter uitvoering van het vereiste in artikel 27, derde lid.

3. De aanvrager legt in de lijst van bewijsvoering als bedoeld in bijlage 5 bij deze regeling vast, op welke wijze de bewijsvoering geleverd is, en met welke middelen deze onderbouwd is. De bewijsvoering wordt in de in bijlage 5 bij deze regeling weergegeven categorieën ingedeeld.

4. De lijst van bewijsvoering legt voor ieder artikel van alle van toepassing zijnde eisen vast:

- a. het middel van bewijsvoering;
- b. de referentie naar het document waarin de resultaten of bevindingen van de bewijsvoering zijn vastgelegd; en
- c. de referentie van de acceptatie van die vastlegging.

5. De lijst van bewijsvoering, de certificatiebasis, en de daarbij behorende documentatie wordt opgenomen in een certificatedossier.

6. Indien de aanvraag een niet eerder toegepaste bewijsvoeringsmethode omvat, mag deze methode eerst toegepast worden nadat deze door de minister is geaccepteerd. De acceptatie door de minister wordt vastgelegd in een wijze van interpretatie en opgenomen in de certificatiebasis.

7. De aanvrager kan een aanvraag indienen om ontheffing van één of meer gestelde eisen in de certificatiebasis. De minister kan dit accepteren als daartoe gegronde redenen bestaan. Deze acceptatie wordt vastgelegd in een dispensatie van eis en opgenomen in de certificatiebasis.

8. De aanvrager kan een verzoek indienen om aan een gestelde eis op andere, maar equivalente wijze te voldoen. De minister kan dit accepteren als daartoe gegronde redenen bestaan. Deze acceptatie wordt vastgelegd in een equivalente eis en opgenomen in de certificatiebasis.

9. De aanvrager heeft voldaan aan het gestelde in artikel 27, derde lid, indien:

- a. aan alle eisen in de certificatiebasis voldaan is;
- b. de aanvrager heeft verklaard dat voldaan is aan de eisen gesteld in de certificatiebasis;
- c. de lijst van bewijsvoering volledig is; en
- d. de aanvrager heeft verklaard dat hem geen eigenschappen van zijn product bekend zijn, die de veiligheid in gevaar brengen.

Artikel 29

1. Voor het uitvoeren van testvluchten ter verkrijging van een aanvullend typecertificaat wordt door de aanvrager toestemming gevraagd.

2. De aanvrager krijgt toestemming van de minister wanneer de aanvrager voldoet aan de eisen overeenkomstig Part 21A.33 en Part 21A.35 van verordening (EU) nr. 748/2012.

3. De toestemming voor het uitvoeren van testvluchten als bedoeld in het eerste lid wordt bij een ingrijpende wijziging van het type-ontwerp gegeven in de vorm van een speciaal-BvL.
4. De toestemming voor het uitvoeren van testvluchten als bedoeld in het eerste lid wordt bij een geringe wijziging van het type-ontwerp gegeven in de vorm van een ontheffing op grond van artikel 3.21 van de Wet luchtvaart.

§ 3. Overdracht, schorsing en intrekking aanvullend typecertificaat

Artikel 30

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

Artikel 31

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

Hoofdstuk 5. Onderhoud

§ 1. Onderhoudsprogramma

Artikel 32

1. De houder van een luchtvaartuig is er voor verantwoordelijk dat een bij dat luchtvaartuig behorend onderhoudsprogramma wordt opgesteld, bijgehouden en bij uitvoering van onderhoud wordt gebruikt, tenzij deze verantwoordelijkheid door middel van een schriftelijk contract is overdragen aan een gecontracteerde erkende onderhoudsmanagementorganisatie.
2. Een onderhoudsprogramma omvat ten minste de volgende aspecten:
 - 1°. inspectieperiodes;
 - 2°. inspectiestaten;
 - 3°. bedrijfsgegevens;
 - 4°. de van toepassing zijnde aanwijzingen van de minister;
 - 5°. aanvullende onderhoudsinformatie; en
 - 6°. welk onderhoud eventueel door de piloot-eigenaar kan worden uitgevoerd.
3. Een onderhoudsprogramma wordt opgesteld en bijgehouden volgens de meest recente aanbevelingen van de houder van het goedgekeurde ontwerp van het luchtvaartuig.
4. Wanneer door de houder van het goedgekeurde ontwerp van het luchtvaartuig geen aanbevelingen ter zake worden gedaan, als gevolg van de inbouw van een andere motor, propeller, onderdeel of uitrustingsstuk, worden de meest recente aanbevelingen van de houder van het goedgekeurde ontwerp van respectievelijk de motor, propeller, onderdeel of uitrustingsstuk in het onderhoudsprogramma opgenomen.
5. In het onderhoudsprogramma wordt voorts tijdig opgenomen:
 - a. wijzigingen in de aanbevelingen bedoeld in het derde en vierde lid, uiterlijk binnen 6 maanden na uitgiftedatum;
 - b. aanvullend onderhoud, dat door de minister is aangewezen bij de certificatie die in Nederland van toepassing is;
 - c. aanwijzingen van de minister in de vorm van onderhoudsaanwijzingen en bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen; en
 - d. aanvullende onderhoudsinformatie van de houder van het goedgekeurde ontwerp, die periodiek onderhoud aanbeveelt.
6. Indien aanvullende onderhoudsinformatie van de houder van het goedgekeurde ontwerp afwijkt van een aanwijzing van de minister, prevaleert de aanwijzing van de minister.
7. Voor luchtvaartuigen die volledig worden ingezet voor niet-militaire operaties als bedoeld in artikel 2, derde lid, onder a, van de basisverordening en die zijn voorzien van een ICAO-standaard-BvL is het aanvullend onderhoud als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel b, te onderscheiden ten opzichte van het onderhoudsprogramma.

Artikel 33

1. De houder van een luchtvaartuig heeft de mogelijkheid om een alternatief onderhoudsprogramma op te stellen dat afwijkt van artikel 30, derde en vierde lid, voor vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van 5700 kg of minder, helikopters en gyrokopters, beiden met een maximaal toegelaten startmassa van 2730 kg of minder, ballonnen en zweefvliegtuigen, tenzij daarmee

vluchten worden uitgevoerd onder AOC of een ontheffing krachtens artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van eigen bedrijf.

2. De volgens het eerste lid toegestane afwijkingen mogen uitsluitend bestaan uit:

a. het overschrijden van een door de houder van het goedgekeurde ontwerp aanbevolen revisie-interval of bedrijfslimiet, indien:

1°. de conditie van het onderdeel periodiek wordt bepaald;

2°. tijdens de conditiebepaling wordt vastgesteld dat het onderdeel tot de volgende conditiebepaling betrouwbaar is;

3°. de periode en de methode van de conditiebepaling in het onderhoudsprogramma zijn opgenomen;

4°. een advies van een onderhoudstechnicus, of een erkend onderhoudsbedrijf ten aanzien van de periode en de methode van de conditiebepaling in het onderhoudsprogramma is opgenomen, en

5°. een lijst met onderdelen en componenten waarvoor deze afwijking is toegepast in het journaal is opgenomen,

of

b. het niet opnemen van aanvullende onderhoudsinformatie van de houder van het goedgekeurde ontwerp die een periodieke inspectie of test aanbeveelt, zolang deze niet als verplicht door de houder van het goedgekeurde ontwerp wordt aangemerkt, dan wel als spoedinformatie wordt uitgegeven.

3. De houder van een luchtvaartuig heeft de mogelijkheid om een alternatief onderhoudsprogramma op te stellen dat afwijkt van artikel 32, derde en vierde lid, voor vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van 2730 kg of minder, helikopters en gyrokopter met een maximaal toegelaten startmassa van 1200 kg of minder, ballonnen en zweefvliegtuigen, tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd onder een AOC of een ontheffing krachtens artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van eigen bedrijf.

4. De ingevolge het derde lid toegestane afwijking bestaat uit het overeenkomstig toepassen van een minimum inspectieprogramma zoals gedefinieerd in ML.A.302, onder d, en het overeenkomstig toepassen van piloot-eigenaar onderhoud volgens aanhangsel II van Part ML.

Artikel 34

1. Een basisonderhoudsprogramma als bedoeld in artikel 32 mag, behalve wanneer het de in artikel 32, vijfde lid, onderdelen b en c, bedoelde elementen betreft, worden gewijzigd door de houder van het luchtvaartuig indien de minister of een houder van een daartoe strekkende erkenning daarmee heeft ingestemd.

2. Met een wijziging als bedoeld in het eerste lid wordt door de minister op voorhand ingestemd indien uit de motivering blijkt dat:

a. de houder van het goedgekeurde ontwerp met de voorgestelde afwijking instemt;

b. aan de wijziging een analyse ten grondslag ligt, die aantoont, dat hetzelfde niveau van luchtwaardigheid en het voldoen aan de geluidseisen wordt bereikt en ten minste betrekking heeft op:

1°. een of meer luchtvaartuigen van één type en een representatieve ervaringsperiode of bedrijfstijd;

2°. een situatie die zowel operationeel als onderhoud-technisch gedurende lange tijd niet ingrijpend veranderd is en op korte termijn niet zal worden gewijzigd, en

3°. luchtvaartuigen die meer dan 300 vlieguuren per jaar gebruikt worden,
of

c. dat de wijziging stringenter is dan de aanbevelingen van de houder van het goedgekeurde ontwerp als bedoeld in artikel 32, derde of vierde lid.

3. Wanneer door de houder van het goedgekeurde ontwerp een nieuwe aanbeveling wordt gedaan, die een onderdeel van het gewijzigde onderhoudsprogramma betreft, is een nieuwe motivering nodig om de nieuwe aanbeveling te mogen wijzigen.

4. Wijzigingen in het onderhoudsprogramma als bedoeld in het eerste lid, kunnen alleen door een volgende houder van het luchtvaartuig worden overgenomen wanneer deze dat tegenover de minister of de in het eerste lid bedoelde houder van een erkenning, kan motiveren.

Artikel 35

Het onderhoudsprogramma van een luchtvaartuig als bedoeld in:

a. artikel 2, onderdeel a, voor zover het betreft een luchtvaartuig genoemd in de onderdelen a, b of d van Bijlage I bij de basisverordening, dat niet onder een AOC vliegt en is voorzien van een ICAO-standaard-BvL, en

b. artikel 2, onderdeel b, dat is voorzien van een ICAO-standaard-BvL, en wijzigingen daarop, worden goedgekeurd door de minister of door een daartoe erkende CAMO die tevens de uitvoering van het onderhoud aanstuurt.

Artikel 36

1. Het onderhoudsprogramma wordt beheerd door of namens de houder van het luchtvaartuig.

2. Het onderhoudsprogramma wordt op verzoek zo spoedig mogelijk toegezonden aan de minister.

§ 2. Uitvoering onderhoud

Artikel 37

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 32, 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 32, 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 32, 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.

Artikel 38

1. Met betrekking tot het onderhoud van een luchtvaartuig is de houder verplicht ervoor te zorgen dat de minister op zijn verzoek wordt ingelicht omtrent het

tijdstip, waarop met het onderhoud dan wel met bepaalde daartoe behorende werkzaamheden zal worden aangevangen.

2. Het onderhoud van een amateurbouwvluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter, of een 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 2730 kg of minder, of ballon of een zweefvliegtuig, mag het piloot-eigenaar onderhoud, zoals opgenomen in het onderhoudsprogramma, uitvoeren zoals omschreven in Part ML 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. Het onderhoud van vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van ten minste 5700 kg en van helikopters met een maximaal toegelaten startmassa van ten minste 2730 kg, wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe erkend onderhoudsbedrijf.

5. 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 39

1. Met uitzondering van het tweede en het derde lid geldt dat 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, aan vliegtuigen met een maximale startmassa van 2730 kg of minder, aan rotorcraft met een maximale startmassa van 1200 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 38, vijfde lid, een volgens bijlage II bij verordening (EU) nr. 1321/2014 erkende organisatie betreft, wordt het aanvullend onderhoud vrijgegeven met de volgende verklaring:

'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 40

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 5700 kg of minder,

2°. helikopters met een maximaal toegelaten startmassa van 2730 kg of minder,

3°. ballonnen en zweefvliegtuigen,

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.

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:
- 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;
 - ter zake dienende inlichtingen en gegevens, welke door de houder van het luchtvaartuig zijn verstrekt.

Artikel 41

- 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:
 - waarin de bevindingen en de verrichte werkzaamheden bij het onderhoud worden vastgelegd;
 - waarin verklaard wordt dat bij het onderhoud is gehandeld overeenkomstig de krachtens deze regeling gegeven aanwijzingen, en
 - 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 38, 39 of 40 zijn verricht.
- Voordat na het verrichten van onderhoud het luchtvaartuig weer in gebruik wordt genomen, wordt onder verantwoordelijkheid van de houder van het luchtvaartuig, 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.
- 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.

§ 3. Technische administratie

Artikel 42

- De houder van een luchtvaartuig is tijdens de geldigheidsduur van het voor dat luchtvaartuig afgegeven BvL verplicht een technische administratie te voeren ten aanzien van het luchtvaartuig en van de volgende onderdelen daarvan:
 - voortstuwingsinrichtingen;
 - luchtschroeven;
 - onderdelen:
 - die na revisie of herstelling in het algemeen niet in hetzelfde luchtvaartuig zullen worden gemonteerd, en
 - waarvoor de in het derde lid, genoemde gegevens noodzakelijk zijn om na montage van het onderdeel in het luchtvaartuig het tijdstip te bepalen, waarop het onderdeel moet worden geïnspecteerd, gereviseerd of in verband met de beperkte levensduur buiten gebruik moet worden gesteld.
- In de technische administratie van een luchtvaartuig zijn de onderhoudsverklaringen, de certificaten van vrijgave of de certificaten van vrijgave voor gebruik alsmede de onderliggende documenten betreffende de aan het luchtvaartuig verrichte werkzaamheden, opgenomen. Deze documenten

bevatten, met vermelding van de data, ten minste de gegevens met betrekking tot:

- a. het aantal vliegrepen, of cycli, zodanig dat hieruit blijkt hoe lang het luchtvaartuig heeft gevlogen sinds de bouw en sinds het laatste periodieke onderhoud;
- b. de technische storingen, de opgelopen schade en de proefvluchten, en
- c. het onderhoud dat het luchtvaartuig heeft ondergaan.

3. In de technische administratie van onderdelen van luchtvaartuigen zijn de certificaten van vrijgave, alsmede de onderliggende documenten betreffende de aan het onderdeel verrichte werkzaamheden opgenomen. Deze documenten bevatten, met vermelding van de data, ten minste de gegevens met betrekking tot:

- a. de inschrijvingskenmerken van het luchtvaartuig, waarin het onderdeel is ingebouwd, of is ingebouwd geweest;
- b. het aantal bedrijfsuren of cycli, en wel zo, dat hieruit blijkt hoelang het onderdeel in bedrijf is geweest, sinds de vervaardiging en sinds het laatste periodieke onderhoud;
- c. de technische storingen en de opgelopen schade, en
- d. het onderhoud dat het onderdeel heeft ondergaan;

4. De gegevens worden beveiligd vastgelegd en mogen niet worden uitgewist, verwijderd of onleesbaar worden gemaakt. De gegevens zijn volledig, duidelijk leesbaar en begrijpelijk.

5. De technische administratie van luchtvaartuigen en van de onderdelen van luchtvaartuigen wordt gevoerd op aanwijzingen van de minister in daartoe bestemde boeken, op daartoe bestemde formulieren of in het daarvoor bestemde techlog-systeem.

6. Op de boeken, formulieren en andere bescheiden zijn in ieder geval de benaming, de typeaanduiding, het serienummer en de naam van de fabrikant van het luchtvaartuig of het onderdeel vermeld.

7. Volgboeken en volgkaarten, die ter voortzetting van de reeks aantekeningen worden gebruikt, zijn voorzien van een volgnummer. De bladzijden van de boeken zijn doorlopend genummerd.

Artikel 43

1. Tenzij de minister een andere termijn heeft vastgesteld, wordt de technische administratie onder verantwoordelijkheid van de houder van het luchtvaartuig gedurende de hieronder aangegeven termijnen bewaard:

- a. met betrekking tot onderhoud anders dan revisie, wijzigingen of belangrijke herstellingen: twee jaar;
- b. met betrekking tot revisies: gedurende de tijd totdat de aantekeningen van voorlaatste en laatste revisie beschikbaar zijn;
- c. met betrekking tot wijzigingen en belangrijke herstellingen: tot één jaar is verstreken, nadat het luchtvaartuig in het luchtvaartuigregister is doorgehaald; en
- d. met betrekking tot onderdelen met beperkte levensduur: tot één jaar is verstreken na de vervanging van het betreffende onderdeel.

2. De technische administratie onder verantwoordelijkheid van een onderhoudsmanagementorganisatie als bedoeld in artikel 32, eerste lid, wordt gedurende de termijnen, bedoeld in sub-part G van Part M bewaard.

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

§ 4. Onderzoek en melden van defecten en gebreken

Artikel 44

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

Artikel 45

1. De houder van een luchtvaartuig is tijdens de geldigheidsduur van het voor dat luchtvaartuig afgegeven BvL verplicht op een door de minister gedaan verzoek het luchtvaartuig voor een onderzoek naar de luchtwaardigheid ter beschikking te stellen op een nader door de minister te bepalen tijdstip en plaats, waarbij zoveel mogelijk rekening zal worden gehouden met de belangen van de houder.

2. Tijdens een onderzoek als bedoeld in het eerste lid dient de houder:

- a. voldoende en deskundig personeel beschikbaar te stellen om de nodige assistentie te verlenen, alsmede de nodige hulpmiddelen, in het bijzonder voor het onderzoek van de installaties;
 - b. te zorgen dat het luchtvaartuig goed is gereinigd en dat indien zulks voor het onderzoek noodzakelijk wordt geacht, alle wegneembare bekappingen, beplatingen en inspectieluiken zijn verwijderd of geopend en eventueel het luchtvaartuig verder voor inspectie toegankelijk worden gemaakt;
 - c. te zorgen dat de proeven en proefvluchten die de minister noodzakelijk acht worden uitgevoerd; en
 - d. te zorgen dat op verzoek van de minister:
 - 1°. het gewicht en het zwaartepunt van het luchtvaartuig wordt bepaald;
 - 2°. de technische administratie wordt overgelegd.
3. Het eerste en tweede lid zijn met betrekking tot het onderzoek naar het voldoen aan de geluidseisen van overeenkomstige toepassing.

Hoofdstuk 6. Gebruiksbeperkingen

Artikel 46

1. Het is verboden een amateurbouwluchtvaartuig te gebruiken voor:

- a. luchtwerk;
- b. vlieglessen;
- c. commerciële doeleinden;
- d. verhuur of rondvluchten;
- e. IFR-vluchten; en
- f. vluchten boven of binnen een afstand van 100 meter van de bebouwde kommen, gebouwen, industriegebieden, havengebieden of mensenverzamelingen, tenzij benodigd voor start en landing.

2. De minister kan aanvullende gebruiksbeperkingen stellen. Deze aanvullende gebruiksbeperkingen worden opgenomen op het BvL of in een bijlage bij het BvL.

3. In en op het amateurbouwluchtvaartuig wordt duidelijk aangegeven dat het een experimenteel luchtvaartuig betreft waarvan niet is aangetoond dat het voldoet aan de internationale veiligheidseisen voor luchtvaartuigen.

Artikel 47

1. Het is verboden:
 - a. met een MLA luchtwerk te verrichten, met uitzondering van:
 - 1°. het slepen van een zeilvliegtuig, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, met een MLA, dat is voorzien van een sleepinrichting, die is geaccepteerd door een luchtvaartautoriteit van één van de in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, genoemde landen, en
 - 2°. het slepen van een zweefvliegtuig, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, met een MLA, die is geaccepteerd door de luchtvaartautoriteit van Duitsland inzake luchtwaardigheidseisen voor het slepen van zweefvliegtuigen;
 - b. met een MLH, een lichte gyrokopter, of een gemotoriseerd schermvliegtuig luchtwerk te verrichten;
 - c. een MLA, een MLH, of een lichte gyrokopter te gebruiken tegen vergoeding, met baat of voor commerciële doeleinden, met uitzondering van het gebruik voor instructie- en examenvluchten ter verkrijging, verlenging of vernieuwing van de bevoegdheid tot het vliegen met een MLA, een MLH of een lichte gyrokopter als bedoeld in de Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor luchtvaardenden 2001;
 - d. een gemotoriseerd schermvliegtuig te gebruiken tegen vergoeding, met baat of voor commerciële doeleinden, met uitzondering van het gebruik voor instructie- en examenvluchten.
2. Onverminderd het eerste lid mogen met een MLA, MLH, lichte gyrokopter, en een gemotoriseerd schermvliegtuig slechts VFR-vluchten worden uitgevoerd gedurende de daglichtperiode als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014.
3. De houder van een MLA, een MLH, een lichte gyrokopter, of een gemotoriseerd schermvliegtuig is verplicht om in het luchtvaartuig op een voor elke inzittende zichtbare plaats duidelijk leesbaar de volgende waarschuwing aan te brengen:

Waarschuwing voor inzittenden

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

Occupant Warning

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

Artikel 48

1. Onverminderd de artikelen 46 en 47 worden met een amateurbouwluftvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter, en een gemotoriseerd schermvliegtuig slechts vluchten uitgevoerd
 - a. met inachtneming van de blijkens het vlieghandboek van de fabrikant op het luchtvaartuig betrekking hebbende gebruiksbepalingen;
 - b. indien met betrekking tot het luchtvaartuig een verzekering is gesloten tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor dood of letsel van de inzittenden of derden of andere schade toegebracht aan de inzittenden of derden, overeenkomstig de in artikel 7.4 van de Wet luchtvaart gestelde limieten.
2. De gezagvoerder van een amateurbouwluftvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter, of gemotoriseerd schermvliegtuig informeert iedere passagier voorafgaand aan de vlucht dat het luchtvaartuig niet is gecertificeerd volgens internationale luchtwaardigheidseisen.

Artikel 49

1. Tenzij ten behoeve van het starten en landen, is het verboden ten behoeve van niet-commercieel vervoer met een historisch luchtvaartuig lager te vliegen dan 300 m of 1000 voet boven de grond. Dit verbod geldt niet voor vluchten uitgevoerd met een historisch luchtvaartuig met een maximum startmassa van ten hoogste 2000 kg.
2. Tenzij ten behoeve van het starten en landen, is het verboden ten behoeve van niet-commerciële vervoer met een historisch luchtvaartuig tijdens VFR-vluchten boven aaneengesloten bebouwing, industriegebieden of concentraties van mensen te vliegen. Dit verbod geldt niet voor vluchten met:
 - a. historische zweefvliegtuigen;
 - b. meermotorige historische vliegtuigen, mits deze in geval van nood het gebied boven aaneengesloten bebouwing, industrie of concentraties van mensen kunnen verlaten.
3. Met een historisch luchtvaartuig worden per jaar niet meer dan 200 vliegreizen gemaakt, zulks exclusief het jaarlijks, vooraf in overleg met de minister vastgestelde, aantal noodzakelijk geachte uren voor opleiding, training en bekwaamheidseisen.
4. In afwijking van het derde lid is het voor straalvliegtuigen met een omloopverhouding van minder dan 2 verboden meer dan 100 vliegreizen per jaar te maken.
5. Het is verboden met een historisch straalvliegtuig te vliegen:
 - a. gedurende werkdagen voor 08.00 uur en na 18.00 uur,
 - b. op zaterdag voor 09.00 uur en na 16.00 uur, en
 - c. op zondagen.
6. Het is verboden tijdens de vluchtuitvoering ten behoeve van opleiding, training en bekwaamheid andere personen dan de instructeur en de voor de vluchtuitvoering noodzakelijke bemanningsleden aan boord van het desbetreffende historisch luchtvaartuig te hebben.
7. Onverminderd het bovenstaande mogen met een historisch luchtvaartuig slechts vluchten worden uitgevoerd met inachtneming van de gebruiksbepalingen die in het vlieghandboek van de fabrikant zijn opgenomen en op dat luchtvaartuig betrekking hebben.

Artikel 50

1. De houder van een historisch luchtvaartuig, die particulier of niet-commercieel vervoer verzorgt, is verplicht ten behoeve van elke vervoersactiviteit verzekerd te zijn tegen de aansprakelijkheid tegenover de vervoerde passagiers overeenkomstig de in artikel 7.4 van de Wet luchtvaart gestelde limieten, alsmede tegen de aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt aan derden.
2. Ten behoeve van niet-commercieel vervoer met een historisch luchtvaartuig beschikt de desbetreffende organisatie, de vereniging of de stichting over een kwaliteitshandboek waarin deze heeft vastgelegd op welke wijze zij de veilige exploitatie van dat historisch luchtvaartuig verzekert.
3. De organisatie, de vereniging of de stichting moet kunnen aantonen, dat elke passagier een redelijke tijd voor de vluchtuitvoering zowel mondeling als schriftelijk in een voor elke passagier begrijpelijke taal op de hoogte is gesteld van het feit dat het vervoer met een historisch luchtvaartuig betreft dat voldoet aan gedateerde en dus ten opzichte van de ten tijde van de desbetreffende vlucht geldende luchtwaardigheidseisen lagere luchtwaardigheidseisen.

4. De sponsor van een organisatie tot instandhouding van historische luchtvaart maakt voor de vluchtingvoering zijn naam en de naam van zijn genodigden schriftelijk aan de organisatie bekend.
5. De leden van een vereniging en de begunstigers van een stichting met als een statutair doel instandhouding van historische luchtvaart moeten voor, tijdens en na de vlucht kunnen aantonen dat zij lid van de desbetreffende vereniging respectievelijk begunstiger van de desbetreffende stichting zijn.

Hoofdstuk 7. Niet-Nederlandse ECAC-luchtvaartuigen

Artikel 51

1. Het tijdelijk verblijf in Nederland en het tijdelijk gebruik van het Nederlandse luchtruim van het vluchtinformatiegebied Amsterdam door een, in een andere lidstaat van de European Civil Aviation Conference ingeschreven amateurbouwvluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter, of een gemotoriseerd schermvliegtuig, welke niet voorzien is van een geldig EASA BvL of een geldig ICAO BvL, is toegestaan onder de volgende voorschriften en beperkingen:
 - a. door het bevoegde gezag van de desbetreffende lidstaat, die het bewijs van inschrijving heeft afgegeven, is tevens een bewijs afgegeven waaruit blijkt dat de uitoefening van de luchtvaart met het betrokken luchtvaartuig in die lidstaat is toegestaan;
 - b. de door het bevoegd gezag van de desbetreffende lidstaat vastgestelde voorwaarden voor en beperkingen van het gebruik van het luchtvaartuig worden nagekomen;
 - c. met betrekking tot het luchtvaartuig is een verzekering afgesloten tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor dood of letsel van de inzittenden of derden of andere schade toegebracht aan de inzittenden of derden; en
 - d. het is verboden in de Nederlandse luchtruim van het vluchtinformatiegebied Amsterdam deze luchtvaartuigen te gebruiken voor:
 - 1°. luchtwerk;
 - 2°. vlieglessen;
 - 3°. commerciële doeleinden;
 - 4°. verhuur of rondvluchten;
 - 5°. vluchten boven of binnen een afstand van 100 meter van de bebouwde kommen, gebouwen, industriegebieden, havengebieden of mensenverzamelingen, tenzij benodigd voor start en landing.
2. Onverminderd het bovenstaande mogen met deze luchtvaartuigen uitsluitend VFR-vluchten worden uitgevoerd gedurende de daglichtperiode als bedoeld in artikel 1 van het Besluit luchtverkeer 2014.
3. Deze generieke toestemming is beperkt tot een verblijf van maximaal achtentwintig, al dan niet opeenvolgende, dagen per kalenderjaar.
4. Het eerste, tweede en derde lid zijn overeenkomstig van toepassing op historische luchtvaartuigen als bedoeld in onderdeel a, onder 1, van Bijlage I bij de basisverordening, waarvan het type luchtvaartuig voorheen was voorzien van een ICAO-standaard-BvL en nu opereert op een 'Permit to Fly' of equivalent document afgegeven door een lidstaat van de ECAC en het maximum startgewicht van het luchtvaartuig is niet groter dan 5700 kg.
5. De volgende documenten zijn beschikbaar voor inspectie door de toezichthoudende functionarissen:
 - a. een geldig bewijs van registratie afgegeven door een lidstaat van de European Civil Aviation Conference;

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

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

Artikel 52

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

Artikel 53

Deze regeling treedt in werking met ingang van

Artikel 54

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling veiligheid luchtvaartuigen

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

**Bijlage 1. behorend bij artikel 4, derde lid, van de Regeling veiligheid
luchtvaartuigen**

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

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

CS... t/m change nr.	ONDERWERP	TOEPASSELIJK- HEID en verwijzing naar BEWIJSVOERING	ADVIES- PARAAF	SOORT BEWIJSVOERING
Paragraafnr.	Onderwerp-nr.			

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

- b. een metalen amateurbouwluchtvaartuig wordt getest tot de maximale belasting die tijdens het gebruik te verwachten is; en
- c. voor een amateurbouwluchtvaartuig van een ander materiaal wordt door de minister na overleg met de ontwerper bepaald tot hoever wordt getest. De ontwerper doet hiertoe een voorstel.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

PM DGLM/ILT (uittreksel geluidmeetrapport) Bijlage 2. behorend bij
artikel 10, eerste lid, onderdeel d, van de Regeling veiligheid
luchtvaartuigen

**Bijlage 3. behorend bij de artikelen 24, eerste lid, onderdeel b en 26,
eerste lid, onderdeel b, van de Regeling veiligheid luchtvaartuigen**

Geluidscriteria

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

I. Elke wijziging die een verandering van het maximum startgewicht van het luchtvaartuig met zich mee brengt.

II. Elke wijziging die een verandering in de klimprestaties van het luchtvaartuig met alle motoren werkend met zich mee brengt. De relevante klimprestaties zijn onder andere:

- A. de best rate of climb;
- B. de best rate of climb speed;
- C. de stallspeed;
- D. de never exceed speed;
- E. de startrolengte; en
- F. de afstand tot 15 m hoogte.

III. Elke wijziging voor straalvliegtuigen en zware propellervliegtuigen, (maximale startmassa 8618 kg), die een verandering van het maximum landingsgewicht, de landingsconfiguratie of de toegelaten landingsprocedures met zich meebrengt.

IV. Elke wijziging aan de voortstuwingsinrichting. Deze bestaat uit onder andere:

- A. de motor;
- B. de propeller;
- C. de rotor;
- D. de inlaat;
- E. de uitlaat;
- F. de geluidsabsorberende bekleding;
- G. de overbrenging;
- H. de motorregeling; en
- I. de motorlimitaties.

V. Elke wijziging waardoor de instroming van motor, propeller, of rotor wijzigt. Dit is bijvoorbeeld:

- A. het plaatsen van probes in de motorinlaat;
- B. het veranderen van de motorcowling;
- C. het verlengen of verkorten van de propelleras;
- D. verandering in anti-icing systemen; of
- E. verandering in flap-settings.

VI. Elke wijziging waardoor de eventuele geluidafschermdende of -reflecterende werking van delen van het luchtvaartuig zou kunnen veranderen.

VII. Elke wijziging waardoor holtes zouden kunnen ontstaan, die door de luchtstroom in resonantie worden gebracht. Dit zijn onder andere:

- A. veranderingen in/aan de landingslichten;
- B. veranderingen in/aan de torque-links;
- C. veranderingen in/aan de wielassen;
- D. veranderingen in/aan de landingssteldeuren;
- E. veranderingen in/aan de luchtinlaten;
- F. veranderingen in/aan de overloopvalves; of
- G. veranderingen in/aan de brandstofvulpunten.

VIII. Alle veranderingen aan APU's, aan in- en uitlaten daarvan, en in het toegelaten gebruik daarvan tijdens de vlucht.

IX. Elke wijziging die een verandering van de normale operating procedures met zich mee brengt.

X. Elke wijziging waardoor de luchtwaardigheids categorie van het luchtvaartuig verandert.

XI. Elke andere wijziging waarvan uit de documentatie blijkt dat die een verandering van het geluid teweegbrengt.

Bijlage 4. behorende bij artikel 24, eerste lid, onderdeel c en artikel 26, eerste lid, onderdeel c, van de Regeling veiligheid luchtvaartuigen

Meldingscriteria

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

I. Elke wijziging die een verandering van het maximum startgewicht van het luchtvaartuig met zich mee brengt.

II. Elke wijziging die een verandering van het maximum landingsgewicht van het luchtvaartuig met zich mee brengt.

III. Elke wijziging die een verandering van de modelaanduiding van het luchtvaartuig met zich mee brengt.

IV. Elke wijziging die een verandering van de luchtwaardigheids categorie van het luchtvaartuig met zich mee brengt.

V. Elke wijziging van het type of model van de motor.

VI. Elke wijziging van het type of model van de propeller.

VII. Het inbouwen of wijzigen van een sproei- of verstuifinstallatie.

**Bijlage 5. behorend bij artikel 30, derde lid, van de Regeling veiligheid
luchtvaartuigen**

Lijst van bewijsvoering

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

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

Toelichting

Algemeen

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

Achtergronden regelgeving

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

Bepaalde van de in Bijlage I genoemde categorieën luchtvaartuigen zijn in Nederland nationaal gereguleerd in onder meer de Regeling 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

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

² Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Gemeenschappen van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PbEG L 240)

³ Verordening (EG) Nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PbEU L79)

⁴ Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PbEU, L212)

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

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.

Samenvoeging regelingen

In de hierboven genoemde regelingen zijn in de loop van de jaren tegenstrijdigheden, overlappings 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-BvL en het 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 Vb 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 en verouderde verwijzingen zijn met onderhavige regeling weggenomen en geactualiseerd.

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

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 voor 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 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. Er is geen inzicht in het kwaliteitsniveau en daarmee het veiligheidsniveau van een geïmporteerd amateurbouwluchtvaartuig en het is ook onmogelijk 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.

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 8 bij het ICAO-Verdrag, door een gekwalificeerde ontwerper. Er is ook geen sprake van de bouw door een gekwalificeerde bouwer (gekwalificeerd 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 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- of EASA-standaard-BvL. 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.

Financiële gevolgen

PM DGLM De wijziging van de administratieve lastendruk ten opzichte van de oude afzonderlijke regelingen is beperkt en zal zeer afhangen van de individuele eigenaar/houder.

Er zijn nieuwe mogelijkheden opengesteld die er voorheen niet waren: 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 eerder wel 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 amateurbouwluchtvaartuigen in het register ingeschreven, de jaarlijkse kosten worden geschat op € 200, de totale lasten per jaar bedragen € 40.000.

Uitvoering en handhaving

De 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

PM HBJZ Een ontwerp van de onderhavige regeling is in de periode van ... 2019 tot en met ... 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. Er zijn ... ingediend.

Notificatie

PM HBJZ Het ontwerp van deze regeling is op 2019 gemeld aan de Europese Commissie (notificatienummer....), 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 betrekking op artikel 1, onderdelen ... van de ontwerpregeling in samenhang met bijlage ... bij de ontwerpregeling, die technische voorschriften bevat. Deze voorschriften zijn nodig ter bevordering van de luchtvaartveiligheid en zijn evenredig aan het met deze voorschriften beoogde doel.

Inwerkingtreding

PM HBJZ 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 ... in werking en daarmee op een vast verandermoment. ...

Artikelsgewijs

Artikel 1

Begrippen die inmiddels zijn gedefinieerd in artikel 1 van het Besluit luchtvaartuigen 2008 komen niet meer terug in dit artikel. 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.

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 amateurbouwvliegtuigen 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 staatsvliegtuigen 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, MLA's, MLH's, schermvliegtuigen, lichte gyrokopters en bepaalde historische luchtvaartuigen. Op Nederlandse luchtvaartuigen waarvoor een speciaal-bewijs van luchtwaardigheid (S-BvL) is afgegeven en die niet commercieel opereren (onder een zogenoemde *Air Operator Certificate*, AOC), is een aantal onderhoudsbepalingen niet van toepassing.

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 internationale ervaring dat de eigen verantwoordelijkheid van zelfbouwers 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 vallen onder verschillende categorieën luchtvaartuigen zoals zweef-, en motorvliegtuigen, lichte sportvliegtuigen (LSA, *Light Sport Aircraft*), zeer lichte vliegtuigen, en zeer lichte helikopters. Daar zijn met deze regeling de ballonnen aan toegevoegd. Technische eisen aan luchtvaartuigen uit deze categorieën staan in zogenoemde *Certification Specifications* (CS), die door de *European (Union) Aviation Safety Agency* (EASA) worden uitgegeven. 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 eisen inzake uitrustingsstukken als voor de gecertificeerde luchtvaart. Deze apparatuur is essentieel voor een veilige integratie van amateurgebouwde 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.

Artikelen 5 tot en met 8

Artikel 5 omvat enkele algemene procedurele regels die in acht moeten worden genomen door de aanvrager van 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 8⁷.

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-BvL afgeven wanneer is aangetoond dat het ontwerp van het luchtvaartuig in de configuratie

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

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. 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.

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-bewijs van luchtwaardigheid (speciaal-BvL).

Een verklaring van de bouwer dat het amateurbouwluchtvaartuig gebouwd is conform het ontwerp en eventuele door de ontwerper goedgekeurde wijzigingen (onderdeel b) kan er als volgt uitzien:

„Hierbij verklaart (naam ... adres ...) dat hij/zij het amateurbouwluchtvaartuig type ... , serienummer ... , heeft gebouwd conform het ontwerp, met de volgende door de ontwerper goedgekeurde wijzigingen a,b,c, enz.

datum ... , handtekening ...'.

De in onderdeel c van artikel 9 genoemde verklaring van een houder van een bewijs van bevoegdheid als grondwerktuigkundige of als zweefvliegtechnicus 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.

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 betreffende luchtvaartautoriteit. Indien geen door de betreffende 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.

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 S-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 voorsnog 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 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-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 maximale startmassa (*maximum takeoff 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 luchtwaardigheid ingevuld. In geval zich in de toekomst wel technische problemen manifesteren, kan de minister deze speciale BvL's alsnog intrekken. De verdere nationale onderhoudsvoorschriften blijven van toepassing als ware het luchtvaartuig nog voorzien van een ICAO-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. 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, waarbij de afgifte procedure gaat lopen.

Artikel 16

Bij de aanvraag voor de verlenging van de geldigheidsduur van een speciaal-BvL betreffende een amateurbouwvluchtvaartuig, een MLA, een MLH, een lichte gyrokopter, of een schermvliegtuig, moet de houder van het betreffende 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 vliegrekken tijdens de voorgaande 12 maanden: ..*

datum ... handtekening ...'.

De verklaring wordt medeondertekend door een daartoe bevoegde grondwerktuigkundige of onderhoudstechnicus. De medeondertekening houdt in dat de luchtwaardigheid van het betreffende luchtvaartuig goed bevonden is. 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 amateurbouwvluchtvaartuigen. Hoewel er ten opzichte van de 'oude' Regeling amateurbouwvluchtvaartuigen, 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. Om een beter inzicht te krijgen naar het gebruik van MLA's, MLH's, lichte gyrokopters en schermvliegtuigen, wordt voortaan gevraagd naar het aantal vliegrekken in het jaar voorafgaande aan de BvL-verlenging, zoals reeds bij amateurbouwvluchtvaartuigen 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, vliegreizen, 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.

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 22

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 typfout, maar ook indien door een modificatie aan het luchtvaartuig de type aanduiding zoals opgenomen op het document niet meer klopt. In dat geval dient op het document het nieuwe typenummer te worden vermeld. In deze bepalingen zijn tevens de procedurele regels, voor zover niet in hogere regelgeving vastgelegd, betreffende schorsing en intrekking van een BvL, waaronder de wijze van bekendmaking, opgenomen.

Artikelen 23 tot en met 26

Wijziging van een luchtvaartuig betekent dat er 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 25). De uitvoering van een wijziging valt onder het onderhoud van het luchtvaartuig en

dient dan ook als zodanig verantwoord te worden. Reparaties van een luchtvaartuig volgens de voorschriften van de fabrikant zoals vastgelegd in zijn onderhoudshandboeken, kunnen zonder meer worden uitgevoerd. Indien een benodigde reparatie niet 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 26 opgenomen voorwaarden. Ook onder bepaalde voorwaarden stemt de minister op voorhand in met het ontwerp van een wijziging van een orphan aircraft, een amateurbouwvliegtuig, een MLA, een MLH, een lichte gyrocopter, of een schermvliegtuig. In deze gevallen hoeft er dan ook geen aanvraag om goedkeuring van de wijziging bij de minister ingediend te worden.

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.
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 zijn 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 amateur gebouwd luchtvaartuig, 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 27

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 de betreffende 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 het betreffende luchtvaartuig goedkeuren. De ILT hanteert daarbij bij het aanvullend certificeren de procedure die door de EASA wordt gevolgd bij de afgifte van aanvullende typecertificaten betreffende 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. 748/2012⁸ 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 28

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 zogenoemde certificatiebasis. 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

⁸ Verordening (EU) Nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties

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 29

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 voorschriften 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 als genoemd in artikel 3.21 van de Wet luchtvaart. Artikel 3.8 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 30 en 31

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

Artikel 32

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 specificceert 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.

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 33

In bepaalde gevallen is het toegestaan om een alternatief onderhoudsprogramma te hanteren, afwijkend van het basis onderhoudsprogramma. Het betreft met name lichte luchtvaartuigen waarmee geen beroepsmatig vervoer wordt uitgevoerd. In dit artikel wordt beschreven wanneer en onder welke voorwaarden afgeweken mag worden.

De aanpassing van het onderhoudsprogramma zoals omschreven in het eerste en tweede lid, onderdeel a, betekent dat het reviseren of vervangen van bepaalde onderdelen of componenten op vaste intervallen wordt vervangen door zogenaamd 'on-condition onderhoud'. Hierbij wordt periodiek op de kritieke punten van het onderdeel of component het functioneren beoordeeld en een uitspraak gedaan over het blijven functioneren tot de volgende conditiebepaling. Het is aan te bevelen hier vroegtijdig mee te beginnen om een reeks van conditiebepalingen op te kunnen bouwen waarbij een trendbewaking mogelijk wordt. Hiermee kunnen mogelijk in-flight problemen worden voorkomen of signalen voor een noodzakelijke reparatie eerder worden opgemerkt, waardoor die dan mogelijk minder kostbaar is.

De aanpassing van het onderhoudsprogramma zoals omschreven in het derde en vierde lid betekent dat het in de Europese regelgeving (Deel ML.A.302, onder d) omschreven minimum inspectie programma en het overeenkomstige piloot-eigenaar onderhoud volgens Deel ML, ook voor de aangegeven luchtvaartuigen kan worden gebruikt.

Artikel 34

De aanpassing van het onderhoudsprogramma zoals in artikel 37 omschreven betreft het aanpassen van de onderhoudsintervallen. Deze aanpassingen kunnen onder bepaalde voorwaarden zonder een formele goedkeuring van de minister worden doorgevoerd, omdat de minister deze ingevolge deze regeling 'op voorhand' al heeft goedgekeurd. Als niet aan de voorwaarden wordt voldaan, moet alsnog een goedkeuring door de minister worden aangevraagd. Goedkeuring is niet nodig indien de aanpassingen van de intervallen reeds zijn goedgekeurd door de houder van het ontwerp, oftewel de fabrikant. Voor het zelfstandig aanpassen van de intervallen zonder medewerking van de fabrikant geldt het volgende. Bij vergroting van de intervallen, zogenoemde 'escalatie', dient een grondige analyse te worden uitgevoerd. Om deze analyse te kunnen maken is een stabiele situatie noodzakelijk en moeten voldoende gegevens voorhanden zijn om te kunnen bepalen of de langere intervallen geen negatieve invloed op de luchtwaardigheid en de geluidsproductie hebben. Het inkorten van intervallen is ook toegestaan en kan wenselijk zijn om verschillende redenen, zoals het handig combineren van diverse taken die niet op hetzelfde interval staan.

Artikel 37

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 1000 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 38 en 39

Het onderhoud aan amateurbouwluchtvaartuigen, 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 verantwoording kan het onderhoud ook aan derden worden uitbesteed. Hieruit volgt dat voor het desbetreffende onderhoud in het buitenland dan ook geen toestemming hoeft te worden geregeld, de eigenaar is namelijk ook verantwoordelijk voor die uitbesteding. 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, vierde en vijfde lid, worden voor de overige luchtvaartuigen dezelfde mogelijkheden gegeven als de zogenoemde 'EASA luchtvaartuigen' hebben volgens de voorschriften van Part ML. Zo wordt het zogenoemd '*pilot-owner maintenance*' (piloot-eigenaar onderhoud) door de eigenaar toegestaan onder dezelfde voorwaarden als in Part ML en wordt 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 40

Voor het onderhoud van deze luchtvaartuigen in het buitenland zijn verschillende kaders mogelijk.

Als eerste is het toegestaan dat volgens de Europese regels erkende 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 veiligheid luchtvaartuigen, artikel 40' .

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.

Artikel 41

De scheiding tussen de technische en operationele verantwoordelijkheid komt tot uitdrukking in het onderscheid in artikel 41 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 over blijven 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.

Artikelen 42 en 43

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 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 vliegreun kan geen concrete bewaartermijn worden aangegeven. De technische administratie moet zo lang bewaard worden totdat de aantekeningen van twee revisies beschikbaar zijn.

Artikelen 44 en 45

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.

Artikel 46

Er is voor wat betreft amateurbouwluchtvaartuigen geen gegarandeerd veiligheidsniveau. De veiligheid van derden, de zogenaamde externe veiligheid, wordt nu gewaarborgd door diverse gebruikbeperkingen, 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: landbouwpuitvliegen, 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 geraken met het eigen luchtvaartuig.

Artikel 47

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 operationele 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.

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 milieuvriendelijk. Een alternatief is gevonden in het gebruik van MLA's voor het slepen van zweefvliegtuigen. Bij het toestaan van het slepen van zweefvliegtuigen door MLA's wordt aangesloten bij de door de Duitse luchtvaartautoriteiten gestelde eisen. Uit onderzoek naar de Duitse luchtwaardigheidsregelgeving is gebleken dat eventuele risico's met betrekking tot het slepen zijn meegewogen in het certificatieproces en afdoende zijn gedekt. Vandaar dat ervoor is gekozen om met betrekking tot de certificering in Nederland te verwijzen naar de Duitse regelgeving.

Voor de bestuurder van een MLA betekent het dat hij dit door middel van een zogenoemd '*Kennblatt*' zoals bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, van de regeling, dat is afgegeven door de luchtvaartautoriteit van Duitsland, moet

kunnen aantonen. In het Kennblatt moet opgenomen zijn dat het slepen van zweefvliegtuigen met de betreffende MLA is toegestaan.

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

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

Artikel 48

De beperkingen aan het gebruik van een amateurbouwluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter en een gemotoriseerd schermvliegtuig, worden ook bepaald door hetgeen vermeld staat in het 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 luchtvaartuig. Abusievelijk is onder de 'oude' Regeling amateurbouwluchtvaartuigen deze verzekeringsplicht niet opgenomen. De impact van een amateurbouwluchtvaartuig en daarmee de mogelijke schade aan derden na een ongeval is niet kleiner dan de impact van een vergelijkbaar ander luchtvaartuig vliegend met een gelijk gewicht en gelijke snelheid. Voor de amateurbouwluchtvaartuigen is dan ook de verplichting voor een verzekering tegen schade aan derden opgenomen. Voor de hoogte van de verzekering is aangesloten bij de limieten als genoemd in artikel 7.4 van de Wet luchtvaart, onder meer als bepaald in Verordening (EG) nr. 785/2004⁹. 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.

⁹ Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de verzekeringsseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen (PbEU L 138)

Artikel 49

In dit artikel staan de beperkingen ten aanzien van het gebruik van historische luchtvaartuigen. Voor historische luchtvaartuigen waarmee particulier vervoer en niet-commercieel vervoer wordt verricht, geldt dat deze niet lager mogen vliegen dan 1000 voet (300 meter). Historische luchtvaartuigen met een maximale startmassa van ten hoogste 2000 kg vormen een uitzondering op deze regel. Tijdens het zogenaamde zichtvliegen (VFR-vluchten) mag onder meer niet boven aaneengesloten bebouwing en concentraties van mensen worden gevlogen. Dit geldt niet voor historische zweefvliegtuigen en onder voorwaarden voor meermotorige historische vliegtuigen. Per jaar mogen per luchtvaartuig 200 vliegreuren worden gevlogen. Hier zijn geen trainingsuren bij inbegrepen. In zijn algemeenheid geldt een vliegreurenbeperking van 200 vliegreuren. Voor bepaalde straalvliegtuigen – die op grond van de constructie van de turbine meer geluid produceren – geldt een vliegreurenbeperking van 100 vliegreuren. Het is daarnaast verboden met historische straalvliegtuigen 's avonds, zaterdag na 16.00 uur en zondags te vliegen.

Artikel 50

De houder van het luchtvaartuig is ingevolge het eerste lid 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.

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 51

In dit artikel zijn enkele beperkingen opgenomen met betrekking tot de vrijstelling voor in andere ECAC-lidstaten ingeschreven luchtvaartuigen. 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. Deze buitenlandse luchtvaartuigen die niet aan internationale normen voldoen mogen echter hier niet permanent

gestationeerd 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 geïmplementeerd. Deze implementatie-wijze sluit aan bij de wijze van implementatie in het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk. Deze ECAC aanbevelingen zijn hiermee tevens overgenomen voor MLA's, MLH's, lichte gyrokopters en gemotoriseerde schermvliegtuigen. 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 ontheffing luchtwaardigheid 2015*, zoals opgesteld door de ILT, worden beoordeeld. Het normenkader is te raadplegen via de website van de ILT, www.ilent.nl.

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. Ook experts van de NVAV (Nederlandse Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers) kunnen door de minister geaccepteerd worden wanneer zij voldoende deskundigheid kunnen aantonen. Zij 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.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga