

---

# Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen

Zichtdatum 22-10-2020

Geldend van 01-10-2020 t/m heden

---

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

## Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

### Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*exportinspectie*: inspectie van een luchtvaartuig op luchtwaardigheidseisen van het importerende land in het kader van de export van het luchtvaartuig, naar aanleiding waarvan

de minister wordt geadviseerd over de luchtwaardigheid van dat luchtvaartuig;

*geaccepteerd type luchtvaartuig:*

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

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

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

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

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

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

*log-entry:* verklaring met betrekking tot uitgevoerde werkzaamheden;

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

*minister:* Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*verdragsland:* land waarmee in het kader van een van de volgende verdragen een overeenkomst is gesloten inzake de wederzijdse erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid: het op 13 september 1995 te 's-Gravenhage tot stand gekomen Verdrag tussen de Verenigde Staten van Amerika en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de bevordering van de veiligheid van de luchtvaart (Trb. 1996, 3), de op 17 december 2009 te

Brussel tot stand gekomen Luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten (Trb. 2010, 211) en, de op 22 april 1960 te Parijs gesloten Multilaterale Overeenkomst inzake bewijzen van luchtwaardigheid van ingevoerde luchtvaartuigen (Trb. 1961, 117);

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

## **Artikel 2. Toepassingsbereik**

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

## **Hoofdstuk 2. Ontwerp amateurbouwvluchtvaartuigen**

### **Artikel 3**

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

### **Artikel 4**

1. Het ontwerp van een zelf ontworpen amateurbouwvluchtvaartuig behoeft de acceptatie van de minister.
2. De minister accepteert een ontwerp van een zelf ontworpen amateurbouwvluchtvaartuig, indien het ontwerp voldoet aan de eisen gesteld in artikel 3.
3. Om aan te tonen dat aan de eisen gesteld in artikel 3 wordt voldaan, worden de gegevens genoemd in de bij deze regeling behorende bijlage 1 bij de minister ingediend.
4. De eindverantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het ontwerp ligt bij de ontwerper.
5. Om aan te tonen dat een replica geschikt is voor amateurbouw worden de ontwerp- en bouwgegevens door de minister gevalideerd. De volgende aspecten komen hierbij aan de orde:
  - a. de oorspronkelijke certificatiebasis;
  - b. de volledigheid van het ontwerp-tekeningenpakket;

- c. de eventuele ontwerpwijzigingen zoals het gebruik van andere dan originele materialen; en
  - d. de complexiteit van de bouw.
6. Alvorens met de bouw van een niet zelf ontworpen amateurbouwluchtvaartuig door de bouwer kan worden aangevangen worden de gegevens bij de minister ingediend die nodig zijn om aan te tonen dat wordt voldaan aan de luchtwaardigheidseisen, welke op het amateurbouwluchtvaartuig van toepassing zijn. Dit kan met behulp van een bewijs van luchtwaardigheid dat voor hetzelfde type luchtvaartuig is afgegeven in een van de volgende landen:
- a. Australië;
  - b. België;
  - c. Canada;
  - d. Duitsland;
  - e. Frankrijk;
  - f. Verenigd Koninkrijk;
  - g. Verenigde Staten van Amerika; of
  - h. Zwitserland.

### **Hoofdstuk 3. Bewijzen van luchtwaardigheid (BvL)**

#### **§ 1. Aanvraag afgifte of verlenging geldigheidsduur BvL**

##### **Artikel 5**

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

## **Artikel 8**

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

## **§ 3. Afgifte speciaal-BvL voor amateurbouwluchtvaartuigen**

### **Artikel 9**

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

- a. een specificatie van het luchtvaartuig;
- b. een verklaring van de bouwer dat het amateurbouwluchtvaartuig gebouwd is conform het ontwerp en eventuele door de ontwerper geaccepteerde wijzigingen en dat de bouwer ten minste 51% van de totale productie werkzaamheden heeft uitgevoerd;
- c. een verklaring dat op grond van een globaal onderzoek geen belangrijke tekortkomingen zijn waargenomen, van:
  - 1°. een onderhoudstechnicus;
  - 2°. het door een erkend bedrijf aangewezen personeelslid, dat gemachtigd is een

- BvL-verlengingsinspectie of een AR uit te voeren aan een vergelijkbare categorie luchtvaartuigen, of
- 3°. een persoon die hiertoe door de minister is aangewezen;
- d. een verklaring van de bouwer dat alle verplichte luchtwaardigheidsaanwijzingen van het land van ontwerp en de Nederlandse bijzondere luchtwaardigheidsaanwijzingen zijn uitgevoerd en alle verplichte onderhoudsaanwijzingen zijn nagekomen;
  - e. een kopie van het bij het amateurbouwluchtvaartuig behorende vlieghandboek;
  - f. een omschrijving van alle verwisselbare onderdelen en uitrustingsstukken;
  - g. een omschrijving van de afwijkingen van het ontwerp waarmee de minister heeft ingestemd; en
  - h. een geluidsmee rapport waaruit blijkt, dat het luchtvaartuig voldoet aan de geluidseisen van ICAO Annex 16, Boekdeel I.

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

##### **Artikel 10**

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

#### **§ 5. Afgifte speciaal-BvL voor een historisch luchtvaartuig**

##### **Artikel 11**

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

## **Artikel 12**

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

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

### **Artikel 13**

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

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

## **§ 7. Afgifte export-BvL**

### **Artikel 14**

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

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

## **§ 8. Verlenging geldigheidsduur BvL**

### **Artikel 15**

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

## Artikel 16

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

De verklaring kan ook ondertekend worden door het door een erkend bedrijf aangewezen personeelslid, dat gemachtigd is een BvL-verlengingsinspectie of een AR uit te voeren aan een vergelijkbare categorie luchtvaartuigen.

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



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

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

### **Artikel 17**

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

### **Artikel 18**

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

### **Artikel 19**

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

minister vastgestelde plaats of datum gereed kan staan voor een mogelijke steekproef.

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

### **Artikel 20**

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

### **Artikel 21**

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

### **Artikel 22**

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

### **Artikel 23**

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

## **Hoofdstuk 4. Wijziging van een luchtvaartuig**

### **§ 1. Wijziging door middel van individuele goedkeuring**

#### **Artikel 24**

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

#### **Artikel 25**

1. De minister stemt zonder aanvraag daartoe reeds in met een wijziging van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-standaard-BvL of een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL, indien:

- a. met betrekking tot het ontwerp:
    - 1°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging zijn voorbereid door de houder van een ontwerperkenning;
    - 2°. met het ontwerp van de wijziging is ingestemd door middel van een aanvullend type-certificaat voor het desbetreffende type luchtvaartuig bedoeld in artikel 28;
    - 3°. met het ontwerp van de wijziging al eerder is ingestemd voor het betreffende type luchtvaartuig;
    - 4°. een aldus gewijzigd luchtvaartuig reeds eerder in Nederland is toegelaten;
    - 5°. het de inbouw van een in Nederland toegelaten uitrustingsstuk voor het desbetreffende type luchtvaartuig betreft;
    - 6°. een aanvullend type-certificaat is afgegeven door een lidstaat van de EASA overeenkomstig de procedures van Part 21 van verordening (EU) nr. 748/2012;
    - 7°. Service Informatie is verstrekt en de wijziging is goedgekeurd door de primair certificerende autoriteit, of
    - 8°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging is opgenomen in CS-STAN zoals laatstelijk gewijzigd;
  - b. met betrekking tot de geluidsproductie, de 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 aan de hand van bijlage 4 heeft vastgesteld dat de wijziging geen invloed heeft op de gegevens van het luchtvaartuig die zijn vastgelegd in het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen; en
  - d. de uitvoerende van het onderhoud heeft vastgesteld dat deze wijziging in combinatie met eerder uitgevoerde wijzigingen en reparaties geen nadelige invloed op de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig heeft.
2. De instemming op voorhand, bedoeld in het eerste lid, geldt alleen indien bij het uitvoeren van een wijziging aantoonbaar gebruik wordt gemaakt van de benodigde informatie van de volgens het eerste lid ingestemde wijziging.

## Artikel 26

1. De aanvraag voor:
  - a. het verkrijgen van instemming met het ontwerp van een wijziging van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-standaard-BvL of een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL voor wijzigingen waarvan het ontwerp niet voldoet aan een van de criteria in artikel 25, eerste lid, onder a, en
  - b. het verkrijgen van de verklaring ten aanzien van het voldoen aan de geluidseisen voor die wijzigingen van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-standaard-BvL of een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL waarvan niet vaststaat dat die geen invloed hebben op de geluidsproductie van het luchtvaartuig, alsmede
  - c. de melding van de uitvoering van een wijziging van een luchtvaartuig voorzien van een ICAO-standaard-BvL of een historisch luchtvaartuig voorzien van een speciaal-BvL die invloed heeft op de gegevens van het luchtvaartuig die zijn vastgelegd in het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen,

wordt ingediend respectievelijk gedaan bij de minister door middel van een volledig ingevuld en ondertekend formulier, waarvan exemplaren kosteloos op elektronische wijze bij de minister verkrijgbaar zijn. Houders van een ontwerperkenning kunnen bij de aanvraag gebruik maken van eigen formulieren indien dat is overeengekomen.

2. Bij de aanvraag en de melding, bedoeld in het eerste lid, worden de voor de beoordeling noodzakelijke gegevens gevoegd.
3. Wanneer de bij de aanvraag of de melding gevraagde aanvullende informatie niet binnen 6 maanden wordt verstrekt, vervalt de aanvraag en wordt deze teruggezonden.
4. Een inspectie van het ingebouwde ontwerp kan onderdeel uitmaken van de beoordelingsprocedure.

5. De aanvraag, genoemd in het eerste lid, onder a of b, en op andere dan elektronische wijze gedaan, wordt in tweevoud ingediend.
6. De melding genoemd in het eerste lid, onder c, en de bijlagen bij de aanvraag of de melding kunnen in enkelvoud worden bijgevoegd.
7. Verkregen instemming met de in het eerste lid genoemde aanvraag blijkt uit een handtekening namens de minister op het formulier.

## **Artikel 27**

1. De minister stemt zonder aanvraag daartoe reeds in met een wijziging van een orphan aircraft, amateurbouwluchtvaartuig, MLA, MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig, indien:
  - a. met betrekking tot het ontwerp:
    - 1°. de wijziging is goedgekeurd door de originele ontwerper of kitfabrikant van het luchtvaartuig,
    - 2°. voor de wijziging van een zelf ontworpen amateurbouwluchtvaartuig of een luchtvaartuig waarvan de originele ontwerper of kitfabrikant niet meer bestaat, conform artikel 4 is aangetoond dat aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheidseisen volgens artikel 3 dan wel artikel 10, eerste lid, onder a is voldaan,
    - 3°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging is opgenomen in CS-STAN zoals laatstelijk gewijzigd, of
    - 4°. het ontwerp en de uitvoering van de wijziging zijn voorbereid door de houder van een ontwerperkenning;
  - b. met betrekking tot de geluidsproductie de houder, eigenaar of de uitvoerende van de wijziging aan de hand van bijlage 3 bij deze regeling heeft vastgesteld dat de wijziging geen invloed heeft op de geluidsproductie van het luchtvaartuig;
  - c. met betrekking tot de gegevens de houder, eigenaar of de uitvoerende van de wijziging aan de hand van bijlage 4 heeft vastgesteld dat de wijziging geen invloed heeft op de gegevens van het luchtvaartuig die zijn vastgelegd in het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen; en
  - d. de houder, eigenaar of de uitvoerende van de wijziging vastgesteld heeft dat deze wijziging in combinatie met eerder uitgevoerde wijzigingen en reparaties geen nadelige invloed op de luchtwaardigheid van het luchtvaartuig heeft.
2. De instemming, bedoeld in het eerste lid, geldt alleen indien bij het uitvoeren van een wijziging aantoonbaar gebruik wordt gemaakt van de benodigde informatie van de volgens het eerste lid ingestemde wijziging.
3. Artikel 26, eerste lid, aanhef, onderdelen b en c, en tweede tot en met zevende lid zijn van overeenkomstige toepassing.
4. Indien naar het oordeel van de minister door de wijziging van de MLA, MLH of het gemotoriseerde schermvliegtuig niet meer met het ten aanzien van de desbetreffende MLA, MLH of het desbetreffende gemotoriseerde schermvliegtuig afgegeven uittreksel van het geluidmeetrapport volstaan kan worden, wordt door of namens één van de in artikel 10, eerste lid, onderdeel a, genoemde autoriteiten dan wel een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie een nieuw uittreksel op basis van een nieuw geluidmeetrapport opgesteld en aan de minister gezonden tezamen met een verklaring als bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel e.
5. Indien het vierde lid toepassing vindt, wordt de instemming eerst verleend, nadat de in artikel 10, eerste lid, onderdeel e, bedoelde verklaring, die op het tijdstip van indiening van de in het derde lid bedoelde aanvraag geldig was, bij de minister is ingeleverd.

## **§ 2. Wijziging door middel van aanvullend type-certificaat**

### **Artikel 28**

1. De minister neemt een aanvraag voor een aanvullend type-certificaat voor het aanbrengen van

een ingrijpende wijziging aan een Nederlands luchtvaartuig dat volledig wordt ingezet voor niet-militaire operaties genoemd in artikel 2, derde lid, onder a, van de basisverordening, of een in Bijlage I, onderdeel 1, onder b, bij de basisverordening genoemd luchtvaartuig, dat in het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen is ingeschreven en is voorzien van een ICAO-standaard-BvL, in behandeling, indien de aanvrager naar het oordeel van de minister over voldoende kennis en ervaring beschikt om het ontwerp en de blijvende luchtwaardigheid daarvan te ondersteunen.

2. Een aanvraag voor een aanvullend type-certificaat wordt ingediend overeenkomstig Part 21, onderdeel 21.A.113, van verordening (EU) nr. 748/2012.
3. De aanvrager toont voor de afgifte van een aanvullend type-certificaat overeenkomstig Part 21, onderdeel 21.A.114, van verordening (EU) nr. 748/2012 aan, dat het gewijzigde product voldoet aan de eisen overeenkomstig Part 21, onderdeel 21.A.101, van verordening (EU) nr. 748/2012.
4. De afgifte van een aanvullend type-certificaat wordt op door de minister te bepalen wijze bekendgemaakt.

## **Artikel 29**

1. De minister vermeldt overeenkomstig Part 21, onderdelen 21.A.101, 21A.113 en 21A.114, van verordening (EU) nr. 748/2012, in de certificatiebasis de van toepassing zijnde eisen, waaraan een product waarvoor de aanvraag voor een aanvullend type-certificaat als bedoeld in artikel 28 in behandeling is genomen, moet voldoen.
2. De aanvrager geeft aan te voldoen aan de in de certificatiebasis gestelde eisen en de daarvoor benodigde bewijsvoering te zullen leveren ter uitvoering van het vereiste in artikel 28, derde lid.
3. De aanvrager legt in de lijst van bewijsvoering als bedoeld in bijlage 5 bij deze regeling vast, op welke wijze de bewijsvoering geleverd is, en met welke middelen deze onderbouwd is. De bewijsvoering wordt in de in bijlage 5 bij deze regeling weergegeven categorieën ingedeeld.
4. De lijst van bewijsvoering legt voor ieder artikel van alle van toepassing zijnde eisen vast:
  - a. het middel van bewijsvoering;
  - b. de referentie naar het document waarin de resultaten of bevindingen van de bewijsvoering zijn vastgelegd; en
  - c. de referentie van de acceptatie van die vastlegging.
5. De lijst van bewijsvoering, de certificatiebasis, en de daarbij behorende documentatie wordt opgenomen in een certificatedossier.
6. Indien de aanvraag een niet eerder toegepaste bewijsvoeringsmethode omvat, mag deze methode eerst toegepast worden nadat deze door de minister is geaccepteerd. De acceptatie door de minister wordt vastgelegd in een wijze van interpretatie en opgenomen in de certificatiebasis.
7. De aanvrager kan een aanvraag indienen voor ontheffing van één of meer gestelde eisen in de certificatiebasis. De minister kan dit accepteren als daartoe gegronde redenen bestaan. Deze acceptatie wordt vastgelegd in een dispensatie van eis en opgenomen in de certificatiebasis.
8. De aanvrager kan een verzoek indienen om aan een gestelde eis op andere, maar equivalente wijze te voldoen. De minister kan dit accepteren als daartoe gegronde redenen bestaan. Deze acceptatie wordt vastgelegd in een equivalente eis en opgenomen in de certificatiebasis.
9. De aanvrager heeft voldaan aan het gestelde in artikel 28, derde lid, indien:
  - a. aan alle eisen in de certificatiebasis voldaan is;
  - b. de aanvrager heeft verklaard dat voldaan is aan de eisen gesteld in de certificatiebasis;
  - c. de lijst van bewijsvoering volledig is; en

- d. de aanvrager heeft verklaard dat hem geen eigenschappen van zijn product bekend zijn, die de veiligheid in gevaar brengen.

### **Artikel 30**

1. Voor het uitvoeren van testvluchten ter verkrijging van een aanvullend type-certificaat wordt door de aanvrager toestemming gevraagd.
2. De aanvrager krijgt toestemming van de minister wanneer de aanvrager voldoet aan de eisen overeenkomstig Part 21, onderdelen 21.A.33 en 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 type-certificaat**

#### **Artikel 31**

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

#### **Artikel 32**

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

4. De intrekking wordt op door de minister te bepalen wijze bekendgemaakt.

## Hoofdstuk 5. Onderhoud

### § 1. Onderhoudsprogramma

#### Artikel 33

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

is het aanvullend onderhoud als bedoeld in het zevende lid, onderdeel a, te onderscheiden ten opzichte van het onderhoudsprogramma.

#### **Artikel 34**

Het onderhoudsprogramma van een luchtvaartuig als bedoeld in:

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

en wijzigingen daarop, worden goedgekeurd door de minister of door een daartoe erkende CAMO die tevens de uitvoering van het onderhoud aanstuurt.

#### **Artikel 35**

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

### **§ 2. Uitvoering onderhoud**

#### **Artikel 36**

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

#### **Artikel 37**

1. Met uitzondering van het tweede en het derde lid van artikel 36 geldt dat voor vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van 5.700 kg of minder en van helikopters met een maximaal toegelaten startmassa van 2.730 kg of minder, niet-complex onderhoud wordt uitgevoerd door of



onder toezicht van een daartoe bevoegde onderhoudstechnicus of door of onder toezicht van een daartoe erkend onderhoudsbedrijf en dat complex onderhoud wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe erkend onderhoudsbedrijf.

2. Een bevoegd onderhoudstechnicus mag onverminderd het eerste lid, complex onderhoud uitvoeren zoals omschreven in Part ML van verordening (EU) nr. 1321/2014, aan vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van 2.730 kg of minder, aan rotorcraft met een maximaal toegelaten startmassa van 1.200 kg of minder en toegelaten voor maximaal 4 passagiers wanneer hij voldoet aan de daartoe relevante eisen in Part ML.
3. Indien het onderhoudsbedrijf, bedoeld in artikel 36, vijfde lid, een volgens Part M van verordening (EU) nr. 1321/2014 erkende organisatie betreft, wordt het aanvullend onderhoud vrijgegeven met de volgende verklaring opgenomen in zijn verantwoording van het uitgevoerde werk:

'Certificaat van vrijgave voor gebruik, afgegeven ingevolge de bevoegdheid op grond van het door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat afgegeven bewijs van toestemming nr ....', dan wel 'Certificate of release to service, released in accordance with the approval by the Minister of Infrastructure and Watermanagement of the Netherlands reference degree no. ...'.

4. Met betrekking tot het onderhoud aan een luchtvaartuig of luchtvaartuigonderdeel is de uitvoerder van het onderhoud er voor verantwoordelijk:
  - a. dat de organisatie en inrichting van de bij het onderhoud betrokken werkplaatsen, de werkwijzen en controlemethoden, de gereedschappen, de onderhoudsdocumentatie, alsmede de kundigheid van het bij de werkzaamheden betrokken personeel, zodanig zijn dat een goede uitvoering van het onderhoud is gewaarborgd;
  - b. dat materialen, onderdelen en halfproducten, alsmede uitrustingsstukken alvorens deze bij het onderhoud te verwerken, zijn:
    - 1°. geproduceerd volgens een goedgekeurd ontwerp, door of onder verantwoording van een houder van een daartoe strekkende erkenning, dan wel
    - 2°. onderhouden volgens de aanwijzingen van de houder van het goedgekeurde ontwerp, door of onder de verantwoording van een houder van een daartoe strekkende bevoegdheid of erkenning;
  - c. dat het luchtvaartuig na het onderhoud luchtwaardig is en blijft voldoen aan de geluidseisen, door het uitvoeren of laten uitvoeren van de inspecties en proeven waaruit blijkt, dat:
    - 1°. de vervaardigde delen ten minste gelijkwaardig zijn aan de te vervangen oorspronkelijke delen in deugdelijke toestand;
    - 2°. de vervaardigingswijzen, de samenvoeging en de beproevingswijzen door de minister zijn goedgekeurd of als zodanig zijn aanvaard, en
    - 3°. de werking van het luchtvaartuig juist is;en
  - d. dat er een goede identificatie is van de ter vervanging bestemde onderdelen. Bedoelde onderdelen zijn zoveel mogelijk vergezeld van instructies voor het aanbrengen en gebruik daarvan.
5. Aan het vierde lid wordt voldaan, indien het onderhoud wordt verricht door een daartoe erkend onderhoudsbedrijf.

### **Artikel 38**

1. Voor onderhoud aan luchtvaartuigen en onderdelen daarvan buiten Nederland geldt dat:
  - a. deze mogen worden onderhouden door onderhoudsbedrijven, erkend of geaccepteerd overeenkomstig de geldende Europese procedures voor onderhoud aan luchtvaartuigen en onderdelen voor vergelijkbare EASA-luchtvaartuigen;
  - b. niet-complex onderhoud aan:
    - 1°. vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van 5.700 kg of minder,
    - 2°. helikopters met een maximaal toegelaten startmassa van 2.730 kg of minder,

tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd op een AOC of onder een ontheffing van artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van het eigen bedrijf, mag worden uitgevoerd in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland door onderhoudsbedrijven die zijn erkend overeenkomstig de in deze landen geldende nationale procedures;

- c. niet-complex onderhoud aan ballonnen en zweefvliegtuigen mag worden uitgevoerd in Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland door onderhoudsbedrijven die zijn erkend overeenkomstig de in deze landen geldende nationale procedures.

Na de uitvoering van het onderhoud wordt bij de vrijgave een referentie opgenomen naar deze regeling, dit artikel en dit lid.

2. De minister kan in afwijking van het eerste lid toestaan, dat buiten Nederland het onderhoud van luchtvaartuigen en onderdelen daarvan wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een daartoe door buitenlandse burgerluchtvaartautoriteiten:

- a. bevoegd verklaarde onderhoudstechnicus, dan wel
- b. erkend persoon.

Na de uitvoering van het onderhoud wordt bij de vrijgave een referentie opgenomen naar de door de minister gegeven toestemming.

3. De in het tweede lid bedoelde toestemming wordt verleend indien door de aanvrager is aangetoond dat een goede uitvoering van de werkzaamheden is gewaarborgd. De minister kan voorwaarden en beperkingen aan de toestemming verbinden.
4. Bij de beoordeling of aan het derde lid is voldaan, neemt de minister in ieder geval het volgende in overweging:
  - a. de eisen, welke de bedoelde buitenlandse burgerluchtvaartautoriteiten stellen met betrekking tot het verlenen van bevoegdheden, dan wel het erkennen van personen voor het verrichten van de betrokken werkzaamheden en voorts de wijze waarop het overheidstoezicht is geregeld;
  - b. ter zake dienende inlichtingen en gegevens, welke door de houder van het luchtvaartuig zijn verstrekt.

### **Artikel 39**

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

## **Artikel 40**

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

## **§ 3. Technische administratie**

### **Artikel 41**

1. De houder van een luchtvaartuig voert tijdens de geldigheidsduur van het voor dat luchtvaartuig afgegeven BvL, een technische administratie ten aanzien van het luchtvaartuig en van de volgende onderdelen daarvan:
  - a. voortstuwingsinrichtingen;
  - b. luchtschroeven;
  - c. onderdelen:
    - 1°. die na revisie of herstelling in het algemeen niet in hetzelfde luchtvaartuig zullen worden gemonteerd, en
    - 2°. waarvoor de in het derde lid, genoemde gegevens noodzakelijk zijn om na montage van het onderdeel in het luchtvaartuig het tijdstip te bepalen, waarop het onderdeel moet worden geïnspecteerd, gereviseerd of in verband met de beperkte levensduur buiten gebruik moet worden gesteld.
2. In de technische administratie van een luchtvaartuig zijn de onderhoudsverklaringen, de certificaten van vrijgave of de certificaten van vrijgave voor gebruik alsmede de onderliggende documenten betreffende de aan het luchtvaartuig verrichte werkzaamheden, opgenomen.
3. In de technische administratie van onderdelen van luchtvaartuigen zijn de certificaten van vrijgave, alsmede de onderliggende documenten betreffende de aan het onderdeel verrichte werkzaamheden opgenomen.
4. De gegevens worden beveiligd vastgelegd en mogen niet worden uitgewist, verwijderd of onleesbaar worden gemaakt. De gegevens zijn volledig, duidelijk leesbaar en begrijpelijk.
5. De technische administratie van een
  - a. vliegtuig met een maximaal toegelaten startmassa van 2.730 kg of minder, of een helikopters of gyrokopter met een maximaal toegelaten startmassa van 1.200 kg of minder, tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd onder een AOC of een ontheffing krachtens artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van eigen bedrijf, of
  - b. ballon of een zweefvliegtuig,

die door de houder wordt opgesteld en bijgehouden overeenkomstig de voorschriften van Part ML,

onderdeel ML.A.305, van verordening (EU) nr. 1321/2014, wordt geacht aan te voldoen aan de eisen in het eerste tot en met vierde lid.

6. De technische administratie van een vliegtuig met een maximaal toegelaten startmassa van meer dan 2.730 kg, een helikopters of een gyrokopter met een maximaal toegelaten startmassa van meer dan 1.200 kg, tenzij daarmee vluchten worden uitgevoerd onder een AOC of een ontheffing krachtens artikel 16 van de Luchtvaartwet voor het vervoer ten behoeve van eigen bedrijf, dat door de houder wordt opgesteld en bijgehouden overeenkomstig de voorschriften van Part ML, onderdeel ML.A.305, van verordening (EU) nr. 1321/2014, wordt geacht te voldoen aan de eisen in het eerste tot en met vierde lid.
7. De houder van het luchtvaartuig kan de verplichting tot het voeren van een technische administratie contractueel uitbesteden aan een daartoe erkende CAMO.

#### **Artikel 42**

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

#### **§ 4. Onderzoek en melden van defecten en gebreken**

##### **Artikel 43**

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

##### **Artikel 44**

1. De houder van een luchtvaartuig is tijdens de geldigheidsduur van het voor dat luchtvaartuig afgegeven BvL verplicht op een door de minister gedaan verzoek het luchtvaartuig voor een onderzoek naar de luchtwaardigheid ter beschikking te stellen op een nader door de minister te bepalen tijdstip en plaats, waarbij zoveel mogelijk rekening zal worden gehouden met de belangen van de houder.
2. Tijdens een onderzoek als bedoeld in het eerste lid dient de houder:
  - a. voldoende en deskundig personeel beschikbaar te stellen om de nodige assistentie te verlenen, alsmede de nodige hulpmiddelen, in het bijzonder voor het onderzoek van de installaties;
  - b. te zorgen dat het luchtvaartuig goed is gereinigd en dat indien zulks voor het onderzoek

- noodzakelijk wordt geacht, alle wegneembare bekappingen, beplatingen en inspectieluiken zijn verwijderd of geopend en eventueel het luchtvaartuig verder voor inspectie toegankelijk worden gemaakt;
- c. te zorgen dat de proeven en proefvluchten die de minister noodzakelijk acht worden uitgevoerd; en
  - d. te zorgen dat op verzoek van de minister:
    - 1°. het gewicht en het zwaartepunt van het luchtvaartuig wordt bepaald;
    - 2°. de technische administratie wordt overgelegd.
3. Het eerste en tweede lid zijn met betrekking tot het onderzoek naar het voldoen aan de geluidseisen van overeenkomstige toepassing.

## **Hoofdstuk 6. Gebruiksbeperkingen**

### **Artikel 45**

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

### **Artikel 46**

1. Het is verboden:
  - a. met een MLA luchtwerk te verrichten, met uitzondering van:
    - 1°. het slepen van een zeilvliegtuig, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, met een MLA, dat is voorzien van een sleepinrichting, die is geaccepteerd door een vluchtvaartautoriteit 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 vluchtvaartautoriteit van Duitsland inzake vluchtwaardigheidseisen voor het slepen van zweefvliegtuigen;
  - b. met een MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig luchtwerk te verrichten;
  - c. een MLA, MLH, of lichte gyrokopter te gebruiken tegen vergoeding, met baat of voor commerciële doeleinden, met uitzondering van het gebruik voor instructie- en examenvluchten ter verkrijging, verlenging of vernieuwing van de bevoegdheid tot het vliegen met een MLA, MLH of lichte gyrokopter als bedoeld in de Regeling bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen voor vluchtvaardenden 2001;
  - d. een gemotoriseerd schermvliegtuig te gebruiken tegen vergoeding, met baat of voor commerciële doeleinden, met uitzondering van het gebruik voor instructie- en examenvluchten.
2. De houder van een MLA, MLH, lichte gyrokopter of gemotoriseerd schermvliegtuig is verplicht om in het vluchtvaartuig op een voor elke inzittende zichtbare plaats duidelijk leesbaar de volgende waarschuwing aan te brengen:

### **Waarschuwing voor inzittenden**

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

### **Occupant Warning**

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

### **Artikel 47**

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

### **Artikel 48**

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

### **Artikel 49**

1. De houder van een historisch luchtvaartuig, die particulier of niet-commercieel vervoer verzorgt, is verplicht ten behoeve van elke vervoersactiviteit verzekerd te zijn tegen de aansprakelijkheid tegenover de vervoerde passagiers overeenkomstig de in artikel 7.4 van de Wet luchtvaart gestelde limieten, alsmede tegen de aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt aan derden.

2. Ten behoeve van niet-commercieel vervoer met een historisch luchtvaartuig beschikt de desbetreffende organisatie, de vereniging of de stichting over een kwaliteitshandboek waarin deze heeft vastgelegd op welke wijze zij de veilige exploitatie van dat historisch luchtvaartuig verzekert.
3. De organisatie, de vereniging of de stichting moet kunnen aantonen, dat elke passagier een redelijke tijd voor de vluchtuitvoering zowel mondeling als schriftelijk in een voor elke passagier begrijpelijke taal op de hoogte is gesteld van het feit dat het vervoer met een historisch luchtvaartuig betreft dat voldoet aan gedateerde en dus ten opzichte van de ten tijde van de desbetreffende vlucht geldende luchtwaardigheidseisen lagere luchtwaardigheidseisen.
4. De sponsor van een organisatie tot instandhouding van historische luchtvaart maakt voor de vluchtuitvoering zijn naam en de naam van zijn genodigden schriftelijk aan de organisatie bekend.
5. De leden van een vereniging en de begunstigers van een stichting met als een statutair doel instandhouding van historische luchtvaart moeten voor, tijdens en na de vlucht kunnen aantonen dat zij lid van de desbetreffende vereniging respectievelijk begunstiger van de desbetreffende stichting zijn.

## **Hoofdstuk 7. Niet-Nederlandse ECAC-luchtvaartuigen**

### **Artikel 50**

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

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

## **Hoofdstuk 8. Slotbepalingen**

### **Artikel 51**

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

### **Artikel 52**

Deze regeling wordt vijf jaren na haar inwerkingtreding geëvalueerd.

### **Artikel 53**

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

### **Artikel 54**

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

### **Artikel 55**

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen.

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

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

## **Bijlage 1. behorend bij artikel 4, derde lid, van de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen**



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

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

CS.... t/m change nr. ....	ONDERWERP	TOEPASSELIJKHEID en verwijzing naar 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 amateurbouwluchtvaartuig wordt berekend op breuklast en op de maximale belasting die tijdens het gebruik te verwachten is;
  - b. een metalen amateurbouwluchtvaartuig wordt getest tot de maximale belasting die tijdens het gebruik te verwachten is; en
  - c. voor een amateurbouwluchtvaartuig van een ander materiaal wordt door de minister na overleg met de ontwerper bepaald tot hoever wordt getest. De ontwerper doet hiertoe een voorstel.

**Bijlage 2. behorend bij artikel 10, eerste lid, onderdeel d, van de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen**

[Illustratie 264148.png]

[Illustratie 264149.png]

### **Bladzijden 4 tot en met 7 fotopagina's:**

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

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

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

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

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

### **Bijlage 3. behorend bij de artikelen 25, eerste lid, onderdeel b, en 27, eerste lid, onderdeel b, van de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften 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 stalspeed;
  - D. de never exceed speed;
  - E. de startrolengte; en
  - F. de afstand tot 15 m hoogte.
- III. Elke wijziging voor straalvliegtuigen en zware propellervliegtuigen, (maximaal toegelaten startmassa 8.618 kg of meer), die een verandering van het maximum landingsgewicht, de landingsconfiguratie of de toegelaten landingsprocedures met zich meebrengt.
- IV. Elke wijziging aan de voortstuwingsinrichting. Deze bestaat uit onder andere:
  - A. de motor;
  - B. de propeller;
  - C. de rotor;
  - D. de inlaat;
  - E. de uitlaat;
  - F. de geluidsabsorberende bekleding;
  - G. de overbrenging;
  - H. de motorregeling; en
  - I. de motorlimitaties.
- V. Elke wijziging waardoor de instroming van motor, propeller, of rotor wijzigt. Dit is bijvoorbeeld:
  - A. het plaatsen van probes in de motorinlaat;
  - B. het veranderen van de motorcowling;
  - C. het verlengen of verkorten van de 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 25, eerste lid, onderdeel c en artikel 27, eerste lid, onderdeel c, van de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen**

**Meldingscriteria**

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

- I. Elke wijziging die een verandering van het maximum startgewicht van het luchtvaartuig met zich mee brengt.
- II. Elke wijziging die een verandering van het maximum landingsgewicht van het luchtvaartuig met zich mee brengt.
- III. Elke wijziging die een verandering van de modelaanduiding van het luchtvaartuig met zich mee brengt.
- IV. Elke wijziging die een verandering van de 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 29, derde lid, van de Regeling nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaartuigen**

**Lijst van bewijsvoering**

Soort bewijsvoering	Middelen van bewijsvoering	Gerelateerde documenten
Technische beoordeling	MB0: Verklaring van bewijsvoering, referentie naar type-ontwerp documenten, keuze van methoden en factoren, definities	Type-ontwerp documenten, afgegeven verklaringen
	MB1: Ontwerpbeschuwing	Beschrijvingen, tekeningen
	MB2: Berekening/analyse	Onderbouwingsrapporten

	MB3: Veiligheidsbeschouwing	Veiligheidsanalyse
Testen	MB4: Laboratoriumtest	Test programma's, Test rapporten, Test interpretaties
	MB5: Grondtesten op een vergelijkbaar product	
	MB6: Testvlucht	
	MB8: Simulatie	
Inspecties	MB7: Ontwerp Inspectie	Inspectierapporten
Kwalificatie van uitrustingsstukken <sup>1</sup>	MB9: Kwalificatie van uitrustingsstukken	

<sup>1</sup> Noot: de kwalificatie van uitrusting kan alle bovenstaande middelen van bewijsvoering omvatten.